

*Тарифы ОСАГО вырастут в 2012 году примерно на 20–30%. Соответствующие поправки к Закону об обязательном страховании автогражданской ответственности примут, скорее всего, в феврале. Об этом шла речь на круглом столе в АБН.*

Как заявила Вера Самсонова, начальник отдела ОСАГО ЗАО «АСК-Петербург», лимиты ответственности по «железу» вырастут со 120 тыс. рублей до 400 тыс. рублей, а по жизни и здоровью увеличатся со 160 тыс. рублей до 500 тыс. рублей. В первую очередь, с отсрочкой 3 месяца будут увеличены лимиты по «железу». Лимиты по жизни и здоровью, полагает эксперт, увеличат через 15 месяцев с момента принятия изменений. При этом тарифы ОСАГО повысятся на 20–30%.

По мнению независимых экспертов, расчеты страховых компаний чрезмерно завышены. При оптимизации затрат на ведение страховых дел и адекватных размерах комиссионных вознаграждений посредникам можно и при нынешних тарифах существенно поднять лимиты покрытия. В частности, доцент кафедры страхования ФИНЭКа Денис Горулев не считает рост тарифов объективным: «Страховщикам надо работать с оптимизацией издержек, а не ростом страховых премий».

А вот лимиты ответственности, по его мнению, действительно следует повысить. «Страховая сумма на «железо» должна быть в районе средней стоимости автомобиля. Страхование жизни и здоровья нужно поднимать до 2 млн рублей, как это уже начинает происходить с другими видами ответственности», – отметил Денис Горулев. Базой для увеличения страховой премии, по его словам, должна быть стоимость ДСАГО, а не ОСАГО.

Александр Холодов, член Координационного совета Межрегиональной общественной организации автомобилистов «Свобода выбора», также против увеличения тарифов. Он напомнил, что об убыточности ОСАГО страховые компании говорят с самого момента появления ОСАГО в 2003 году. «Столько лет минуло, а компании занимаются бизнесом и не разоряются. Значит, денег им вполне хватает», – заметил эксперт.

Вера Самсонова заметила, что критерием убыточности ОСАГО является уход СК из региона: «Если нам нерентабелен какой-то регион, мы туда не пойдем. Был период у ОСАГО до увеличения региональных коэффициентов, когда СК стали массово уходить из невыгодных регионов. Но после поправки региональных коэффициентов страховщики постепенно вернулись в них».

Поправками также предусмотрено увеличение лимита выплат по Европротоколу (упрощенной системе оформления ДТП). Скорее всего, лимиты возрастут с 25 тыс. рублей до 50 тыс. рублей. В Москве, Санкт-Петербурге, Ленинградской и Московской областях в качестве эксперимента лимиты по Европротоколу приравняют к лимиту выплат по ОСАГО. Однако воспользоваться этим смогут только автовладельцы, установившие в своих автомобилях видеорегистраторы или спутниковые системы. По мнению экспертов, проведению этого эксперимента может помешать плотная городская застройка.

Алексей Дружинин, руководитель федерального экспертного расчетного центра Ассистанской компании «ЛАТ», считает, что видеорегистраторы, представленные на рынке, имеют довольно низкое качество. По отснятому материалу зачастую сложно определить номер машины и цвет светофора, а спутниковая система из-за плотной застройки плохо работает в городских условиях. «В мелких переулках и на узких улицах спутниковая система практически не работает – банально теряет машину. Поэтому в условиях аварии, когда необходимо считать каждый метр, она недействительна», – заметил эксперт. По оценкам г-на Дружинина, видеорегистраторы установили лишь 10% петербургских автомобилистов, а спутниковые системы устанавливают только владельцы дорогих машин.

Эксперт уверен, что с ростом лимита по Европротоколу институт аварийных комиссаров снова будет востребован. «Аварийный комиссар обладает необходимыми знаниями, чтобы оценить степень виновности каждого участника ДТП. Он сможет также определить на месте примерную стоимость ремонта. Часто автовладельцы боятся оформлять ДТП по Европротоколу из-за опасения, что превысят лимит в 25 тыс. рублей. Инспекторы ГИБДД выезжают прежде всего на крупные ДТП, с пострадавшими. Водитель, попавший в мелкое ДТП, может ждать гаишников сутки, – заметил Алексей Дружинин. – Европротокол как раз придуман для того, чтобы оперативно разобраться с ДТП. Однако одним из препятствующих факторов является неумение участников происшествия адекватно оценивать степень вины и объем страховых выплат».

В свою очередь, Александр Холодов полагает, что с Европротоколом страховщики

«перегибают палку». Возможность послабления и сдвиги в сторону оформления протокола без ГИБДД, полагает он, появятся только в случае ужесточения штрафных санкций для СК за невыплату. Независимый эксперт убежден, что многие страховщики сами создают барьер оформлению ДТП по Европротоколу, требуя с водителей огромное количество бумаг.

Специалисты говорят, что увеличение лимитов выплат по Европротоколу может спровоцировать рост мошенничества. «Когда нет ГИБДД, договориться с оппонентом легче, – заявил Алексей Дружинин. – У одного водителя каско, у другого ОСАГО – они могут договориться и поменять вину. 50 тыс. рублей становятся привлекательными для подобных мошенников».

В Европе проблема выплат по мелким ДТП решается введением франшизы в полис каско – это дисциплинирует водителей. Европейцы понимают, что если будут злоупотреблять в попытке получить выплату, то им повысят коэффициент или откажут в предоставлении услуги страхования. Но в России франшизы не столь распространены.

С 2013 года будет введена единая база коэффициентов бонус-малус (КБМ) – учета аварийности водителей. Независимые эксперты это приветствуют. Г-н Холодов убежден, что СК в погоне за клиентами просто не спешили вводить базу по КБМ. А г-н Горулев полагает, что система бонус-малус позволила бы оптимизировать расходы.

**Источник:** [110km.ru](http://110km.ru) , 20.11.12