



Стоит ли ожидать снижения стоимости «автогражданки» после старта второго этапа реформы ОСАГО 24 августа? Когда перестанет давать сбои новая АИС ОСАГО 2.0? Какую роль готовят страховым детективам? Об этом в интервью Банки.ру рассказал президент Всероссийского союза страховщиков и Российского союза автостраховщиков Игорь Юргенс.

Коридор для «автогражданки»

На втором этапе реформы ОСАГО тарифный коридор для наиболее многочисленной группы транспортных средств — легковых автомобилей физлиц — расширяют на 10% вверх и на 10% вниз. Теперь минимальная ставка составит 2 471 рубль, а максимальная — 5 436 рублей. В этих границах страховщики смогут выбирать тариф для каждого водителя, ориентируясь на вероятность наступления у него страхового случая и манеру вождения, то есть применить более индивидуальный подход.

— Первый этап реформы ценообразования в ОСАГО оправдал ожидания, и средняя стоимость полисов за прошлый год снизилась на 5%. Ваш прогноз, снижение продолжится на втором этапе?

— Это будет зависеть не от желания страховщика снизить или повысить тариф для конкретного водителя, а от самих водителей. Для тех, кто управляет транспортным средством безаварийно, — а таких, по данным из информационной системы ОСАГО по коэффициенту бонус-малус (КБМ), более 75% от общего количества, — произойдет или стабилизация тарифа, или его снижение. Для автомобилистов, которые управляют транспортным средством рискованно, нарушая ПДД, тариф вырастет, причем может повыситься даже кратно. Один из главных факторов для определения базового тарифа — неоднократное совершение автовладельцем грубых нарушений: проезд на красный сигнал светофора, превышение скорости более чем на 60 км/ч, выезд на встречную полосу, а также вождение в нетрезвом виде. Кроме того, страховщики для объективной оценки водителя в пределах тарифного коридора будут использовать другие тарифные

факторы.

Это первое обстоятельство, которое будет влиять на тариф. Но есть и второе — это курс рубля. И его тоже придется учитывать. В России около 70% автомобилей — импортного производства. Да и в отечественных многие компоненты тоже импортные, например, все лакокрасочные покрытия — их не изготавливают в РФ. Закупка деталей для ремонта и сам ремонт — это, собственно, и составляет цену полиса ОСАГО. Поэтому на этом факторе, безусловно, скажется курс валют.

Сочетание этих факторов и конкуренция среди страховых компаний за безаварийных водителей (а это в планах каждой компании), с одной стороны, приведет к снижению тарифа, а валютный курс — к его повышению. Где сбалансируется стоимость — не от нас зависит. Давайте посмотрим, что будет происходить после 24 августа.

— Как страховщики смогут оценивать манеру вождения водителей, ведь не все же нарушения оформляются как ДТП?

— Когда я сказал, что страховщики будут бороться за хорошего клиента, я имел в виду не того, который годами страхуется в своей компании и не допускает ДТП. С такими страхователями ситуация понятна — их не нужно оценивать. Проводить анализ придется в отношении новых страхователей. Вы совершенно правы, что не все правонарушения оформляются с присутствием сотрудника ГИБДД, и такие дела сразу мы не сможем учесть при расчете ОСАГО. Но, во-первых, если у водителя есть полис каско, то, скорее всего, у него есть телеметрия, то есть датчики, определяющие манеру вождения. Эти данные можно будет использовать при расчете ОСАГО. Во-вторых, мы начинаем налаживать взаимодействие с МВД по фотофиксации нарушений и наличию полиса ОСАГО благодаря нашей новой системе «АИС ОСАГО 2.0». Это даст нам большое количество дополнительной информации. Пока невозможно сказать, как степень риска вождения будет влиять на тариф, но в целом ситуация понятна: нам известно, что 75% автомобилистов водят аккуратно. Оставшиеся 25% — это рискованные водители, а вот оценить, насколько они рискованные, я думаю, страховщики смогут. В страховых компаниях есть специалисты, которые могут получить доступ к различным базам данных и выяснить степени рискованности вождения.

Попал на камеру

28 июня в России заработала новая автоматизированная информационная система (АИС) ОСАГО 2.0. Система построена на иных принципах, чем ранее действовавшая: за основу взята взаимосвязанная информация об автомобиле, автовладельце и договоре. Это позволит намного более качественно получать уникальные данные по каждому водителю, повысит качество анализа страховщиками рисков и позволит более индивидуально рассчитывать тариф ОСАГО. А также контролировать наличие полисов ОСАГО по всей стране.

