

страхование

Черный ящик для водителя

— инновации —

С17 Тест «Б-Страхования» показал: поездку по Новорижскому шоссе со скоростью 160–180 км/ч Intouch оценил на 1 балл, приравняв это к экстремально-агрессивному управлению машиной. Но за счет спокойной манеры езды следующие две недели общую оценку все же удалось удержать на уровне 8–9 баллов. «АльфаСтрахование» вместо баллов использует цветовую индикацию: красный свет — агрессивное вождение, желтый — удовлетворительное, зеленый — безопасное.

Порядок предоставления скидки у компаний разный. Intouch предлагает водителю сначала оплатить полную стоимость каско и поставить регистратор. Уже через месяц рассчитывается бонус: при стабильных 8–10 баллах, минимуме ночных поездок и небольшом расходе топлива можно получить скидку до 20% (деньги возвращаются), при 6–8 баллах — до 10%. При 5–6 баллах на экономии рассчитывать не стоит. «Важно» дает скидку в 10% при установке прибора, которая затем подтверждается по итогам года. Можно выбрать дополнительную «тематическую» скидку — к примеру, клиент обещает ездить не быстрее 110 км/ч (до 15%) или пользоваться машиной в определенное время суток (до 7%). Можно набрать пакет бонусов, в итоге скидка будет достигать 50%, но для этого нужно ездить очень редко и медленно. Если клиент водит плохо, применяется повышающий коэффициент (до 40%).

В «АльфаСтраховании» предлагают две опции: поставить прибор сразу, а полис оформить через три месяца либо оформить страховку вместе с установкой регистратора. В первом случае, если водитель оказался в зеленой зоне по итогам тестирования, то ему дают скидку 35%. Желтая зона означает, что страховка оплачивается полностью. Если цвет красный, то размер премии становится настолько высоким (примерно в пять раз дороже изначальной цены полиса), что пользоваться услугами страховой становится просто невыгодно. Впрочем, страховщику такие «гонимки» тоже не нужны. Во втором случае (полис покупается сразу вместе с прибором) сначала оплачивается 65% премии, через полгода страховка продлевается, но уже на условиях, которые зависят от собранной статистики. При попадании в зеленую зону цена нового полиса на следующие полгода символическая — 0,22% от страховой суммы (то есть 2,2 тыс. руб. при цене на машину 1 млн руб.). При попадании в желтую зону полис на следующие полгода продлевается уже без скидки.

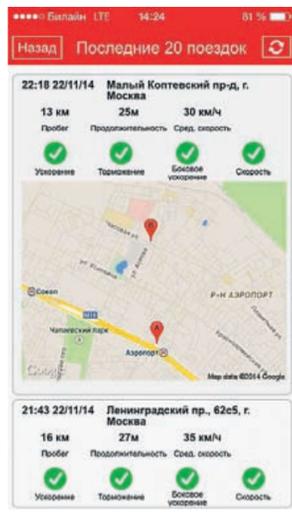
Уже сейчас понятно, что часть водителей захотят обмануть систему. Во всяком случае, не желая платить штрафы с камер, нарушители уже сегодня заклеивают номера. В первую очередь такие водители пытаются отключить регистратор в тот момент, когда захотят погонять. Страховщики уверяют, что смогут отследить момент отключения (приложение «Билайн» расценивает это как эвакуацию машины, о чем сообщает push-сообщением на экране телефона). В Intouch говорят, что лишат такого



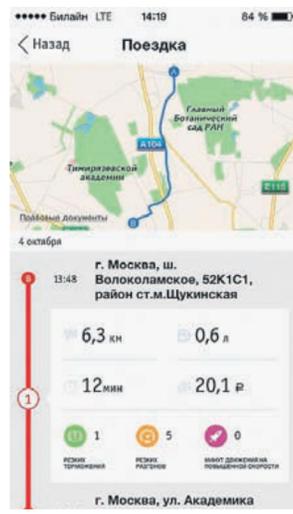
Для контроля передвижения клиентов «АльфаСтрахование» и «Важно» устанавливают приборы в капотный отсек автомобиля



