

По данным опроса ВЦИОМ, проведенного в конце октября, российские автомобилисты в подавляющем большинстве (80%) поддерживают принцип индивидуальных тарифов обязательного автострахования. В рамках исследования социологи опросили автовладельцев с действующим полисом ОСАГО во всех федеральных округах Российской Федерации.

Индивидуальная тарификация «автогражданки» стартовала 24 августа 2020 года, после вступления в силу соответствующих поправок в закон об ОСАГО. Планируется, что базовые тарифы и в дальнейшем будут регулироваться по индивидуальному принципу: чтобы снижать или сдерживать их для аккуратных водителей и повышать — для частых нарушителей. Депутата Государственной думы VI созыва Александра Тарнавского не удивило, что на вопрос «Вы лично поддерживаете или не поддерживаете такой принцип тарифной политики ОСАГО?» положительно ответило сразу 80% респондентов, против высказалось всего 13% опрошенных, а ещё 6% затруднились ответить. Подобный результат был очевиден, учитывая справедливость индивидуального принципа тарификации, отмеченную 78% респондентов аналогичного опроса ВЦИОМ, проведенного несколько месяцев назад, в мае 2022 года. Эксперт уверен, что против индивидуальной тарификации могут высказываться молодые или высокоаварийные водители, страховка для которых зачастую стоит дороже, чем для аккуратных автомобилистов со стажем.

Александр Тарнавский напоминает, что большинство автомобилистов на российских дорогах – аккуратные водители, которые соблюдают правила ПДД и не становятся участникам аварий по своей вине. Это подтверждает статистика Российского Союза Автостраховщиков (РСА): согласно данным РСА во втором квартале 2022 года каждый третий купивший полис автовладелец получил максимальную скидку на ОСАГО в 54% благодаря коэффициенту «бонус-малус» (КБМ) за безаварийную езду.

Учитывая вышесказанное, текущая система индивидуальной тарификации в ОСАГО более чем заслуженно пользуется фактически безоговорочной поддержкой страхователей, объясняет эксперт: «Если водитель ездит аккуратно, по его вине не происходят ДТП, то он должен платить меньше, что логично. Большинство водителей это понимают, а некоторые с ужасом вспоминают времена «уравниловки», когда все

автовладельцы платили за полисы одинаковую сумму вне зависимости от стиля вождения и количества созданных ДТП. А ещё индивидуализация тарифов стимулирует даже самых заядлых гонщиков-нарушителей быть внимательными и соблюдать ПДД. Потенциальная авария для виновника — это не только проблемы в конкретный момент происшествия, но и подорожание полиса при его продлении. Одновременно каждый год безаварийной езды способствует увеличению скидки по КБМ. Например, по итогам 2021 года в целом по РФ автовладельцев с максимальной скидкой в 54% по КБМ оказалось больше четверти – 25,4% от всех автовладельцев, застрахованных по ОСАГО, а во втором квартале текущего года их было уже 32%, как я говорил ранее. Думаю, по итогам 2022 года счастливых обладателей максимальной скидки за безаварийное вождения будет под 40%. Поэтому даже при том, что тарифный коридор с 13 сентября был расширен на 26%, каждый десятый водитель (согласно опросу ВЦИОМ) вообще не заметил разницы в стоимости своей страховки благодаря аккуратной езде.

Если мы говорим о тех 13%, которые не довольны индивидуальной тарификацией, то в данном случае речь идет об «опасных» водителях, которые ещё не успели ощутить преимуществ индивидуальной тарификации по тем или иным причинам. Не просто так её противники зачастую младше 35 лет, ведь по статистике именно представители этой возрастной группы чаще всего попадают в ДТП. Среди них могут быть неопытные водители, которые еще не ощущают себя за рулем достаточно уверенно. Также могут быть достаточно опытные, но агрессивные водители, в силу возраста и темперамента воспринимающие выезд на дорогу общего пользования как заезд на гоночном треке. Конечно, таким страхователям выгодны сугубо фиксированные тарифы, когда ОСАГО стоило бы одинаково для всех автовладельцев.

Википедия страхования