

Через десять лет после введения в России ОСАГО появился наконец механизм поощрения ответственных водителей.

С 1 января 2013 года вступили в силу важные новшества в системе обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО). Отныне страховщики обязаны вносить данные о страховой истории владельцев полисов ОСАГО в созданную специально для этого автоматизированную информационную систему – АИС ОСАГО. А страхователи смогут пользоваться этими данными для расчета коэффициента бонус-малус (КБМ) при определении стоимости страховки. Некоторые эксперты называют нововведения эпохальными – они должны полностью изменить ситуацию в страховании «автогражданки». Появление эффективного КБМ заставит многих водителей ездить аккуратнее и замедлит темпы роста «убыточности» в этом виде страхования.

КБМ изначально был задуман как средство, поощряющее водителей за безаварийную езду. Предполагалось, что если владелец полиса ОСАГО отъездил год и ни разу не стал виновником ДТП, то на следующий год тариф по полису автогражданской ответственности для него будет рассчитываться с понижающим коэффициентом – вступает в силу так называемый бонус. А если водитель в течение года спровоцировал аварию, «автогражданка» должна для него увеличиться в цене – при расчете тарифа ОСАГО используют повышающий коэффициент «малус». Но это в идеале.

На практике светлая идея – с помощью КБМ поощрять аккуратных водителей и наказывать рублем лихачей – не работала. Большинство агентов страховых компаний, через которых сегодня продается более 80% полисов «автогражданки», использовали только понижающий коэффициент, чтобы завлечь клиента, уменьшив стоимость страховки. Самые беспринципные из них со слов страхователя приписывали тому максимальный срок безаварийной езды и продавали полис по минимальной стоимости. Повышающий коэффициент «малус» страховщики или не использовали вовсе, или использовали только для того, чтобы отвалить чересчур аварийного клиента. Сами страхователи тоже не особо хотели переплачивать, поэтому виновник ДТП, чтобы не платить в следующем году больше, покупал полис у другой страховой компании, и ему, как новому клиенту, вновь выставлялся минимальный КБМ.

Вольница кончилась в прошлом году с созданием АИС ОСАГО, куда страховые компании начали худо-бедно вносить данные о страховой истории водителей и использовать эти данные при расчете стоимости страховки. «Создание АИС ОСАГО было предусмотрено 170-м ФЗ, который был подписан 1 июля 2011 года, – пояснил Михаил Порватов, глава управления методологии страхования Российского союза автостраховщиков (РСА). – И в соответствии с этим законом страховщики должны вносить информацию в АИС ОСАГО и проверять КБМ страхователей в системе. Но вступили эти нормы в силу с 1 января 2013 года». Теперь страховые компании в 15-дневный срок после продажи полиса обязаны вносить данные о водителе в систему. Но наличие данных в системе не главное. Главное в том, что закон обязал страховщиков в обязательном порядке пользоваться этими данными при расчете полиса.

«Принципиальным с точки зрения работоспособности системы бонус-малус является не срок внесения данных в систему, а обязательность применения данных АИС ОСАГО при заключении нового договора, – отмечает Виталий Княгиничев, директор розничного бизнеса ОСАО «Ингосстрах». – Для этого предусмотрен переходный период длительностью полтора года». Страховщикам предстоит решить ряд сложных технических проблем. «Понятно, что на огромной территории нашей страны выполнить требования весьма сложно, учитывая, что большая часть договоров заключается агентами», – говорит Княгиничев. В переходный период нельзя полностью исключить возможности злоупотреблений со стороны как страховых компаний, так и страхователей, однако за полтора года систему удастся отладить, и она заработает в полную силу, уверен эксперт.