Приборы от Intouch и «Билайн» подключаются к штатной диагностической системе машины через разъем в салоне



Манеру езды корреспондента «Б-Страхования» «АльфаСтрахование» сочло достаточно спокойной, что дает право рассчитывать на скидку при покупке каско



Intouch не нравилось, когда корреспондент «Б-Страхования» слишком резко разогнался и тормозил, поэтому за поездку выставлялся минимальный балл



Приложение «Важно», проанализировав манеру вождения, рекомендовало ездить поменьше

водители скидки. В «АльфаСтраховании» пояснили: можно автоматически перевести клиента в красную зону, если прибор отключен от питания дольше определенного времени, но такой вид «наказания» пока не применяется. «Мы не хотим видеть в каждом клиенте мошенника», — признаются в компании. — Клиент, добровольно подписавшийся на скрининг, вряд ли будет заинтересован в том чтобы погонять. Такой скорее купит каско в страховой компании с меньшими барьерами по андеррайтингу».

Участники страхового рынка новые сервисы оценивают неоднозначно. «Мы такими „упражнениями“ для ума не занимаемся», — говорит заместитель гендиректора «РЕСО-Гарантий» Игорь Иванов. — Нам достаточно той статистики, которую нам поставляют сами водители, и данных из Российского союза автостраховщиков. Плюс у нас есть планы использовать разные данные о водителях из других источников. Акция Intouch — хороший PR-ход и интересный повод для рекламной кампании». По мнению заместителя председателя правления СОАЗа Дамира Аксянова, водители просто не захотят становиться предметом постоянной слежки и откажутся ставить в машину лишнее оборудование. При этом у страховщиков возникают определенные риски при использовании телематики. «Есть ДТП,

которые происходят не по вине клиента, здесь страховая компания ничего проконтролировать не может», — говорит он. — Кроме того, если компания будет давать лишь скидку, это приведет к убыткам, а это не полное решение вопроса селекции». У компаний должна быть возможность и увеличивать цену страховки при агрессивной манере вождения, при больших пробегах и т. д.

Однако, по словам господина Аксянова, из-за особенностей законодательства сделать это крайне сложно. «Если страховщик попытается накрутить тариф за опасное вождение, то любой водитель, обратившись в суд, стопроцентно выиграет дело: в законодательстве нет понятия „агрессивное“ или „неаккуратное вождение“, — добавил он. — Даже если страховщик пропишет это условие в договоре, то автовладелец заявит, что ему услугу навязали и он вообще ничего не знал и суд встанет на его сторону». На данном этапе, считает господин Аксянов, можно говорить лишь о том, чтобы привлечь за счет телематики «хороших» клиентов, аккуратных водителей и предложить им выгодные условия каско.

Отметим, что идея законодательно выделить термин «агрессивное вождение», о чем говорит господин Аксянов, обсуждается властями уже несколько лет (dangerous driving и

careless driving за рубежом — разные понятия). В 2011 году правозащитники подняли эту тему на заседании с премьером Дмитрием Медведевым, который даже поддержал инициативу. Госдума в итоге подготовила несколько законопроектов, но ни один из них так и не был принят, и до сих пор не понятно, кто и как будет определять критерии агрессивности. Справиться с этой задачей, судя по всему, могли бы как раз регистраторы страховых компаний.

