

Представители Российского союза автостраховщиков (РСА), Банка России, Министерства финансов, Федеральной антимонопольной службы, депутаты Государственной думы и правозащитники 7 ноября ещё раз обсудили концепцию планируемой либерализации ОСАГО. В ходе обсуждения большинство участников совместного заседания думских комитетов по транспорту и финансовому рынку продолжало настаивать, что предложенная ЦБ РФ и Минфином реформа по индивидуализации тарифов «автогражданки» поможет исправить существующие проблемы в ОСАГО и сделать тариф более справедливым, тем самым снизив цену полиса для добросовестных автомобилистов.

Подобные парламентские слушания уже прошли в сентябре этого года в Государственной думе и Совете Федерации.

«ОСАГО как вид страхования показал свою необходимость, сейчас на руках у водителей уже 49 млн полисов и многие граждане имеют возможность получить возмещение вреда здоровью или автомобилю. Есть и претензии к этому виду страхования. В ходе парламентских слушаний обсуждалось, что зачастую многие граждане имеют трудности с приобретением полиса ОСАГО, говорят о навязывании дополнительных услуг при покупке полиса. Но мы в ходе дискуссий определились с направлениями нашей работы. Это и необходимость усилить контроль за страховщиками, чтобы обеспечить доступность полисов, увеличение штрафов для страховщиков за недобросовестное ведение дел в части ОСАГО. Но было и самое главное предложение — создать такую систему расчета стоимости полисов, чтобы добросовестные водители платили меньше, а «злостные» нарушители — больше. Мы сейчас уже готовим соответствующие законопроекты для урегулирования этих вопросов», — сказал глава комитета по финансовому рынку Госдумы Анатолий Аксаков, открывая очередные обсуждения реформы.

Председатель думского комитета по транспорту и строительству Евгений Москвичев согласился, что добросовестный водитель не должен платить за автомобилиста, нарушающего правила дорожного движения.

«У нас сегодня в России 52 млн легковых и 6 млн грузовых автомобилей. Мы должны понимать, что этот вопрос очень важен», — сказал он.

В свою очередь представитель регулятора — заместитель председателя Банка России Владимир Чистюхин — пояснил, что реформа по либерализации ОСАГО будет направлена на решение двух проблем: обеспечение доступности полиса ОСАГО и стабилизацию тарифов.

«Мы сделали многое для решения проблем в ОСАГО. Уже был введён приоритет натурального возмещения (за первое полугодие было урегулировано 120 тысяч убытков), электронный полис ОСАГО (сейчас 50% полисов продается онлайн), период охлаждения. Банк России по итогам девяти месяцев отмечает снижение жалоб на страховщиков и ОСАГО в частности. Но сегодняшняя система регулирования тарифов не может называться «справедливой», — отметил он.

«Сегодня в рамках существующей системы не очень аккуратный двадцатилетней житель, например, Краснодарского края, не имеющий стажа вождения и управляющий дорогой машиной, у которой мощность равняется 249 лошадиных сил, должен был бы платить в среднем 26 750 рублей справедливого тарифа. Но правила сегодня позволяют

установить цену не более 14 200 рублей. Но в то же время аккуратный водитель без транспортных происшествий с большим стажем вождения и автомобилем в 88 лошадиных сил должен платить только 3 242 рубля, а у него минимальная возможная граница тарифного коридора равняется 5 918 рублям. Можно бы было бы снизить для него цену, но не получается. То есть второй водитель платит за первого», — привел пример Владимир Чистюхин.

Зампред ЦБ РФ отметил, что последняя актуарная оценка возможного изменения средней цены ОСАГО после реформы показала, что более, чем в 20 российских регионах стоимость полиса «автогражданки» снизится. А там, где страховщики решат повысить тарифы, средние цены на ОСАГО вырастут не более чем на 1,5%. Он отметил, что при сегодняшней ситуации во многих регионах, даже там, где наблюдается большая убыточность по ОСАГО, страховые тарифы не доходят до верхнего предела коридора. «Мы провели исследование, которое было связано с анализом мировой практики работы ОСАГО в разных странах. Во всех странах происходило изменение тарифа, и опыт европейских государств показывает, что после первой пары лет реформы, стоимость подобных страховок снижалась. Мы собрали достаточно большой объем информации с устройств, которые были установлены на автомобилях и отслеживали поведение водителя. Исследование проводилось три года на 10 тысячах автомобилей. И могу с уверенностью сказать, что примерно 10-15% граждан несут ответственность за подавляющую долю аварийности. Индивидуализация тарифа — это тема насущная и назревшая, и она просто необходима», — привел данные исследования заведующий кафедрой «Фондовые рынки и финансовый инжиниринг» РАНХиГС, профессор Константин Корищенко.

Владимир Чистюхин также сообщил, что по статистике водители 19-20 лет попадают в аварии намного чаще автомобилистов других возрастов. Так, частота страховых случаев в этом возрасте достигает приблизительно 8%, у 25 летних снижается до 4%, а у 28-70 летних средняя частота страховых случаев равняется 2%. Аварийность у водителей после 70 лет повышается до 4%. В то же время, ЦБ РФ предлагает в ходе реформы предусмотреть скидку для водителей от 60 лет и старше, которые редко попадают в ДТП.

