Как заявил 7 ноября в Госдуме зампред Банка России Владимир Чистюхин, тарифная реформа ОСАГО может привести к росту стоимости полисов, но в среднем рост не превысит 1,5% — таковы результаты последнего актуарного исследования по тарифам. Впрочем, еще одни расчеты, которыми руководствуется регулятор в подготовке реформы и с которыми ознакомился "Ъ", предлагают усложнить получение автовладельцами скидок за безаварийную езду, увеличить максимальную наценку за совершение ДТП и продлить ее применение на годы.

7 ноября на совместном заседании транспортного и финансового комитетов Госдумы зампред ЦБ Владимир Чистюхин рассказал о проведении уже трех актуарных оценок для тарифной реформы ОСАГО. Последняя (анализ по расчетам за первое полугодие 2018 года) показала, что по итогам первого этапа реформы «средняя стоимость полиса практически не должна вырасти». «Рост, если будет, составит не более 1,5%» для легковых автомобилей физлиц, заявил он. Эти результаты работы страховых математиков гораздо лояльнее к автовладельцам — предыдущие оценки расчета тарифов (по итогам 2017 года) указывали на необходимость их увеличения на 44%.

Напомним, весной ЦБ сообщил о подготовке первого этапа реформы — расширении на 20% вверх и вниз тарифного коридора, изменении системы «бонус-малус» (КБМ) и коэффициента возраста и стажа. По словам господина Чистюхина, более чем в 20 регионах РФ тариф может быть снижен. Однако исследование Финансового университета для ЦБ по реформе системы КБМ (есть у "Ъ") констатирует, что для сбалансированности системы получение скидок за безаварийную езду следует существенно усложнить, а санкции за аварии — ужесточить.

Напомним, сейчас действуют 15 классов аварийности, максимальный увеличивает тариф в 2,45 раза, минимальный — снижает вдвое. После аварии по вине водителя он переходит в максимальный класс аварийности и может вернуться к базовой цене полиса только через четыре года. При разработке этой системы как прототип «была использована немецкая система, которая в процессе доработки была модифицирована экспертными предположениями без проведения расчетов и в результате оказалась теоретически несбалансированной», признают исследователи.

Анализ данных ЦБ по ОСАГО подтверждает это — средняя стоимость ОСАГО снижается (на 13,4% во втором квартале 2018 года в сравнении с первым кварталом 2016 года). Частично это связано с попытками страховщиков не принимать на страхование наиболее рисковые сегменты страхователей. Также причиной могут быть и «фундаментальные особенности» — после 14 лет эксплуатации системы КБМ ее параметры далеки от стабильности, констатируют страховые математики. Долгосрочно нынешняя система приведет к сокращению страховой премии более чем вдвое: среднее значение КБМ за последние три года снизилось до 0,81 «против ожидаемого равновесного значения, равного единице», а при продолжении тренда максимальную

скидку получат около 70% застрахованных.
Чтобы сбалансировать систему, исследователи предлагают ужесточить переходы автовладельцев между классами аварийности. В жестком варианте максимальный коэффициент для аварийного класса М (2,45) предлагается повысить до 3,85, а срок его применения продлить до девяти лет. При этом вернуться к коэффициенту 1 можно будет только на 12–13-й год, а скидки за безаварийную езду начнутся на 14–15-й год после ДТП. Во втором варианте максимальный коэффициент предлагается поднять до 2,78, а срок выхода из него — до шести лет без аварий. При этом оба варианта предполагают схему «больше штрафов, меньше скидок». Фактически в такой конструкции реформа КБМ сведется к балансировке экономики ОСАГО за счет «аварийных» водителей — по данным, которые привел 7 ноября в Госдуме господин Чистюхин, без аварий в РФ ездят 80%, 20% попадают в ДТП один раз или более.
Впрочем, пока сроки тарифной реформы начиная с весны сдвигаются, очередная намеченная регулятором дата вступления новых тарифов — с начала 2019 года.

Коммерсантъ, 08.11.2018