Несмотря на риски, в СОАЗе планируют все же внедрить собственную линейку телематических сервисов. «Сейчас у страховщиков крайне сложная ситуация, особенно у тех компаний, где автострахование составляет 60–70% в общем портфеле», — говорит Дамир Аксянов. — Повышать тарифы бесконечно невозможно: в какой-то момент наступит психологический барьер, когда многие владельцы автомобилей (особенно те, кто ездит аккуратно и редко попадает в ДТП) вообще откажутся от каско. Внедрение телематических решений могло бы решить проблемы многих страховщиков. Однако пока у компаний нет экспертизы подобных проектов. И какой будет в итоге результат, никто со стопроцентной уверенностью сказать не может. Статистику нужно нарабатывать — на это потребуется время:

«СОПРОСЫ ПОКАЗЫВАЮТ, ЧТО У НАС НЕ СЧИТАЕТСЯ ЗАЗОРНЫМ ОБМАНУТЬ СТРАХОВЩИКА»

Как выросла популярность европротокола среди водителей после запуска реформы ОСАГО, примет ли страховщик фотографии со смартфона для оформления ДТП, помогут ли страховым компаниям городские камеры для оформления выплат, рассказывает в интервью «Б-СТРАХОВАНИЮ» президент Российского союза автостраховщиков (РСА) ПАВЕЛ БУНИН

— С момента запуска расширенного до 50 тыс. руб. европротокола прошло три месяца. Много ли водителей воспользовались новой опцией?

— Резкого роста обращений мы пока не наблюдаем. Тем не менее в октябре количество потерпевших, обратившихся с заявлениями по урегулированию убытка в рамках европротокола, выросло до 11,3%, годом ранее эта цифра была на уровне 9%. В отдельных регионах уровень применения европротокола достигает 30%. При этом, на мой взгляд, рост количества случаев оформления ДТП без вызова сотрудников ГИБДД связан скорее не с изменениями в законодательстве, а в большей мере является результатом пропагандистской работы. В последнее время тема европротокола получила широкую огласку, большее количество водителей узнали об этой возможности. Однако надо понимать, что любая новация в процедуре урегулирования сказывается на статистике и выплатах не раньше чем через полгода. Думаю, к началу весны можно будет говорить о результатах объективно.

— С октября у автолюбителей в четырех регионах появилась новая опция — расширенный до 400 тыс. руб. европротокол. Что нужно для того, чтобы им воспользоваться?

— Согласно действующему постановлению правительства, получается, что до 1 января 2016 года помимо стандартного набора документов нужно предоставлять страховщику фото- или видеозапись с места ДТП и написать заявление о том, что данные не редактировались. — Снимки с обычного смартфона подойдут? — В соответствии с постановлением получается, что фото- или видеозапись, которая произведена с помощью широко распространенных устройств — фотокамер, видеорегистраторов и т. п., достаточно. Однако в законе написано, что необходимо предоставить некорректируемую информацию, подтверждающую обстоятельства аварии, в том числе это обязательно определение координат места ДТП с применением ГЛОНАСС или иных навигационных спутниковых систем. Получается противоречие, которое делает невозможным исполнение требований законодательства. В целом правовая ситуация достаточно сложная — мы сейчас думаем над тем, как можно ее разрешить, чтобы соблюсти интересы всех сторон. Однако напомним, что средняя выплата по ОСАГО сегодня составляет около 33 тыс. руб., то есть большинство



ДТП укладывается в лимит 50 тыс. руб. по европротоколу, который действует во всех регионах для договоров, заключенных после 2 августа. В этом случае дополнительные данные не требуются — достаточно извещения о ДТП и стандартных документов, предусмотренных правилами ОСАГО.

— Вы говорите, в требованиях написано, что в страховую компанию нужно предоставить спутниковые координаты. Где их взять?

— Привязку к координатам фиксирует большинство устройств с функцией съемки. Проблема в том, как их привязать к официальным картам. Где их взять? В России нет подробных официальных электронных карт, которые могли бы использоваться при необходимости в качестве доказательств в судах. Как проверить, что ДТП произошло в Московской, а не Рязанской области? Этот вопрос также до сих пор не решен.

— Выходит, что разработанные правительством требования невыполнимы для страховщиков?