«Пока говорить о том, что система заработала полностью корректно, нельзя», – считает Евгений Потапов, генеральный директор СГ «Спасские ворота». Так, на данный момент некоторые страхователи не отображаются в базе. Вполне вероятно, что это просто проблемы становления новой системы, когда неизбежны несостыковки и сбои. Но, возможно, не все страховщики внесли сведения в базу, а кто-то мог представить их некорректно. К примеру, если в фамилии страхователя сделать небольшую ошибку, то он не будет «пробиваться» по базе. «Таким образом недобросовестные компании могут пытаться удержать выгодного безубыточного клиента, ведь если человек захочет сменить страховщика, но сведений о нем не будет в базе, он не сможет сохранить бонусный коэффициент, накопленный за время безаварийной езды, – поясняет Евгений Потапов. – Как показывает практика, страховые мошенники весьма изобретательны, и думается, что до устранения всех лазеек, позволяющих каким-либо образом манипулировать данными, пройдет еще какое-то время».

Но в конечном итоге единая база данных о страховой истории страхователей должна обеспечить реальное функционирование системы бонус-малус, которая будет пресекать распространенную сегодня практику сокрытия автовладельцами убыточной страховой истории. Кроме того, недобросовестные страховщики не смогут закрывать глаза на убыточность клиента и должны будут рассчитывать стоимость полиса ОСАГО именно так, как того требует закон. Приведение размера КБМ в соответствие с реальным качеством страховой истории страхователей потенциально способно увеличить сборы страховых компаний по ОСАГО и даже снизить уровень убыточности этого вида страхования.

Не менее ощутимые последствия запуск в эксплуатацию базы АИС ОСАГО будет иметь и для автовладельцев. Помимо того, что теперь виновникам ДТП с меньшей долей вероятности удастся сэкономить при покупке страховки в следующем году, всем без исключения владельцам машин придется гораздо внимательнее относиться к тем данным, которые они предоставляют страховой компании или ее агенту. В переходный период после запуска системы для расчета коэффициента бонус-малус страховой агент наряду с данными из АИС ОСАГО может использовать и справки от предыдущего страховщика, и заявление самого страхователя. В силу того, что агенты работают в удаленном режиме, они не всегда имеют доступ к базе ОСАГО, чтобы узнать об имевшихся у водителя в прошлые годы аварийных случаях, и могут поверить страхователю на слово. Но тогда важно, чтобы страховая история, которую сообщил агенту автовладелец, совпадала с той, которую страховая компания впоследствии может обнаружить в АИС ОСАГО при проверке представленных им данных. Если данные, заявленные автовладельцем, при проверке окажутся неверными, компания имеет право потребовать доплаты за выписанный полис ОСАГО. В случае же если страхователь не сделает этого и станет затем виновником ДТП, ему грозит регрессный иск от страховщика. То есть владельцу полиса придется оплатить часть причиненного им в аварии ущерба третьим лицам пропорционально недоплаченной за полис сумме. Не исключено, что страховщик и вовсе откажется платить по его полису. «Страховая компания может вообще отказать в выплате, сославшись на неисполнение условий договора: утаивание информации о ДТП, неполная оплата в связи с этим страховой премии, рассчитанной с учетом КБМ, – комментирует Константин Трапаидзе, председатель коллегии адвокатов «Вашъ юридический поверенный». – Если водитель утаит информацию и не заплатит часть страховой премии, то уже скорее ему придется доказывать в суде, что страховая компания обязана оплатить ему хотя бы часть ущерба».

Безусловно, без работающей системы бонус-малус сложно говорить о цивилизованном рынке ОСАГО. Когда проблемы переходного периода будут устранены, можно ожидать качественного изменения рынка обязательной «автогражданки», уверен Евгений Потапов. Вместе с тем создание базы данных ОСАГО – это не последний этап доведения до ума системы обязательной «автогражданки», о которой мы узнали уже

более десяти лет назад. С введением справедливой системы учета аварийной истории автовладельцев и запуском единой информационной базы о водителях необходимо вводить единую информационную базу об автомобилях с данными об их участии в ДТП, повреждениях, угонах, владельцах и т.д., считает Константин Трапаидзе. Таким образом будет сформирована точная информационно-техническая и информационно-административная база, что в конечном итоге отразится на общей безопасности дорожного движения.

Источник: [Профиль](#), № 2, 21.01.13

Автор: Хмелев М.