

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ РАСШИРЕНИЯ ТАРИФНЫХ КОРИДОРОВ ДЛЯ ОСАГО

LEGAL ASPECTS OF EXPANSION OF TARIFF CORRIDORS FOR OSAGO

Авторы: Жаркова Наталья Владимировна (Кубанский государственный аграрный университет им. И. Т. Трубилина)

Научный руководитель: Попова Лариса Ивановна (Кубанский государственный аграрный университет им. И. Т. Трубилина)

Аннотация: В настоящее время каждый владелец транспортного средства сталкивается с таким вопросом как получение полиса, то есть обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Законодатель с каждым годом решает поставленные перед ним вопросы по улучшению и урегулированию наших законов. В данной статье хотелось бы проанализировать изменения, которые вступили в силу с недавнего времени и определить, как эти новеллы отразятся на страховщиках. Так же в статье предлагаются решения для закрытия пробелов в законодательстве.

Ключевые слова: страхователь, страховщик, тарифный коридор, полис, платеж, факторы, ОСАГО.

Annotation: Currently, every vehicle owner is faced with such a question as obtaining a policy, that is, compulsory civil liability insurance of vehicle owners. Every year, the legislator solves the issues put before him to improve and regulate our laws. In this article, I would like to analyze the changes that have come into force recently and determine how these innovations will affect insurers. The article also proposes solutions to close gaps in legislation.

Keywords: policyholder, insurer, tariff corridor, policy, payment, factors, OSAGO.

Российское законодательство вело правило для водителей на основании которого каждый водитель обязан приобрести полис ОСАГО или, по крайней мере, быть в него вписан. Правило это действует даже тогда, когда вы просто перегоняете свой автомобиль от автосалона до дома или места регистрации.

Сегодня рассчитать стоимость автострахования для конкретного автомобиля можно всего за несколько минут. Сумма платежа зависит от размера базовой ставки и коэффициентов. В соответствии с указанием Центробанка РФ № 5000-У от 04.12.2018 установлен тарифный коридор – максимальные и минимальные значения базовой ставки ОСАГО, в пределах которых страховые компании определяют стоимость полиса[2].

С 24 августа 2020 года вступили в силу поправки в закон об ОСАГО по индивидуализации тарифов. Базовая ставка тарифа перестала быть одинаковой для всех водителей на одной территории, а теперь определяться страховщиком для каждого автовладельца индивидуально в зависимости от его риск-профиля.

Данные изменения коснулись п. 3 ст. 9 ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»[1].

Грубые нарушения ПДД обернутся для водителей повышением стоимости полиса ОСАГО. Поправки к ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» о которых говорилось выше уже подписаны президентом и официально опубликованы в российской газете. Теперь страховые компании будут рассчитывать тариф исходя из того, сколько у водителя грубых нарушений и штрафов. [3].

В своей статье мы хотим рассмотреть эти изменения, и как они повлияют на владельцев транспортных средств.

Первая проблема, которая может возникнуть у страхователя это то, что компания поставит максимальную ставку по тарифу для автовладельцев.

Сегодня страховые компании заявляют о критической убыточности ОСАГО. По данным РСА, за период с января по апрель 2020 года цена полиса снизилась по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 0,2%, а средняя стоимость осталась прежней — 5408 рублей. При этом средняя выплата выросла на 4,7%. Новые поправки позволяют страховщикам устанавливать тариф с большей выгодой для себя.

Напомним, что цена полиса одним базовым тарифом не заканчивается. Он умножается еще на коэффициенты. В проекте указания корректируется коэффициент «возраст - стаж». Недооцененными оказались водители в возрасте от 22 до 24 лет со стажем управления от 3 до 4 лет. Для них коэффициент будет увеличен на 4 процента. Если сейчас он равен 1,04, то станет 1,08. Для водителей в возрасте от 59 лет со стажем управления более 3 лет коэффициент снизится. Для тех из них, у кого стаж больше 14 лет, коэффициент станет вместо 0,93 сегодня - 0,90.

