С 1 августа информация обо всех авариях владельцев полисов каско и добровольной «автогражданки» будет попадать в единое бюро страховых историй. И если наценки лихачам гарантированы, то относительно скидок для аккуратных водителей есть определенные сомнения.

С 1 августа в России начало работать единое бюро страховых историй (БСИ) по каско и добровольной «автогражданке». Информацию в него в обязательном порядке должны передавать все компании, работающие на этих рынках. Речь идет о сведениях о заключении, изменении и расторжении договоров по каско и ДСАГО, а также по выплатам.

Может показаться, что бюро страховых историй – это аналог БКИ на страховом рынке. Однако у них больше отличий, чем сходства. Начать с того, что БСИ одно и создано за счет Российского союза автостраховщиков. Это некоммерческая организация, и абонентскую плату с компаний за использование хранящейся в нем информации бюро не собирает. Оно регулируется законом «О страховом деле» и работает по другим принципам. Например, при запросе данных в БСИ от гражданина не будет требоваться его согласие на обработку персональных данных, в то время как БКИ запрашивают разрешение в обязательном порядке.

База страховых историй в отличие от БКИ не предусматривает доступ к ней третьих лиц. Сейчас страховщики могут проанализировать благонадежность потенциального клиента по тому, насколько аккуратно он оплачивает кредиты, у банков такой возможности пока не будет. Однако эксперты не исключают, что в будущем этот момент все же будет проработан. Объем данных, который предполагается хранить в БСИ, велик, на его содержание, скорее всего, потребуются серьезные средства, и без дополнительных вливаний не обойтись.

Важно, что у страховщика будет возможность посмотреть историю только того автовладельца, который пришел к нему заключать договор. Выбрать списком всех безаварийных граждан и сделать им предложение он не сможет – именно этого долгое время опасались страховщики, когда речь заходила о создании единой базы страховых историй.

Тише едешь – меньше платишь

Основная идея нововведения – борьба с мошенничеством. БСИ должно способствовать выявлению лиц, которые пытаются обмануть страховую компанию и одновременно обращаются за выплатой к нескольким страховщикам. Но у него есть еще одно очень важное достоинство. «Так называемые безаварийные водители смогут получать скидки по этим видам страхования, – рассказал «Деньгам» президент ВСС и РСА Игорь Юргенс. – Имея доступ к страховой истории, страховщики смогут предлагать клиентам более справедливые тарифы, учитывающие данные об аварийности в предыдущие периоды». «Каждый страховщик сможет самостоятельно трактовать полученные данные, выстраивать свое предложение на основании этой истории. Разумеется, для страховщика это отличная возможность предоставить автовладельцу справедливый тариф и выгодное предложение», – согласен с Юргенсом руководитель управления андеррайтинга компании «АльфаСтрахование» Илья Григорьев. А заместитель гендиректора компании «БИН Страхование» Алексей Струков отмечает, что, по сути, «речь идет о формировании более цивилизованного страхового бизнеса».

Сейчас страховщики не готовы указать точные размеры скидок, которые в перспективе могут получить аккуратные водители. «Компании по-разному оценивают, является ли история хорошей, – подтверждает Юргенс. – Например, какая-то компания не смотрит негативно на то, что у человека произошло пять-шесть мелких ДТП с небольшими убытками. Другой может показаться не сильно убыточным ДТП с большой выплатой, но происшедшее один раз за несколько лет». По словам генерального директора «Зетта Страхования» Игоря Фатьянова, в его компании водитель с хорошей историей может застраховаться на 30–40% дешевле. А по оценкам Струкова, скидки для «качественных» страхователей могут составить до 20–30% премии, сумма которой рассчитывается компанией.

Что касается коэффициентов, повышающих стоимость страховки, их размер еще менее предсказуем, вплоть до отказа в заключении договора. «Если у гражданина три аварии в течение года, каско может стоить на 80–120% дороже, – приводит примеры Струков. – Если одна авария в течение года, каско может стоить на 10–80% дороже или вообще не изменить стоимость в зависимости от суммы убытка и сроков эксплуатации».

В любом случае для безаварийного водителя должны наступить хорошие времена: он может обзвонить десяток страховщиков и выбрать лучшие условия. А с помощью БСИ страховые компании будут знать, что обратившийся к ним клиент – аккуратный водитель. Ведь сейчас фактически только компания, которая страхует гражданина,

знает, что он не попадает в ДТП. Для других, как новый клиент, он теоретически может быть убыточным.

Конкуренция за хорошего клиента будет сопровождаться оптимизацией и усовершенствованием страховых продуктов, которые предлагаются гражданам. «Для автовладельцев с хорошей историей, которые по каким-либо причинам решат сменить страховую компанию, разумеется, будут создаваться очень конкурентные предложения, – говорит Григорьев. – Причины очень просты: нового бизнеса становится меньше, возрастает ценность неубыточных и малоубыточных клиентов».

