



*Осенью начнется первый этап реформирования автогражданки – частичная либерализация ОСАГО. Страховые компании получат право устанавливать для водителей более индивидуализированные цены на полисы в рамках расширенного тарифного коридора – до 20% вверх и 20% вниз относительно базовых тарифов, утверждаемых Банком России.*

Что ожидает водителей на этом этапе? Какие изменения произойдут уже с первых дней внедрения новаций?

Эксперты успокаивают: никаких радикальных потрясений опасаться не стоит. Хотя бы потому, что более гибкую тарифную политику страховые компании начнут применять в отношении вновь заключаемых договоров страхования. Условия полисов, которые уже на руках, изменяться не будут вплоть до окончания срока их действия.

При этом суть либерализации вовсе не в том, чтобы вздернуть цены на полисы. Задача реформы в целом – установить справедливость в этом сегменте страхования. Прежде всего – поднять культуру вождения, сделать дороги безопасными. Дело в том, что в рамках действующего инструментария страховщики весьма ограничены в возможностях учитывать в стоимости страховки индивидуальную манеру вождения каждого автовладельца. Вот и получается, что находящиеся в одной возрастной группе законопослушный водитель и безбашенный лихач платят одинаково. И за аварии, возникающие по вине безответственных Шумахеров, платят все остальные, как страховые компании, вынужденные совершать выплаты по «лихим» страховым случаям, так и все прочие водители – ведь убытки страховщиков закладываются в стоимость всех полисов.

С расширением тарифного коридора в рамках либерализации ОСАГО страховые компании получат возможность оценивать риски того или иного водителя более индивидуально. «Хороший, нормальный, адекватный водитель, которых большинство — 70 процентов и больше, — не должен платить за остальные 25 процентов», — убежден Президент Российского союза автостраховщиков (РСА) Игорь Юргенс. «Речь попросту идет о том, что тот, кто ездит «плохо», должен платить больше, чем сейчас. А дисциплинированный водитель – меньше», — соглашается с ним заведующий кафедрой «Фондовые рынки и финансовый инжиниринг» факультета финансов и банковского дела РАНХиГС Константин Корищенко.

Любое нарушение правил дорожного движения – это угроза, фактор, провоцирующий аварии и усиливающий их последствия. И оно должно учитываться при расчете тарифа. «Именно страховые компании должны быть ответственны за установление размера тарифа, как это происходит сегодня в большинстве цивилизованных стран», — указывает автоэксперт Сергей Смирнов. Вот каким он видит этот механизм: «Проехал на красный свет – доплати к полису 500 рублей, проехал два раза – доплати еще 500 рублей. Нарушил четыре раза – получи коэффициент, увеличивающий стоимость полиса

ОСАГО в несколько раз».

Напомним, что речь не идет об одномоментном резком изменении тарифов. Но все же, как будет развиваться процесс либерализации, когда станут заметны последствия этой политики? Автоэксперт Игорь Моржаретто полагает, что в первую очередь станут заметны более точечные настройки шкалы «возраст/стаж» — вместо действующих ныне четырех коэффициентов страховщики получают инструментарий из почти 50 показателей, позволяющий составить индивидуальный портрет водителя. «Думаю, первым следствием либерализации ОСАГО станет заметное повышение тарифов для молодых водителей. Опытных водителей с большим стажем, скорее всего, изменения тарифов пока не коснутся», — считает он.

Тем не менее, любого рода новации с тарифами вызывают опасения (и часто справедливые), что реформировать их начнут в единственную сторону — в сторону повышения. Эксперты заверяют, что в данном случае слово «реформа» не является синонимом понятия «повышение цен». В качестве примера приводят опыт европейских стран, отказавшихся от централизованного регулирования тарифов автогражданки и пошедших по пути их либерализации в середине 90-х годов прошлого века. Наиболее показательным считается опыт Германии. В начале процесса реформ стоимость полисов действительно несколько увеличилась, примерно на 10-15%, но затем механизмы конкуренции сначала стабилизировали тарифы, а потом и способствовали их снижению. По пути либерализации тарифов в 2000-х пошли и наши соседи — страны Балтии, Польша. Там ценовой алгоритм проявил себя точно также: после незначительного и краткосрочного подорожания полисов на первом этапе цены на них в итоге «устаканились» и чуть снизились.

Конечным результатом реформы должна будет стать полная либерализация тарифов, что позволит страховщикам индивидуально оценивать каждого водителя и устанавливать для него персональный тариф. «Без либерализации и персонификации тарифа изменить ситуацию с ОСАГО в лучшую сторону не получится. А таким образом мы сможем достичь своей цели и сделать ОСАГО продуктом, который и нужен автовладельцам», — убежден Игорь Юргенс.

Источник: Википедия страхования, 15.08.2018