Десять лет у нас ругают систему ОСАГО и призывают ее изменить. Возможно, здесь пригодится опыт других стран, считает Игорь Моржаретто.

В 1925 году в штате Массачусетс приняли первый закон об обязательном страховании машин. Спустя несколько лет автострахование стало непременным на всей территории Америки. Европа вводила ОСАГО с небольшим опозданием. В Германии, например, такая обязанность прописана с 1933 года. А к концу 1940-х почти во всех европейских странах действовали законы об ОСАГО.

Понятно, что они плавно менялись, ведь столько лет прошло! В первой американской страховке, к примеру, основную угрозу представляли «столкновения с лошадьми и повозками». В германском законодательстве об ОСАГО серьезные перемены происходили регулярно – в 1954, 1962, 1965, 1968, 1994, 2012 годах: менялись тарифы и принципы их выработки, система бонус-малус, да мало ли что… Теперь предлагают внести изменения и в наш закон об ОСАГО, которому всего десять лет. Например, изменить основной принцип – государство может отказаться от права определять тарифы.

Тариф «Рыночный»

В ФРГ до 1961 года действовали единые государственные тарифы на ОСАГО (как у нас сегодня). Потом вопросом тарифов занималась специальная комиссия, а сейчас их разрабатывают сами страховые компании. То же в Великобритании: уровень тарифов определяет рынок. А в США в разных штатах – различные тарифы. Устанавливает их страховой комиссар штата на основании статистических данных и расчетов, которые представляют компании.

«Примерно так же происходит во многих европейских странах, – объясняет бизнес-консультант по страховому рынку из Великобритании Крис Барретт. – Правительства нормировали тарифы на первом этапе, но давно от этого отказались. Страховщики собирают свои данные, которые затем обобщают, потребители (чаще всего – ассоциации страхователей) – свои. Начинаются публичные дискуссии, обсуждения, сравнения, и в результате стороны приходят к некому компромиссу. Окончательно все регулирует рынок. Надеюсь, так когда-нибудь будет и у вас».

Причем в большинстве стран Европы нет какого-то законодательно установленного минимума или максимума стоимости полиса ОСАГО. Цена ведь зависит от большого количества факторов – возраста автовладельца, его водительского опыта, типа автомобиля, мощности мотора и т.д. Учитывают даже, например, пользуется ли владелец машиной по ночам. Применяют разные коэффициенты, и в результате стоимость полиса может различаться в разы.

В некоторых странах (среди них Нидерланды, Бельгия, Великобритания) не так давно начали тестировать совершенно новую методику расчета стоимости полиса. Для этого в автомобиле (по желанию владельца!) устанавливают специальный прибор, который снимает множество параметров систем машины, увязывает их с маршрутом движения. Устройство рисует картину жизни водителя: много ли он проезжает за день, в какое время и где больше ездит, аккуратно ли водит, с какой скоростью, сколько пассажиров возит и т.д. И уже на основании этих данных компания рассчитывает цену полиса для конкретного автовладельца.