— В первоначальном проекте все было достаточно взвешено, конкретно, несмотря на то что у нас были расхождения с Минтрансом по поводу некоторых позиций. Однако тот документ, который в итоге вышел, создавался без участия РСА. Страховщики увидели его, когда постановление уже было подписано.

— В 2016 году начинают действовать более строгие требования к устройствам, обычный смартфон не подойдет. Что это будут за устройства и сколько они могут стоить?

— Необходимые технологии уже есть — они интегрированы, например, в охранно-поисковые комплексы для слежения за машиной.

Многие водители уже сейчас ими пользуются. По сути, производителям нужно будет просто выделить регистрацию ДТП в отдельное устройство. Пока на рынке они не представлены, поскольку нет спроса, но ничего нового изобретать не нужно. По экспертным оценкам, такие приборы будут стоить 5–6 тыс. руб.

— Как они работают?

— Основное, что нужно для автоматической фиксации аварии, — это акселерометр, измеряющий ускорение, и канал связи. Главный вопрос, что считать за ДТП. Ведь акселерометр очень чувствительный, он фиксирует ускорения автомобиля где угодно — при проезде неровностей, лежащих полицейских. Нужно настроить все так, чтобы избежать ложного срабатывания датчиков. Мы проводили специальные испытания, которые дают достаточно четкое понимание, какие настройки для этого требуются.

— В скором времени на автомобилях будут устанавливаться терминалы системы ЭРА-ГЛОНАСС для автоматического вызова спасателей при тяжелых ДТП. Ее можно использовать для европротокола?

— Датчики, которые используются в терминалах ЭРА-ГЛОНАСС, достаточно чувствительны для того, чтобы фиксировать небольшие ДТП. Однако вызов происходит только при тяжелых авариях и сильных ударах, так как система предназначена для спасения жизни и здоровья людей. На наш взгляд, и вызов аварийных служб, и данные для европротокола могут фиксироваться одним устройством. Сейчас мы ведем переговоры на эту тему с НП ГЛОНАСС. Мы предполагаем, что прибор в зависимости от тяжести удара должен передавать данные в разные центры — часть страховщикам, а часть — в информационную систему ЭРА-ГЛОНАСС.

— На рынке сейчас предлагаются устройства для отслеживания стиля вождения и скидки по каско, там тоже стоят акселерометры. Их можно применять для европротокола?

— Никаких технических препятствий для того, чтобы это было единое устройство для всех сфер применения, нет. Многие машины уже сегодня оборудованы родными датчиками, которые должны быть в идеале интегрированы с регистраторами ДТП. Очевидно, что это лучше, чем устанавливать на машину что-то дополнительное. Со временем, уверен, произойдет технологический скачок — все машины еще на этапе производства будут оборудованы необходимыми устройствами, но на это потребуется лет десять.

— Можно ли говорить о том, что страховщики сейчас вообще не заинтересованы в использовании европротокола?

— Европротокол — важная система, которая выгодна и государству, и гражданам. Однако нужно признать, что вероятность мошенничества при самостоятельном оформлении ДТП существенно выше. Позто-

му определенная доля недоверия существует. К сожалению, опросы общественного мнения показывают, что у нас не считается зазорным обманывать страховщика. Ситуация усугубляется и текущей сложной финансовой ситуацией на страховом рынке.

— Тем не менее водитель уже сегодня имеет право обратиться в страховую компанию с использованием нововведений. Получается, на практике это нереально?

— Сначала нужно наработать эту практику. Данных об обращениях граждан с ущербом по европротоколу свыше 50 тыс. руб. пока нет. Все нормативные акты страховщики будут выполнять, а РСА, в свою очередь, будет собирать статистику и анализировать данные. Невысокие показатели использования российскими водителями европротокола объясняются не столько трудностями, возникающими при оформлении документов, или боязнью получить отказ в выплате, сколько достаточно высокой степенью консервативности автомобилистов. В Европе данная система действует уже несколько десятков лет, поэтому там ни у кого не возникает вопросов, как действовать в случае мелкой аварии. Распространение европротокола в России — вопрос времени, и действия, предпринимаемые для ускорения этого процесса, дают определенные результаты.

