

Депутаты ЛДПР внесли в Госдуму законопроект, который предполагает ввести новый тип полиса ОСАГО, привязанный к водителю (при сохранении возможности оформить полис, привязанный к автомобилю, как сейчас). Однако это нововведение может привести к ценовой несправедливости в ОСАГО и к социальному неравенству. Напомним, в нынешней системе ОСАГО ответственность водителя страхуется в отношении конкретного автомобиля: страхователем является автовладелец, также в полис могут быть вписаны допущенные к управлению лица. На этой неделе группа депутатов от ЛДПР внесла в Госдуму законопроект, который предусматривает введение типа полисов, действующего для любого транспортного средства той же категории, которым владеет страхователь. В этом случае водитель сможет управлять другим автомобилем той же категории, не будучи вписанным в страховку его владельца. Авторы инициативы полагают, что тип договора ОСАГО — на водителя или на автомобиль — мог бы заключаться автовладельцами по выбору.

Однако РСА считает эти предложения неоднозначными. «Оформлять ОСАГО на водителя будет выгодно владельцам нескольких машин — они будут покупать не три полиса, как сейчас, а один. А если у людей одна машина на семью, и водят ее три члена семьи — их затраты, наоборот, увеличатся: им придется покупать не один полис, а три», — считает исполнительный директор РСА Евгений Уфимцев.

При этом в большинстве регионов России, если не считать Москвы, соотношение водителей и автомобилей именно такое — примерно 400 автомобилей на 1000 водителей, то есть в среднем одна машина на трех человек, у которых есть водительские права, привел данные Уфимцев. «Когда тариф ОСАГО станет более индивидуальным, будет больше зависеть от характера вождения каждого водителя и у страховщиков будет больше возможностей оценивать манеру езды с помощью тарифа — тогда к этой теме можно будет вернуться. Сейчас, чтобы продавать полис на каждого водителя, не хватает ни статистической базы, ни возможностей по тарифной оценке рисков. Кстати, во всем мире обязательное страхование привязано именно к автомобилю», — рассказал Уфимцев.

Наличие одновременно двух систем, как предлагают депутаты, не позволит эффективно контролировать наличие полиса ОСАГО, указал исполнительный директор РСА. «РСА совместно с ГИБДД и властями Москвы уже несколько лет прорабатывает систему контроля за наличием полиса ОСАГО с помощью дорожных камер, после пилота в Москве опыт планируется распространить на другие регионы. Эта система работает только в привязке к автомобилю — она проверяет наличие ОСАГО по госномеру и другим признакам транспортного средства. В случае наличия двух видов полисов ОСАГО эта система работать не будет — невозможно будет выписать штраф на автомобиль без ОСАГО, так как существует вероятность того, что им управляет человек, оформивший полис «на водителя». Но и проверить наличие такого полиса у самого водителя камера не сможет — таким образом, автоматический контроль будет бессмысленным», — объяснил Е. Уфимцев.

Эксперты тоже считают инициативу депутатов преждевременной. «Это предложение было самым популярным во время публичных слушаний по либерализации ОСАГО, но в существующих условиях оно может нанести вред автовладельцам, увеличив для них расходы на ОСАГО. Хотя, безусловно, радует, что появляются разные альтернативные

предложения по индивидуализации тарифа ОСАГО – на это и направлена реформа, проводимая ЦБ и Минфином», — считает автоэксперт Игорь Моржаретто. Законопроект Минфина, реформирующий систему тарификации в ОСАГО, готовится к внесению в Госдуму. Если документ будет принят, ОСАГО станет более персонализированным и станет меньше зависеть от автомобиля – к чему и стремятся авторы инициативы ЛДПР, только Минфин предлагает сделать переход более плавным. Так, законопроект предусматривает поэтапную отмену коэффициента мощности (с 1 сентября 2019 года) и территории (с 1 сентября 2020 года) и замену этих коэффициентов возможностью для страховщиков устанавливать базовый тариф с отклонением сначала 30%, а затем 40% вверх и вниз от границ тарифного коридора. Но еще до внесения законопроекта Минфина, в начале 2019 года реформа по либерализации ОСАГО должна начаться с вступления в силу указания ЦБ о расширении тарифного коридора: диапазон базовой ставки тарифа составит 2746-4942 руб. вместо нынешних 3432-4118 руб., более справедливой станет система коэффициентов по возрасту и стажу и точнее будет определяться КБМ. Принятие одного только указания уже сделает тариф ОСАГО более индивидуальным, а в перспективе, после полной либерализации тарифа, вероятно, можно будет вернуться к обсуждению оформления ОСАГО на водителя.

Источник: Википедия страхования, 09.01.2019