

Предложение группы депутатов Госдумы оформлять полисы ОСАГО непосредственно на граждан, имеющих водительские права, без привязки к тому или иному транспортному средству вызвало большой резонанс в обществе. Депутаты считают, что закреплять ОСАГО за автомобилями изначально абсурдно, поскольку страховка распространяется именно на ответственность человека. Однако такое мнение могло возникнуть только у людей, плохо знакомых со страховым делом.

Ничего абсурдного здесь нет, это не абстрактная ответственность человека, а прежде всего ответственность человека, связанная с эксплуатацией его автомобиля. Все виды ответственности имеют какую-либо конкретную привязку, например – ответственность в связи с эксплуатацией занимаемой площади, с эксплуатацией опасных объектов и т.д. Конечно, можно было бы обойтись без привязки, если бы все объекты по одному виду страхования были бы абсолютно одинаковые, то есть в данном случае все бы ездили на абсолютно одинаковых автомобилях. Но такого никогда не было и быть не может. В то же время различия между автомобилями, в первую очередь по мощности двигателя, являются первичным и важнейшим фактором тарифообразующей составляющей страховки, которую никак нельзя отбросить.

Принцип построения тарифа с учетом мощности двигателя (в л.с. или кВт) уже несколько десятилетий используется в большинстве европейских стран. Чем мощнее транспортное средство, тем более значительный ущерб может быть им причинен. Как правило, автомобили с большей мощностью (за исключением спортивных версий) обладают и большими массами, а удар большей массы производит более разрушительные последствия при ДТП.

В некоторых странах, например в Швейцарии, исходным показателем для построения тарифа является объем двигателя, измеряемый в куб. см или литрах, что, в свою очередь, также связано с мощностью и массой автомобиля. В Голландии дифференциация тарифа устанавливается в зависимости от веса автотранспортного средства, что, по мнению голландских специалистов, дает несколько лучший результат, чем мощность двигателя или его кубический объем.

Не менее важно влияние степени уничтожения объекта на размер (ставку) страховой премии. Это было подробно изложено в учебном пособии по страхованию для вузов под редакцией доктора экономических наук профессора Ф.Коньшина, изданном еще в советский период, а также в других пособиях по страхованию.

Помимо технического тарифообразующего фактора (мощность, объем, масса) при расчете ставки премии применяются еще внешний фактор (территория преимущественного использования, климатические условия) и человеческий фактор (возраст, водительский стаж, прохождение периода страхования), в некоторых странах этот фактор включает в себя пол водителя, его профессиональную принадлежность и др. Все эти факторы также играют большое значение в расчете тарифной ставки.

Дискуссия или полемика среди законодателей и в прессе, и между специалистами по данному вопросу вовсе не нова. Непосредственно перед принятием закона об ОСАГО и в первый год его действия аналогичные дебаты уже имели место. В определенной мере их подстегнула предвыборная кампания в Госдуму, и в отношении к закону стал преобладать политический аспект. В связи с этим вопросы о применении показателя мощности двигателя при расчете тарифной ставки обсуждались в марте 2004 г. на ученом совете НИФИ минфина, где были подтверждены правомерность применения данного показателя и необходимость учета мировой практики.

По мнению депутата Максима Шингаркина, повышать стоимость полиса для владельцев более мощных машин несправедливо: мощность не влияет на аварийность и не связана с ценой – новая женская микролитражка стоит гораздо дороже старого внедорожника. Да никто не спорит, что мощность не влияет на частоту событий, однако она влияет на размер причиненного ущерба.

Есть еще один спорный момент. По мнению авторов законопроекта, при привязке к машине водитель может ее продать, и за ним никакой истории не будет числиться. Но за рубежом (а также в ряде страховых компаний в России) в автостраховании уже используется или может быть использована система, при которой владелец при покупке новой автомашины получает соответствующую скидку или надбавку в зависимости от результатов езды на старой автомашине.

В зависимости от того, как ездит он или те, кому он доверяет управление, и будет рассчитана премия при эксплуатации конкретного источника повышенной опасности, т.е.

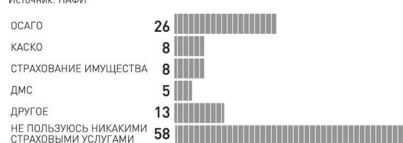
в зависимости от степени риска. Если же он поменяет страховую компанию, то необходимо, чтобы данные о его ДТП учитывались в базе страховщиков или ГИБДД. То же самое можно применить и по отношению к водителю, который ранее ездил на чужой автомашине по доверенности, а теперь приобрел собственный автомобиль. Кстати, создание аналогичной базы или локальных баз и предусматривалось при введении в действие ОСАГО. Абсолютно непонятно, почему для отслеживания результатов езды надо отказываться от экономически оправданного международного принципа расчета страховой премии с использованием показателя мощности двигателя.

Депутат Ярослав Нилов уверен, что, обладая личным страховым полисом, водитель будет вправе управлять любой машиной, которая находится у него в собственности. Но в ряде европейских стран этот вопрос уже давно решен путем применения «сменного номера», т.е. выдается один регистрационный номер на две или три машины, а премия рассчитывается как средняя, однако полис все равно привязывается к конкретным двум-трем автомашинам, с учетом технических параметров, на базе которых рассчитывается страховая премия.

Изменения в том виде, в котором они предлагаются, облегчат жизнь семьям, владеющим сразу несколькими транспортными средствами. Что же касается семей, имеющих одну машину, то, по мнению самих депутатов, здесь, возможно, будет перерасход средств. По мнению ведущих специалистов ряда страховых компаний и специалистов РСА, новые подходы, если они будут включены в закон об ОСАГО, могут привести к значительному повышению стоимости страхования для семей, имеющих одну машину.

СТРУКТУРА ПОЛЬЗОВАНИЯ СТРАХОВЫМИ УСЛУГАМИ, %
(ВОПРОС ПРЕДУСМАТРИВАЛ ВОЗМОЖНОСТЬ
МНОЖЕСТВЕННОГО ВЫБОРА)

Источник: НАФИ



Источник: [Российская бизнес-газета](#) , № 27, 24.07.12

Автор: Виктор Мельников (заместитель генерального директора СК

«Профсоюзество»)