— Москва предлагает страховщикам для оформления ДТП по европротоколу использовать городские обзорные камеры (не входящие в систему автоматической фиксации нарушений). Эта информация представляет интерес для страховщиков?

— Безусловно, сведения, полученные через дорожные камеры наблюдения, гарантированно являются объективными и в теории могут применяться при урегулировании страховых случаев. Однако основная проблема в том, что на видео должны быть видны номера. А городские камеры для этого не предназначены, они установлены для регулирования движения, то есть в большинстве случаев на записи видны объекты, но рассмотреть номер нельзя. Забавно камер можно повернуть, некоторые позволяют приблизить изображение, но это необходимо делать непосредственно в момент аварии.

— Выходит, что предложения мэрии Москвы — это бессмысленная мера?

— Ее можно применять пока ограниченно. При участии РСА несколько страховых компаний подписали соглашение о взаимодействии с департаментом информационных технологий города Москвы, получили доступ к камерам видеонаблюдения и тестируют возможность применения изображений, которые получены с этих камер. Однако пока процедура не отработана и доля урегулирования страховых случаев с использованием данных дорожных камер крайне незначительна.

Интервью взял Иван Буранов

поврежденные машины можно быстро убрать с проезжей части).

Документ страховщиков абсолютно не устроил — они забыли тревогу: прописанная в постановлении опция открывает широкие возможности для мошенников, поскольку авария можно инсценировать, подделав фотографию. Низкая популярность европротокола среди населения сыграла на руку РСА: ущерб на сумму, превышающую «стандартные» 50 тыс. руб., пока не заявлялся (во всяком случае, таких данных у РСА нет). Но что делать, когда такие заявители появятся, и как проверить их на честность, страховщики с трудом себе представляют.

На втором этапе проекта, после 2016 года, автомобили должны быть уже оснащены специальными приборами, что в целом устраивает страховщиков: эти данные (координаты, ускорение) нельзя будет изменить или скорректировать — вся информация передается автоматически. При этом в цепочке передачи данных появилось новое звено: информация об аварии из регистратора передается сначала в государственную информационную систему ЭРА-ГЛОНАСС, а затем уже в базу данных страховщиков. Система эта была задумана на нее уже потрачено 3,9 млрд руб., с 2017 года все новые автомобили в РФ должны быть оснащены бортовыми терминалами ЭРА-ГЛОНАСС.

С точки зрения «начинки» терминалы очень похожи на регистраторы, которые ставят страховые компании для скидки по каско. Поэтому страховщики рассчитывают, что для европротокола и сообщений о тяжелых ДТП будут применяться одни и те же приборы, и уже ведут переговоры об этом с некоммерческим партнерством (НП) ГЛОНАСС (занимается внедрением ЭРА-ГЛОНАСС). «Универсальное многофункциональное бортовое устройство, которое решает задачи по страховой телематике, — это логичное требование рынка, и рано или поздно такие устройства станут массовыми», — говорит вице-президент НП ГЛОНАСС Евгений Белянко. Если это произойдет, покупатели новых автомобилей после 2017 года будут автоматически получать возможность пользоваться расширенным до 400 тыс. руб. европротоколом. Что касается владельцев старых автомобилей, то для них разработают отдельные приборы, которые нужно будет устанавливать самостоятельно. «Типовой срок разработки и освоения серийного выпуска бортового терминала — около года», — говорит господин Белянко. — Так что в 2016 году можно ожидать появления таких устройств». По его оценке, регистратор будет стоить примерно столько же, сколько и бортовой терминал для новых авто (в условиях крупносерийного производства), — примерно 4–5 тыс. руб. Отметим, что в случае с технологией страховщиков pay-as-you-drive в каско так называемые черные ящики водителям предоставляются бесплатно.

Иван Буранов