

В Государственную думу внесен законопроект о реформе ОСАГО. Его должны утвердить в осеннюю сессию парламента. Если документ пройдет, новый закон позволит страховщикам устанавливать свой тариф на обязательную «автогражданку», сделав его более индивидуальным. Что ждет автовладельцев и оправдаются ли их опасения о том, что цены на ОСАГО вырастут?

В чем суть реформы?

Изменения направлены на то, чтобы тариф для водителей определялся в зависимости от степени риска, который они создают на дороге. Так, аккуратные водители, не нарушающие ПДД, получают скидку, а лихачи, совершающие грубые нарушения, начнут платить за полис больше. Цель законопроекта — сделать ОСАГО более справедливым и индивидуализированным.

Первые шаги в этом направлении сделаны. Так, 9 января стартовала первая часть реформы: если раньше при расчёте цены полиса всех автовладельцев делили на четыре категории, то сейчас градаций возраста и стажа стало уже 58. Опытные водители старше 30 лет и с опытом управления свыше 10 лет получили понижающий коэффициент. Кроме того, у страховых компаний свобода в определении тарифа стала выше: тарифный коридор, в рамках которого они могут его устанавливать самостоятельно, был расширен на 20%.

Для дальнейшей индивидуализации тарифов, помимо прочего, планируется отменить действующие тарифные коэффициенты, не влияющие на аварийность. Речь идет о территориальном коэффициенте, а также о надбавке за количество лошадиных сил. При этом появятся новые коэффициенты, зависящие исключительно от стиля вождения автовладельца.

Оправдаются ли опасения автовладельцев о росте цен и кто вообще выиграет от реформы?

Похоже, что опасения не оправдаются. Уже сейчас Центральный банк рапортует о ежемесячном снижении цены обязательной «автогражданки». Так, за первые полгода, прошедшие с начала реформы, цены на ОСАГО стали ниже примерно на 6%. При этом снижение отмечено в 81 регионе РФ.

Сама реформа устроена таким образом, что выиграть от нее должны аккуратные водители, которые получают скидки за безаварийную езду. По оценкам Российского союза автостраховщиков (РСА), таких в России большинство — более 85%.

А те автовладельцы, которые переплачивают сейчас за то, что живут в регионе с высоким территориальным коэффициентом или ездят на машине с большим количеством «лошадей», получат дополнительный «бонус», поскольку коэффициенты, из-за которых они платили больше, будут отменены.

Например, в Челябинске базовый тариф сейчас по умолчанию умножается на 2,1 для всех водителей, в Москве и Казани — на 2, в Санкт-Петербурге — на 1,8 и т.д. Владелец автомобиля мощностью двигателя свыше 150 л. платит за ОСАГО с повышающим коэффициентом 1,6. Однако экспертное сообщество, в том числе РСА, ГИБДД и некоторые независимые эксперты, сошлись на том, что мощность двигателя не влияет на аварийность, а потому не должна учитываться при расчете тарифа.

Когда и как именно будет осуществлена реформа?

Реформа уже частично запущена. В начале 2019 года стартовал первый этап: регулятор

расширил тарифный коридор на 20% вверх и вниз. Коэффициент «возраст-стаж» пополнился новыми позициями, в результате чего опытные водители получили дополнительные скидки. Еще был изменен порядок присвоения коэффициента «бонус-малус» (КБМ) — скидки за безаварийное управление транспортным средством. Сейчас при наличии нескольких КБМ за автовладельцем закрепляется один — самый низкий, который не сгорает даже в случае перерыва в вождении.

Следующий этап, при условии согласования законопроекта, запланирован на 2020 год. Вместе с введением новых коэффициентов (за грубые нарушения ПДД, манеру вождения) и отменой некоторых действующих (территориального, надбавки за мощность двигателя) предлагается расширить тарифный коридор на 40% вверх и вниз, а затем — еще на 30%.

В перспективе обсуждается установление полностью свободного ценообразования ОСАГО. После проведения второго этапа реформы Центробанк будет следить за ценами, и если полисы не подорожают, то тарифы могут отпустить в свободное плавание. Возможно, рынок будет полностью освобожден от госрегулирования к 2023–2025 году.

А что, если цены все же повысятся?

Первые результаты реформы показывают, что такое развитие событий крайне маловероятно. Дело в том, что после того, как регулирование тарифов по ОСАГО перестало быть таким жестким, включились рыночные механизмы. на рынке страхования в России достаточно сильная конкуренция, а компании заинтересованы в привлечении аккуратных водителей, ведь они приносят прибыль. Поскольку таких водителей гораздо больше, то стоимость полиса для них должна снизиться. Однако если «что-то пойдет не так», то ситуациюотрегулирует Центральный банк, который мониторит рынок ОСАГО практически в режиме онлайн. Зачем менять существующую систему?

Есть две цели. Первая — сделать тарифы более справедливыми. Сейчас лихачи и нарушители платят столько же, сколько добросовестные водители. По данным консалтинговой компании Oliver Wyman, клиенты, создающие наибольшие риски на дороге, разрушают 40% ценности всего портфеля ОСАГО.

Вторая — предотвратить возможный кризис на рынке. Согласно результатам исследования аудиторской компании KPMG, в этом году рынок ОСАГО покинут от трех до пяти игроков из топ-20. В 2018 году с рынка ушли 12 компаний, занимавшихся ОСАГО. Основная причина — убытки.

Текущая ситуация в отрасли не способствует прибыльности сегмента, поскольку регулирование не учитывает экономику рынка. В результате отдельные страховщики уходят. Потребители, конечно, это замечают, ведь офисы закрываются и в некоторых регионах становится все сложнее приобрести страховку. К тому же проблемы с прибыльностью отражаются на качестве услуг, в том числе на скорости урегулирования убытков.

ОСАГО вряд ли будет приносить большую прибыль, однако хотя бы минимальная маржинальность должна быть. В Европе даже при свободном ценообразовании рентабельность сегмента ОСАГО не превышает 10%.

Как это работает за рубежом?

В странах Азии и ряде стран Европы цены на ОСАГО сегодня регулируются рынком, а в некоторых западных странах вообще никогда не было госрегулирования.

Например, в Германии свободные тарифы действуют с 1994 года. До реформ полис ОСАГО в среднем обходился в 300 евро. Спустя пять лет после отмены госрегулирования средняя стоимость снизилась до 250 евро. В 2010 году полисы стоили чуть дороже 200 евро. К 2015 году средняя стоимость обязательной «автогражданки» повысилась до 248 евро, однако выше 260 евро уже не поднималась.

В Германии действует множество персональных параметров. Например, страховщики обращают внимание на тип автомобиля, регион регистрации, пробег, род занятий владельца. Дороже всего страховка обходится клиенту, только что получившему права: тариф составляет 245% от базовой стоимости полиса. Безаварийные водители получают скидку. Опытному водителю с 30-летним стажем безаварийной езды полис обходится в 17% от стоимости.

Во Франции водитель получает скидку за каждый безаварийный период, а если он попадает в ДТП — надбавки. При этом в любом случае после двух лет безаварийного вождения стоимость страховки не может превышать 100% от базовой стоимости.

В Италии, кстати, женщины платят за ОСАГО меньше, поскольку считается, что они ездят аккуратнее.

В США итоговая сумма рассчитывается по формуле, учитывающей около 30 позиций. Смотрят как на автомобиль — год выпуска, пробег, класс, так и на самого водителя — его социальный статус, место работы, владение недвижимостью, манеру вождения, а также цель поездок и даже используемое топливо.

Источник: Википедия страхования, 19.08.2019