

Зависимость ОСАГО от мощности автомобиля превращает страхование в дополнительный налог для любителей дорогих автомобилей и разрушает рынок страхования изнутри.

Автовладельцы в России начали отказываться от дорожающих полисов ОСАГО, потому что выросли тарифы и упали доходы. Однако ключевая проблема рынка ОСАГО в том, что государство пытается заменить рыночную конкуренцию социальной справедливостью.

Плата за риск

Генуэзские купцы последней трети XIV века за 20% от стоимости груза соглашались возместить своим коллегам потери в случае шторма или нападения пиратов. Если бы они вдруг решили давать скидку тем купцам, кто победнее, история рискового страхования пошла бы совсем по-другому. Точнее, эта история никуда бы не пошла, а в том же XIV веке и закончилась бы. Ведь вероятность потерь одинакова для всех. А значит, богатые купцы через несколько лет либо попытались бы выйти из договора, либо начали доказывать, что они беднее, чем есть, и тоже достойны скидки. Всю систему разорвало бы изнутри из-за заложенных в нее с самого начала противоречий.

К счастью для страхования, купцам идеи социальной справедливости были не близки. Уже семь веков страхование развивается и усложняется. Целая отрасль – актуарная математика – занимается тем, чтобы расчет тарифов соответствовал рискам. А принцип «у кого риск больше, тот больше платит» остается неизменным. Эта логичная схема, кроме всего прочего, мотивирует страхуемых вести себя более осторожно. Так это работает везде. Но, кажется, не в России.

У кого взносы выше

Это хорошо видно по истории развития ОСАГО, страхования ответственности водителей. Обязательность этого вида страхования вовсе не означает, что все платят одинаково. Она означает, что у каждого виновника аварии должна быть страховка

(иначе система не будет работать) – а значит, страховка должна быть у каждого выехавшего на дорогу. Страховые взносы водителей не равны, они отличаются из-за воздействия на базовый тариф нескольких важных корректирующих коэффициентов. В идеале эти коэффициенты должны приводить к тому, что больше всех будут платить те, у кого вероятность стать виновником аварии самая высокая.

Еще в 2003 году, при создании системы ОСАГО, среди коэффициентов, влияющих на стоимость полиса, появилась мощность автомобиля. Опытный актуарий (специалист, который на основе данных статистики страховых случаев определяет факторы, влияющие на вероятность такого события, и рассчитывает тарифы) скажет, что прямой связи между мощностью и аварийностью не существует. Важнее оказываются личные характеристики водителя. Закончилась ли гормональная перестройка молодого водительского организма и как давно он ездит без аварий – гораздо более существенные вопросы, чем мощность автомобиля. Коэффициент, учитывающий мощность, тогда был введен правительством как уступка требованиям социальной справедливости, без учета мнения актуариев. Характеристики машины учитываются при расчете суммы страховок, аналогичных ОСАГО, в некоторых странах, например во Франции и Великобритании. Но это тип автомобиля и пробег, а вовсе не мощность.

ОСАГО для самых бедных

То решение еще можно объяснить тем, что в 2003 году никакой достоверной статистики по аварийности не было в принципе. Коэффициенты определялись «на глазок» на основании опыта других стран и предположений профессионалов. Но нынешняя серьезная реформа системы ОСАГО вновь вызвала настойчивые предложения «поженить» социальную справедливость и страхование. Страховые союзы и Минфин обсуждают субсидирование тарифа по ОСАГО для малоимущих граждан через введение социального понижающего коэффициента по цене полиса. Так как понижающий коэффициент – это нагрузка на бюджет страховых компаний, а не на бюджет Российской Федерации, Минфин вряд ли будет выступать в привычной для него роли скряги – борца со льготами.

Но в случае введения такого коэффициента любая понятная логика в учете факторов аварийности и стимулирования желаемых обществом изменений теряется. Если сейчас повышающий коэффициент для водителей, живущих в больших городах, учитывает рост аварийности вместе с ростом интенсивности движения, а повышающий коэффициент за незначительность стажа тоже легко объяснить, то на что опирается и что стимулирует скидка малоимущим? Опирается она будет на громоздкую и весьма неточную систему

соцобеспечения, а стимулировать будет поиск лазеек в ней – приbedняться у нас умеют. Страхование ответственности превратится в допналог с прогрессивной шкалой – на всероссийский ремонт побитых тачек. А вся реформа ОСАГО приобретет привычный для российских проектов вид. К шумихе, неразберихе и поиску виновных наконец добавится наказание невиновных и награждение непричастных.

Может, имеет смысл все-таки оставить страхованию шанс развиваться в соответствии с экономической логикой. Пусть государство займется искоренением мошенничества (оно серьезно влияет на уровень выплат), страховщики поработают над финансовой мотивацией для безаварийных (а не бедных) водителей. Первый шаг – создание Бюро страховых историй – уже сделан. Вот это и будет социально справедливо.

Источник: [РБК daily](#) , 27.10.15

Автор: Андрей Большаков, гендиректор фонда Lofirel Investment