— Наладить видеофиксацию и передачу информации в АИС ОСАГО в ближайшее время можно будет только в Москве. Когда эта практика доберется до регионов? Ведь на юге страны манера вождения гораздо более аварийноопасная, чем на севере, и вот где бы пригодилась такая информация.

— Система «АИС ОСАГО 2.0» готова принимать такую информацию из регионов. Но распространение московской практики в регионы зависит уже не от страховщиков, а от скорости цифровизации МВД. Наша АИС — центральная, в ней находится информация о всех полисах ОСАГО, а готовность и количество камер фиксации на автодорогах зависит от губерний. Например, Республика Татарстан и Санкт-Петербург уже просят у нас наладить фотофиксацию, на подходе Екатеринбург.

— Автомобилисты продолжают жаловаться на некорректную работу новой АИС. Когда система перестанет давать сбои?

— АИС ОСАГО 2.0 — очень сложная система, многоуровневая. Запуск любой такой сложной системы требует времени. Мы просили у ЦБ чуть больше времени, и дело даже не в нас, а в подрядчике. Фактически система заработала с 28 июня, и сейчас она достигла стабилизации. Остаются, конечно, некоторые сложности в работе «Е-Гаранта» и КБМ, случаются в некоторые дни остановки на 3—4 секунды, но мы считаем, что система работает стабильно. Процесс продажи полисов ОСАГО через АИС и получение всех данных идет нормально. Продаем через нее в день по 170—180 тысяч полисов — это крейсерская скорость, которая существовала ранее.

— Раскройте секрет: почему Центробанк выступает за передачу АИС ОСАГО 2.0 под контроль его или специальной организации? Он рассчитывает увидеть в ней какую-то

секретную информацию, которую РСА скрывает?

— Нет, конечно. У регулятора и сейчас есть доступ к АИС ОСАГО, и он видит всю информацию, которая в ней есть, и будет видеть всегда. Но видеть и влиять — это разные вещи. Вопрос в том, какие задачи перед собой ставить. Если оценивать, насколько удовлетворен потребитель и как обстоят дела с выплатой по каждому событию, — это одна история. Если решать задачу, чтобы РСА и страховщики обладали сильной системой для андеррайтинга, для точной тарификации, для налаживания взаимодействия с ГИБДД, — тогда АИС должна быть у нас.

Есть и еще один аспект. Наша задумка была на базе построенной АИС 2.0 запустить не только модуль ОСАГО, но и модули медицинского страхования, жизни, выезжающих за рубеж и других видов. Мы думали о машине больших данных, которую вполне могли бы администрировать. Не скрою, что такая big data при правильном анализе дает практически частный профиль каждого гражданина — сейчас это 50 миллионов профилей водителей, а дальше 146 миллионов держателей полисов ОМС с информацией о заболеваниях и т. д. В этой системе можно получить информацию, которую не имеет никто в стране. Нам, конечно, хотелось бы такой гениальный проект реализовать самим, но я понимаю интерес Центробанка к такого рода машине. Пока вопрос контроля над АИС в стадии дискуссии. Посмотрим, чем она завершится.

— Если контроль над АИС 2.0 все-таки возьмет на себя ЦБ или передаст какой-то иной структуре, значит ли это, что страховое сообщество не будет продолжать расширять мощности и возможности системы?

— Нет, конечно. Но, повторюсь, у системы было бы больше оперативной управляемости, если бы она осталась у нас.

Мошенники оцифровываются

— По вашим прогнозам, когда урегулирование ОСАГО сможет перейти в онлайн?

— Для того чтобы полностью отказаться от бумажных документов при урегулировании ОСАГО, нужно внести правки в целый ряд законов. Они подготовлены и внесены в Госдуму, в осеннюю сессию планируется рассмотреть их в первом чтении. Но это сложные правки, затрагивающие вопросы и защиты персональных данных, и борьбы с мошенничеством, и многое другое. Поэтому, при самом оптимистичном прогнозе, если осенью документ пройдет все чтения, то вступит в силу через год после его принятия в Совете Федерации и подписания президентом. То есть практически говорить об этом можно будет не раньше середины 2022 года.

Для того чтобы без бумажных документов и осмотра, получая сведения только через АИС ОСАГО или мобильные приложения, выплачивать деньги или направлять авто на ремонт, нам нужно доработать информационные системы и понять, как мы будем отфильтровывать мошенников. До 20% случаев — это потенциальное мошенничество, которое гораздо удобнее реализовывать в бездокументарном виде.