«Страховое сообщество было активно включено в процесс совершенствования ОСАГО с самого начала. Проводились многочисленные и постоянные консультации с Банком России и Минфином, в результате которых мы пришли к тому, что рынку нужна индивидуализация тарифов. Это абсолютно правильная идея. Стабилизация и справедливый тариф обозначают, что 80% автомобилистов, которые водят аккуратно, получают такой же тариф, как и существует сейчас, либо еще ниже, 20% водителей заметят его увеличение, и 5%, которые больше всех нарушают ПДД, получают значительный рост цены полиса. Эти коэффициенты мы рассчитываем вместе с ГИБДД и МВД. Расширение тарифного коридора — это не самая важная часть реформы. Новый расчет коэффициента «бонус-малус» поможет снизить количество поступающих регулятору жалоб еще на 30-40%, так как он будет устанавливаться один раз в год и иметь минимальное значение. Мы согласны с ЦБ РФ, что молодые водители в среднем попадают в аварии чаще. И, действительно, по нашим подсчетам автомобилисты 60-65 лет являются самыми хорошими водителями, и мы будем вместе с органами власти настаивать на том, чтобы полис для таких автомобилистов стал дешевле», — прокомментировал президент РСА Игорь Юргенс.

«Существует стратегия, утверждённая правительством РФ, где ОСАГО и другим видам страхования уделено особое внимание. Стратегия говорит, что мы должны уйти от обязательных видов, а прийти к тому, чтобы гражданин сам страховал свою автогражданскую ответственность. Мы должны говорить сейчас не об ужесточении контроля и норм, а о либерализации. Процесс отмены обязательного страхования — это процесс достаточно долгий, но законопроект о либерализации станет первым этапом. Предлагается целый ряд мер по либерализации. Первое — более широкое применение страховщиками страховых тарифов в рамках тарифного коридора. Следующее — увеличение фокуса на индивидуальные подходы автовладельцев, чтобы компании могли более точно устанавливать страховые тарифы для каждого отдельно взятого клиента. Люди должны платить столько, сколько составляет их конкретный риск. Необходимо поэтапно исключать коэффициенты, которые зависят непосредственно от транспортного средства. Мы должны страховать водителя в большей степени, чем транспортное средство. Но сейчас говорить о том, что полис должен быть оформлен конкретно на гражданина или на транспортное средство не очень правильно. Все эти меры направлены на то, чтобы страховой тариф был справедливым. Данные предложения, я надеюсь, в скором времени поступят на рассмотрение в Государственную думу», — заявил заместитель министра финансов Алексей Моисеев. Почти все участники заседания согласились с необходимостью реформировать систему ОСАГО, сделав тариф более справедливым.

«Если говорить о тех изменениях, которые готовятся как реформа ОСАГО, то я думаю, что есть консенсус между ЦБ РФ и Минфином, и мы этот консенсус поддерживаем по основным ключевым позициям, которые сводятся к тому, что невиновный не должен платить за виновного. А также должны в перспективе, в будущем, отменяться территориальные коэффициенты, реформироваться система коэффициентов, расширяться коридор», — сказал заместитель главы ФАС Андрей Кашеваров.

«Автогражданская ответственность должна быть персонализирована. Давайте не забывать о стратегии по снижению смертности к 2030 году. Мы эту задачу только при помощи средств фото— и видеофиксации на дорогах не решим, должны быть и ещё какие-то способы. И для этого поправки в закон об ОСАГО, мне кажется, будут очень полезны и сыграют свою существенную роль», — высказал свое мнение глава Министерства транспорта Ростовской области Андрей Иванов.

«Я думаю, все поддерживают идею, когда недобросовестные водители, я их называю «маргиналы», должны платить больше тех, кто не совершает аварии по своей вине. Это абсолютно логично. И если посмотреть на систему страхования в других странах, то мы увидим то же самое, и это не вызывает ни у кого аллергии. Если человек не привык себя вести на дороге сдержано и правильно, он должен платить за свои ошибки. А сейчас мы таких людей спонсируем: тех, кто пьёт за рулём, нарушает ПДД. Это абсолютно несправедливо. Я предлагаю поддержать предложения ЦБ РФ и РСА в части дифференциации тарифа и продолжить реформу в сторону персонального тарифа», — заявил координатор движения «Общество синих ведёрок» Пётр Шкуматов.

Если реформа по либерализации ОСАГО не будет заторможена очередными обсуждениями и новыми депутатскими запросами, ее планируется начать в 2019 году. Прежде всего будет расширен тарифный коридор на 20% вверх и вниз, изменен расчет коэффициентов «бонус-малус» и «возраст-стаж», это поможет более тщательно применять страховой тариф для каждого гражданина. На втором этапе в 2019-2020

годах планируется поэтапно отказаться от территориального коэффициента и коэффициента мощности автомобиля, а ввести новый, который будет рассчитываться по стилю вождения и зависеть от количества нарушений ПДД. После 2021 года тариф может быть полностью индивидуализирован.

Источник: Википедия страхования, 08.11.2018