Поправки предусматривают расширение границ коридора для тарифов по легковым автомобилям физических лиц на 10% вниз и вверх, что позволит в большей степени дифференцировать тарифы для водителей с разным уровнем риска.

Новые поправки также предусматривают возможность варьировать базовый тариф от иных обстоятельств, влияющих на вероятность наступления страхового случая и потенциальный размер вреда. И только Банк России может запретить страховым компаниям учитывать те или иные факторы. В тоже время, нет точной трактовки «иных обстоятельств», что позволяет страховым компаниям применять те нормы, которые они считают приемлемыми, а значит ставить наиболее высокий тариф.

Грубых нарушений, влияющих на размер тарифа по ОСАГО, несколько. Это вождение в состоянии алкогольного опьянения, отказ от медицинского освидетельствования, сокрытие с места ДТП. Данные обстоятельства учитываются страховщиками при заключении договора ОСАГО в течение года по окончании срока наказания.

Повышать цену полиса будут также за проезд на запрещающий сигнал светофора, выезд на встречную полосу и превышение скорости более чем на 60 км/ч. При этом такие нарушения могут учитываться только в том случае, если они зафиксированы лично инспекторами ГИБДД.

И как мы уже писали, страховщики будут сами устанавливать факторы, которые влияют на установление того или иного тарифа. Это может быть возраст машины, ее пробег, семейное положение и наличие детей у водителя, установка на автомобиле телематических устройств и другие факторы. Но перечень таких факторов должен быть размещен на официальном сайте страховой компании. Также на нем должен быть калькулятор, который позволит автовладельцу узнать, почем ему обойдется страховка в этой компании.

Однако в проекте указания ЦБ установлены факторы, которые страховщики не смогут использовать для изменения тарифа. К ним относятся национальная, расовая, языковая принадлежность, вероисповедание и должностное положение. Если в процессе анализа рынка выяснится, что страховщики немотивированно применяют еще какие-нибудь факторы, то есть их влияние на убыточность не будет доказано актуарными расчетами, то Центробанк может расширить список неприемлемых факторов[2].

В качестве примера приведем КАСКО. В нем одним из фактор влияющих на цену страховки, может является «цвет автомобиля». Считается, что владельцы автомобилей красного цвета ведут себя более агрессивно на дороге.

Если же компании ОСАГО будет использовать такое условие в качестве установление тарифа для владельцев транспортных средств, то вероятность того, что исков в суд станет больше, значительно возрастает[5].

На второй план может выйти проблема, что, если в полис ОСАГО вписаны несколько водителей, один из которых нарушает, цена будет максимальная по тарифу водителя-нарушителя. Для аккуратных автомобилистов в этом случае индивидуализация и скидки никак не учитываются. С точки зрения рисков страховой выгоднее выставить максимальный тариф из-за наиболее рискованного водителя, обнуляя все возможности справедливого рассмотрения цены для аккуратных водителей, которые вписаны в один полис с нарушителем.

Таким образом, получается, что если водитель является аккуратным водителем, но в полис с ним вписан водитель-нарушитель, то никаких скидок предусмотрено не будет, что является несправедливо по отношению к водителям не совершавших правонарушений.

Немаловажным остается вопрос о том, как будут фиксироваться нарушения телематическими устройствами.

Стоимость полиса будет влиять такие факторы как: частота нарушения правил, резкость торможения и перестроения, частота и длительность использования машины и т. п. – правда, должна появиться возможность все это фиксировать телематическими

устройствами. Задача телематической платформы – точно оценивать рисковость водителей.

Система состоит из миниатюрного устройства, которое устанавливается в автомобиль (в OBD-разъем или на аккумулятор), и серверной части, где обрабатываются все поступающие с устройств данные. Лимит по пробегу и требования к езде не позволят получить скидку агрессивным водителям и тем, кто часто перемещается на своем автомобиле.

Кроме того, как показывает практика, такие продукты достаточно строги даже к аккуратным водителям.