Еще более глобально рассуждает президент Ассоциации по защите прав автострахователей Максим Ханжин. По его мнению, начало работы БСИ будет способствовать снижению убыточности компаний. Если это произойдет, страховщики будут заинтересованы в развитии продаж. А развивать их можно, в том числе снизив стоимость страхования. «Если убыточность снижается, падают цены, это законы рынка, – говорит Ханжин. – Поэтому есть надежда, что через какое-то время стоимость страхования придет к нормальной цене. А цены, которые мы видим в этом году, очень серьезно отличаются от европейских, и их нельзя назвать здравыми».

По данным Федеральной службы государственной статистики, сейчас средняя стоимость годового полиса каско в Москве составляет почти 70 тыс. руб. Разброс велик в зависимости от модели, стажа, возраста и даже пола. Например, водитель с десятилетним стажем может застраховать Renault Logan за 50–70 тыс. руб., Toyota Camry 2014 года – за 125–245 тыс. руб., а Discovery Land Rover даже дешевле – за 127–231 тыс. руб.

Торговали – веселились

Оптимистические прогнозы относительно скидок для аккуратных водителей вполне могут разбиться о реалии суровой действительности. В России уже несколько лет работает система, подобная БСИ, – база данных по ОСАГО (как поясняют эксперты, использовать ее для работы по каско не получится: это два принципиально разных продукта, поэтому для каско пришлось создавать собственную базу данных). И хотя страховщики, как и в случае с БСИ, обязаны передавать в Автоматизированную информационную систему (АИС) сведения о клиентах, они не всегда делают это.

В АИС отражается коэффициент «бонус-малус», позволяющий учитывать безаварийность автовладельца при расчете страховой премии. Как отмечает генеральный директор юридической фирмы «Главстрахконтроль» Николай Тюрников, к ней было много нареканий, потому что в действительности многие автовладельцы не увидели там своих скидок. «Чтобы система заработала, Центробанку придется усиленно контролировать страховщиков, – уверен Ханжин. – Потому что, как мы видим в ОСАГО, не все страховщики исполняют свои обязательства с точки зрения передачи информации в базу РСА».

Сами страховщики отмечают, что система, конечно, дает им полезную информацию о гражданах, но отказать в ОСАГО проблемным автовладельцам они все равно не имеют права. Поэтому кардинально повлиять на их решение эти данные не могут. Возможно, это одна из причин, по которым страховщики относятся к АИС без энтузиазма.

Есть у БСИ и еще один существенный недостаток. По словам экспертов, для получения первых результатов его работы придется подождать не меньше года: данные, зафиксированные страховщиками до 1 августа 2015 года, в базу не попадут. «Основным недостатком системы на сегодняшний день является отсутствие ретроспективы, – говорит руководитель информационно-аналитического управления САО «ВСК» Андрей Жуков. – Если бы все страховщики согласились закачать данные за три последних года, то можно было бы уже завтра говорить о реальной страховой истории. К сожалению, пока это не так».

Игорь Юргенс объясняет это тем, что в отличие от ОСАГО в каско не было единых для всех страховщиков в РФ правил страхования и перечня информации, который они обязаны были вести по каждому своему клиенту. В связи с этим передача так называемых исторических данных в систему невозможна: слишком разную страховщики вносили информацию.

Да и при идеально наполняющейся базе данных скидки безаварийным водителям не гарантированы. По мнению специалистов Международной конфедерации потребителей (КонфОП), создание единой базы страховых историй вовсе не приведет к снижению стоимости полисов автострахования. Сегодня каско – один из лидеров по росту цен за год. По данным организации, с лета 2014 года до сегодняшнего дня они выросли почти на 50%. «Страховку покупают и по такой цене, и добровольно делать ее дешевле компаниям резона нет, – уверен председатель правления КонфОП Дмитрий Янин. –

Реально снизит стоимость страховки появление типовых договоров страхования. Это позволило бы потребителям быстро сравнить предложения страховых компаний и выбрать самое выгодное. Пока такой возможности нет. Как выяснилось в ходе мониторинга в области защиты прав потребителей финансовых услуг, который провела КонфОП по заказу Минфина, большая часть страховщиков не раскрывает на сайте всей необходимой информации. Типовой договор не представлен на сайте ни у одной компании. Понять стоимость полиса без визита в офис нельзя. Поэтому найти самое выгодное предложение на рынке невозможно».

С ним согласен и Николай Тюрников: «Может получиться, что те автовладельцы, которые будут аварийно водить машину, получат серьезные надбавки к стоимости каско, при этом добросовестные водители будут получать минимальные скидки. Такой уклон уже виден в работе страховых компаний. Поэтому здесь все должно быть зеркально: столько, сколько переплачивают плохие водители, должны недоплачивать хорошие. И тогда эта система действительно будет справедливой».

Источник: Коммерсантъ Деньги , 30, 03.08.15

Автор: Аликина Е.