

*Впервые за 13 лет существования ОСАГО Минфин делает шаг к свободному ценообразованию. Коэффициенты обязательных автостраховок ведомство планирует привязать не к автомобилю, а к водителю, а страхователя наделить правом выбирать размер покрытия самостоятельно из предложенных вариантов. Соответствующие поправки Госдума рассмотрит весной 2017 года.*

Несмотря на решение проблемы дефицита полисов в регионах с помощью системы «Единый агент» и введение электронного ОСАГО с 2017 года, «автогражданка» остается наиболее проблемным сектором страхового рынка и для потребителей, и для страховщиков. Страхователи по традиции недовольны сервисом, страховщики — недостаточным с точки зрения компаний ростом премий. При этом, судя по показателям, рынок растет. По данным Российского союза автостраховщиков (РСА), за девять месяцев 2016 года сборы по ОСАГО увеличились на 14% — до 155 млрд рублей — по сравнению с аналогичным периодом 2015 года. Выплаты по страховым случаям в сегменте ОСАГО за этот период составили 103 млрд рублей, что на 34% больше, чем годом ранее.

Ситуацию усугубляет мошенничество при получении страховых компенсаций. За восемь месяцев 2016 года страховщики направили в полицию почти 3 тыс. заявлений о мошенничестве со стороны страхователей, но только по 406 заявлениям возбуждены уголовные дела, сообщает РСА.

В ноябре руководитель департамента страхового рынка ЦБ Игорь Жук заявил, что комбинированный коэффициент убыточности по ОСАГО в 30 регионах страны превысил 150%. «Время, когда убыточность в ОСАГО составляла 20-40%, прошло», — приводит его слова «Интерфакс».

Страховщики связывают сбои в ОСАГО с активизацией автоюристов, но это не единственная причина. «Излишняя зарегулированность ОСАГО привела к кризису. Проблемы ОСАГО не только и не столько связаны с деятельностью автоюристов. В страховании каско тоже есть автоюристы, но страховщики смогли найти решение, как страховать каско с прибылью. Постепенная либерализация ОСАГО поможет справиться с кризисом», — уверен заместитель председателя правления страховой компании «Эрго» по имущественным видам страхования Вячеслав Калашников.

Новую схему ценообразования в ОСАГО предлагает Минфин. В ноябре министерство подготовило проект поправок в закон об ОСАГО. Этот документ, как ожидается, Госдума рассмотрит весной следующего года. В пояснительной записке к законопроекту Минфин сделал вывод, что стоимость запчастей, а также работ по восстановительному ремонту транспорта растет опережающими темпами по сравнению с увеличением выплаты. Соответственно выплат все чаще не хватает для полного возмещения. Согласно поправкам, страхователю предоставляется право увеличить покрытие по полису до 1 или 2 млн рублей (действующие лимиты — 400 тыс. рублей за вред, причиненный имуществу, 500 тыс. — за вред здоровью).

В свою очередь, страховые компании будут формировать дополнительные коэффициенты к тарифу. «Такое предложение можно только приветствовать, так как рынок довольно быстро установит адекватные тарифы. В настоящее время тарифы в ряде регионов совершенно не соответствуют действительности, из-за чего и появились «токсичные» регионы и «Единый агент» РСА», — комментирует Николай Горбачев,

директор департамента актуарных расчетов «Ингосстраха».

Эксперты страховых компаний уверены, что только лишь появление новых коэффициентов проблемы с ОСАГО не решит. «В целом изменение тарифов по ОСАГО необходимо. Но это должны быть актуарно рассчитанные тарифы, которые бы учитывали все факторы», — пояснил директор департамента андеррайтинга и управления продуктами страховой компании «Согласие» Дмитрий Кузнецов. Президент Всероссийского союза страховщиков и РСА Игорь Юргенс уверен, что предложение Минфина — путь к либерализации, но при этом средняя по России цена полиса не изменится. «Либерализация хороша тем, что позволяет хорошему адекватному водителю получить лучший тариф. Сейчас этого нет, все находятся в равных условиях, и за «плохого» платят «хорошие» водители, — отметил Игорь Юргенс. — Например, при применении коэффициента по возрасту и стажу страховщик сделал бы более детальную градацию. Сейчас всем молодым водителям выставляется коэффициент единица. Возможно, здесь можно было бы устанавливать повышающий коэффициент. Именно так это работает в каско».

В законопроекте Минфин предлагает «привязать» коэффициенты в ОСАГО не к автомобилю, а к характеристикам водителя. Однако страховщики объясняют, что это не соотносится с международной практикой. «Как правило, распространена модель, привязанная к транспортному средству, потому что в этом случае легче осуществлять контроль. Привязка к водителю потребовала бы существенного изменения порядка и организации работы по урегулированию убытков», — объясняет Игорь Юргенс. По словам эксперта, уход от привязки к автомобилю не сделает страховку дешевле. Если человек сможет сесть за руль любого транспортного средства, то страховые компании установят тариф исходя из того, что водитель управляет максимально мощной машиной. Ведь мощность транспортного средства влияет на аварийность. «Легкую машину сколько ни разгоняй до максимальной скорости, она не нанесет такого вреда, как тяжелое и мощное транспортное средство, — говорит Игорь Юргенс. — Автомобиль — основной источник опасности: кто бы ни сидел за рулем, пострадавший получит компенсацию. В противном случае на дорогах будет много автомобилей с водителями, ответственность которых не застрахована».

Источник: Википедия страхования, 30.11.2016