Езжу без страховки

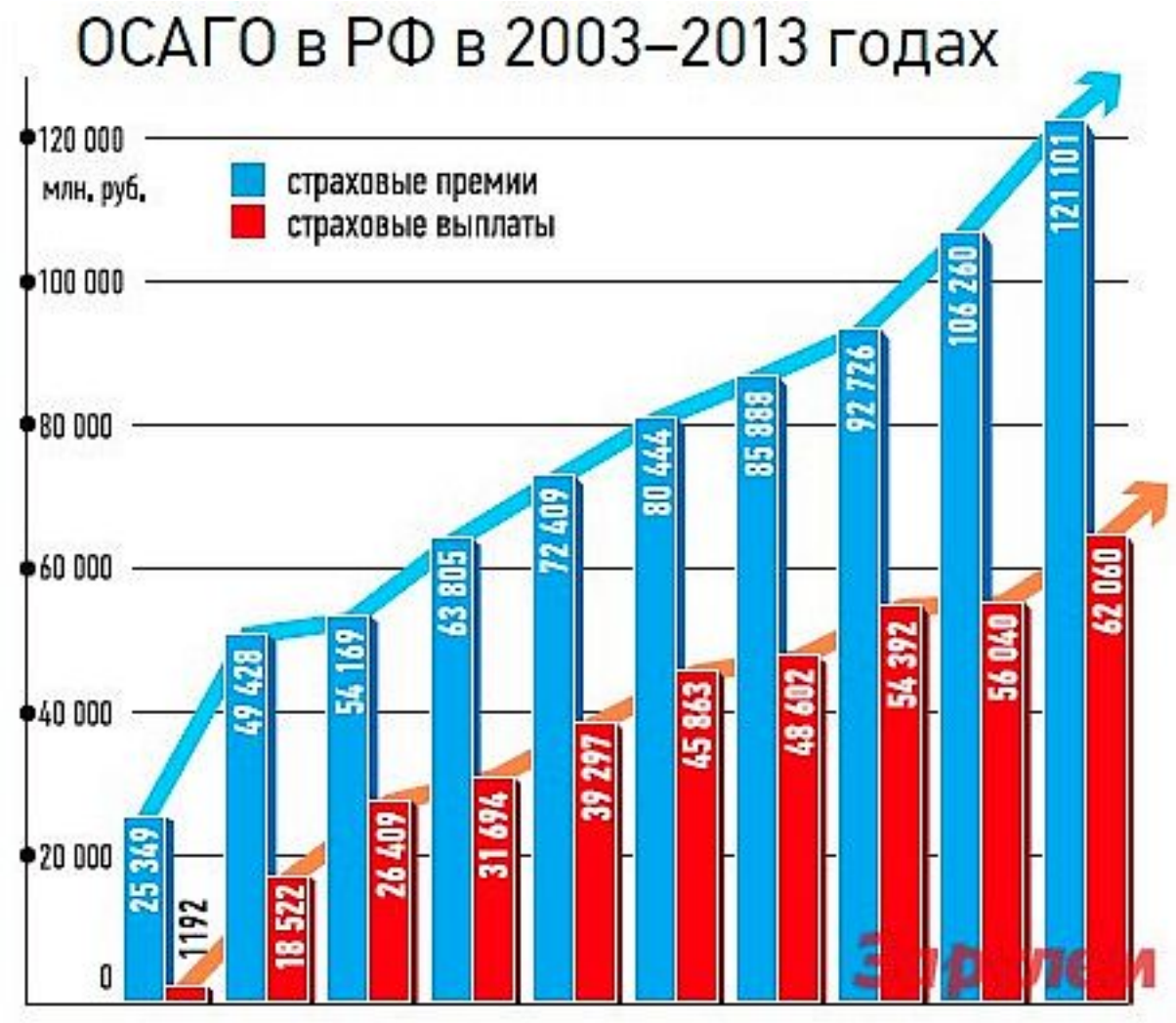
По статистике Российского союза автостраховщиков, сегодня в нашей стране застрахованы по ОСАГО 88% всех автомобилей. По мировым меркам это неплохо; в законопослушной Европе тоже страхуют далеко не все транспортные средства (хотя и у них, и у нас за отсутствие полиса положены страшные кары).

Как признался Крис Барретт, в Британии – самый высокий уровень незастрахованных водителей в Евросоюзе: до 10%! Однако в последние два-три года полиция усилила контроль на дорогах. Машины для проверки документов не останавливают – достаточно видеокамер и базы данных застрахованных машин. В результате число отказников стало сокращаться. Кстати, в Англии полис ОСАГО – один из самых дорогих в Европе, но связано это с тем, что в него включены еще два риска: «угон» и «пожар».

Бегом от убытков

Наши страховщики все эти десять лет заявляют, что ОСАГО – убыточный вид бизнеса, что из-за этого с рынка уходит по 20 компаний ежегодно. Послушать их – невозможно вообще объяснить, зачем они этим занимаются. В Европе с ее 70-летним опытом данный вид страхования всегда считался не самым прибыльным, но уж никак не убыточным!

Крис Барретт, который много лет изучал европейский страховой рынок, уверен: именно государство должно контролировать, как страховые компании работают с клиентами, осуществляют выплаты. Это отнюдь не значит, что надо лишить их самостоятельности, – но следует активнее реагировать на сигналы общественных организаций, защищать интересы автовладельцев. Задача государственных контролирующих и регулирующих органов – быстро обнаруживать факты демпинга, недобросовестной конкуренции и тут же принимать меры. Может быть, поэтому в той же Великобритании уже давно не было случаев банкротства страховых компаний.



Источник: За рулем , 28.01.14

Автор: Моржаретто И.