— Весной был снят запрет на онлайн-продажи страховок через посредников и агентов. Не приведет ли это к росту мошенничества и увеличению количества поддельных полисов, ведь сайты-посредники могут оказаться однодневками?

— Волков бояться — в лес не ходить. Цифровизация для страхового рынка неизбежна, а посредники — очень важная его часть. Поэтому страхователям нужно обращать внимание на несколько моментов: первый — посредника нужно хорошо знать, для этого на сайтах СРО будет представлен список лицензированных посредников, второй момент — нельзя забывать, что оплату по договору страхователь производит ни в коем случае не посреднику, а страховой компании. Страховщики за своих посредников, с которыми имеют договорные отношения, тоже несут ответственность.

— Повлияет ли на сознательность автомобилистов, которые предпочитают ездить без полиса или с поддельным, переход на индивидуальный подход в ОСАГО? Или для этого штраф за нарушение должен быть выше стоимости полиса?

— Явные нарушители, которым не жалко заплатить 800 рублей за езду без полиса, когда их поймают, а поймают их в среднем раз в год, и сейчас продолжают ездить без страховки. Не настолько меняется тариф, чтобы для них это стало серьезным аргументом в пользу покупки полиса. Ну, дважды в год их остановят и выпишут штраф в сумме на 1 600 рублей, а полис на машину повышенной мощности, которые предпочитают

лихачи, обойдется в 10—20 тысяч рублей. Поэтому явные нарушители продолжают явно нарушать.

Неотвратимость наказания в виде штрафов наступит вместе с внедрением фото- и видеофиксации. Тогда ситуация изменится.

И все же хочу отметить рост правосознания в стране. Как водители управляли в 90-е годы и сейчас — это большая разница. Так что штрафы не должны быть минимальными, но и не только штрафами нужно действовать — нужно разумное сочетание кнута и пряника, потому что бездумное их повышение вызовет только раздражение.

— В «Народном рейтинге» Банки.ру много жалоб страхователей на то, что мошенничество процветает как в страховых компаниях, так и вокруг них. Планирует ли ВСС ввести стандарты противодействия мошенничеству в страховых компаниях и требования к квалификации руководителей таких подразделений?

— Мы сейчас разрабатываем стандарты, причем не только для автострахования, но и для других видов, потому что мошенничество начало расти и в страховании жизни, и в медицинском. Мы идем двумя путями. Цифровизация дает гораздо больше возможностей для борьбы с мошенничеством и максимум информации о нем, что будет нам очень помогать. Параллельно вместе с Госдумой работаем над созданием института страхового детектива. Сейчас у подразделений страховых компаний по противодействию мошенничеству очень мало прав и полномочий для проведения расследований. Они должны ждать, пока правоохранители поделятся с ними информацией. Совместно с депутатами Госдумы, которые в прошлом были профессионалами правоохранительной сферы, мы готовим поправки в закон о частных детективах. Вторым шагом должно быть предоставление дополнительных прав сотрудникам служб расследования страховых случаев.

— Насколько я понимаю, проблема заключается в отсутствии у сотрудников страховых компаний, как и у частных детективов, полномочий для проведения оперативно-разыскных мероприятий. Вам удалось убедить правоохранителей поделиться этой компетенцией со службами расследований страховых компаний?

— Сейчас сложность заключается в том, что расследование правонарушений с небольшими суммами убытков, связанных со страховым мошенничеством, находится в компетенции дознавателей или участковых инспекторов. У них есть участки, на которых проживает по 300 тысяч человек, и понятно, что участковый просто не в состоянии расследовать, кто поцарапал бампер у машины. Мошенники же научились разбивать одну операцию на несколько, чтобы ущерб по каждой был не более 50 тысяч рублей. Получается, что у участкового руки до таких дел не доходят, а сотрудники страховых компаний не имеют права расследования. Страховое мошенничество как преступление относится к общехозяйственным делам и попадает на расследование в уголовный розыск, а там своих особо опасных преступлений хватает. Поэтому и готовим поправки в закон, чтобы наделить специалистов страховых компаний оперативными полномочиями по проведению расследований страховых случаев.

— С появлением института финуполномоченного потеряла ли свою актуальность проблема автоюристов, выкачивающих деньги из бюджетов страховых компаний?

— Могу сказать, что институт финомбудсмена нам здорово помог: количество судебных дел серьезно сократилось, как сократились и платежи, и потери времени, так что мы удовлетворены взаимодействием.