Например, один из пользователей подобной программы [отмечает](#): на 200 километров допускаются лишь одно резкое ускорение и всего два резких торможения. Получается, что даже при безаварийной езде получить скидку по ОСАГО с использованием систем «умного страхования», будет не так-то просто, а ее реальный размер в большинстве случаев оказывается намного

ниже максимальной заявленной скидки.

Одна из основных причин отказа от телематики состоит в том, что никто не знает, как страховщики в дальнейшем будут использовать данные о стиле вождения своих клиентов. Так же остается открытым вопрос, если водитель попадает в аварию не по своей вине, как в таких случаях поступит страховщик и будет ли выплачиваться вся сумма, ее часть или страхователь вовсе не получит выплаты[4].

Таким образом, подведя итоги проведенного нами анализа внесенных поправок, хотелось бы отметить, что данные нововведения позволят водителям снизить тарифный коридор в зависимости от многих факторов.

Но так же, остается много не решенных проблем и пробелов в законодательстве. А именно законодатель должен дать конкретную трактовку, что следует подразумевать под «иными обстоятельствами», для того что страховые компании не смогли неправомерно повышать цены.

Центробанк должен расширить список неприемлемых факторов и ответственность, которая будет применяться к страховым компаниям за необоснованный тарифный коридор.

Так же следует урегулировать вопрос по поводу того что, если водитель является аккуратным, но в полис с ним вписан водитель нарушитель, то никаких скидок предусмотрено не будет. Это в свою очередь нарушает права лиц, которые имеют полное право на льготу со стороны страховой компании.

Страховщики должны создать специальный регламент по использованию телематических устройств, для того чтобы страхователь мог с ним ознакомиться и знать в каких случаях он применяется. Ведь, если этого не сделать, то страховые компании могут использовать такие устройства исключительно в своих целях.

Список литературы

1. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 25.05.2020) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Собрание законодательства РФ, 06.05.2002, N 18, ст. 1720.
2. Федеральный закон от 10.07.2002 N 86-ФЗ (ред. от 20.07.2020) "О Центральном банке Российской Федерации (Банке России)" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2020) // Собрании законодательства Российской Федерации от 15 июля 2002 г. N 28 ст. 2790.
3. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 30.07.2019) "О безопасности дорожного движения"// Собрании актов Президента и Правительства Российской Федерации от 22 ноября 1993 г., N 47, ст. 4531.
4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 26.03.2020) "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности // Российская газета от 16 ноября 2011 г. N 5633)
5. Сокол П.В. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Научно-практическое пособие://М.: Деловой двор 2013 г.
6. Скамай Л.Г. Страхование дело. М.: Инфра М, 2016, С.300.

Bibliography

1. Federal Law of 25.04.2002 N 40-FZ (as amended on 25.05.2020) "On compulsory insurance of civil liability of vehicle owners" // Collected Legislation of the Russian Federation, 06.05.2002, N 18, Art. 1720.
2. Federal Law of 10.07.2002 N 86-FZ (as amended on 20.07.2020) "On the Central Bank of the Russian Federation (Bank of Russia)" (as amended and supplemented, entered into force on 01.09.2020) // Collected Legislation of the Russian Federation dated July 15, 2002 N 28, Art. 2790.
3. Federal Law of 10.12.1995 N 196-FZ (as amended on 30.07.2019) "On road safety" // Collection of acts of the President and the Government of the Russian Federation of 22 November 1993, N 47, art. 4531.
4. Decree of the Government of the Russian Federation of 23.10.1993 N 1090 (as amended on 26.03.2020) "On the Rules of the Road" (together with the "Basic Provisions for the Admission of Vehicles to Operation and the Responsibilities of Security Officials // Rossiyskaya Gazeta of 16 November 2011 N 5633)
5. Sokol P.V. Compulsory insurance of civil liability of vehicle owners: Scientific and practical guide: // M .: Delovoy dvor 2013
6. Skamay L.G. Insurance business. M .: Infra M, 2016, S.300.