Но проблема недобросовестных автоюристов не искоренена полностью. Они продолжают перекупать у потерпевших права требования к страховым компаниям или выступать представителями по доверенности. Финомбудсмен сигнализирует нам о таких фактах, и совместно мы думаем, как сделать так, чтобы окончательный платеж, который присуждает финомбудсмен или суд, попадал не посреднику, а непосредственно страхователю. Это бы решило проблему. Плюс, чтобы тот, кто представляет интересы потерпевшего, платил налоги с полученных санкций — сейчас они этого не делают, а пострадавший может и не знать, что должен был заплатить налог с дохода, который получил автоюрист. Всю эту «мешанину» нужно решать.

— Что для этого необходимо сделать?

— Внести поправки в законодательные акты, в том числе в Налоговый кодекс, а это очень сложная история, потому что предложений поправок в него от разных видов бизнеса накопилось огромное количество.

Третьего этапа реформы придется подождать

— Что планируете на третьем этапе индивидуализации ОСАГО? Есть ли видение, когда его ждать?

— Мы ждем от третьего этапа полной индивидуализации тарифа ОСАГО. То есть государство назначает верхнюю планку, чтобы цена социально не «кусалась», и нижнюю планку, чтобы страховщики не уходили в демпинг. А стоимость для конкретного водителя рассчитывается индивидуально, в зависимости от вышеназванных факторов.

Перейти к третьему этапу можно будет после анализа, как на втором этапе поведут себя страховщики и страхователи, как заработают все системы. Я думаю, на наблюдение и анализ уйдет 1,5-2 года.

— Планируете ли вернуться к идее массовой установки телематических устройств в автомобилях, которые бы способствовали индивидуализации тарифов?

— И я лично, и страховщики не считаем, что телематику стоит навязывать. Когда это будет выгодно водителям, они сами к ней придут. Устройство в зависимости от сложности стоит 5—15 тысяч рублей. Если, установив его и проехав год, можно получить, например, скидку в 50% стоимости полиса, то автомобилисты будут заинтересованы в телематике. А навязывать — это неправильно.

Тем более что параллельно реализуется проект «ГЛОНАСС». Еще в 2015 году нам было обещано, что каждый автомобиль, выпускаемый в России или ввозимый, будут оснащать соответствующим телематическим устройством. И тогда вместе с кнопкой вызова ГИБДД в случае ДТП сигнал будет поступать и страховщику. Истории этой уже пять лет, а с такими устройствами ездят максимум около 5 миллионов из более чем 60 миллионов машин. Хотя ГЛОНАСС никто не бросал. Стоимость их устройства, я подозреваю, тоже встроена в цену автомобиля, но плюс проекта в том, что устройство уже установлено и не нужно предпринимать дополнительные усилия, чтобы его поставить. Так что рано или поздно телематика будет везде и сможет помогать и

страховщикам, и страхователям.

— Продолжая индивидуализацию тарифа ОСАГО, есть ли смысл отказаться от коэффициента территорий, ведь в самых убыточных для страховщиков регионах есть аккуратные водители, для которых базовый тариф изначально выше только потому, что автомобиль зарегистрирован в неблагополучном регионе?

— Вопрос о территориальном коэффициенте для страховщиков никогда не стоял. Мы всегда понимали, как зависит манера вождения от территории, национального темперамента жителей различных республик — в этом плане север и юг страны очень отличаются. При подготовке второго этапа реформы ОСАГО Минфин настаивал на том, что единое пространство России не должно дифференцироваться. Мы согласились. Но когда посчитали, во сколько обойдется уход от территориальной дифференциации (а это рост на 20-40% стоимости полиса для одних и такое же снижение для других), от идеи отказались. Если на втором этапе реформы ценообразования в ОСАГО все составляющие заработают нормально, то и без территориального коэффициента, на основе информации об индивидуальной практике вождения будет ясно, что горячий южный парень водит более рискованно, чем житель севера. Тогда, не исключая, мы от коэффициента территорий откажемся.

— Как вы оцениваете вероятность перехода в перспективе на привязку ОСАГО не к автомобилю, а к водителю?

— Может быть и когда-нибудь. Сейчас это, во-первых, не очень востребовано, во-вторых, не социально. Только у 3,5% семей в стране 2—3 машины, а у подавляющего большинства она одна. Если в семье пять человек с водительскими удостоверениями, представляете, что им на один автомобиль придется купить пять полисов, а не один, как сейчас? Поэтому нам кажется, что лучше сохранять практику «полис на автомобиль».

Банки.ру, 18 августа 2020 г.