



Развитие каршеринговых компаний создало не только новый вид транспорта, но и абсолютно новый рынок для страховых компаний. При этом участники рынка заявляют о проблеме отсутствия его регулирования: страховые компании либо терпят убытки, либо становятся монополистами на рынке из-за отсутствия законодательного регулирования. Страховые компании предлагают выделить каршеринг в отдельную категорию как такси, таким образом договоры будут стоить дороже на законодательном уровне, а на рынок сможет выйти большее число компаний, так как они перестанут терпеть убытки. Таким образом, демонополизация рынка сможет привести и к снижению стоимости полисов, не оказывая влияния на стоимость услуг каршеринга. Такое мнение озвучили ТАСС страховые компании. Представители крупнейших каршеринговых компаний отказались от комментариев.

«ОСАГО убыточно по каршеринговым компаниям, так как по текущим тарифам, установленным правительством РФ, стоимость полиса такая же, как для обычного автомобиля, принадлежащего юридическому лицу. Для примера, на такси полис стоит в 2,5 раза дороже», — сообщил управляющий директор по автострахованию «Ренессанс страхование» Сергей Демидов.

Основные проблемы

По данным на сентябрь 2019 года, в московском сегменте краткосрочной аренды более 24 тыс. автомобилей, в 2020 году ожидается уже около 30 тыс. автомобилей. При этом проблема отсутствия законодательного регулирования достаточно остро стоит для рынка.

Так, «АльфаСтрахование» отказалось от страхования каршеринговых компаний, аргументируя это тем, что за недолгий период сотрудничества выплатила более 120 млн рублей, а число страховых случаев в несколько раз превысило количество заключенных договоров.

Из опрошенных ТАСС компаний рынок страхования каршеринга как перспективный отметили вышеупомянутый «Ренессанс страхование» и «Ингосстрах». При отсутствии специального законодательного регулирования таких договоров компании сами адаптировали продуктовую линейку под запрос клиента. «Ренессанс страхование» занимается страхованием каршеринга с 2015 года, первые договоры были заключены компанией YouDrive. Сейчас у страховщика 80% рынка и договоры с большинством крупных игроков.

«Мы предлагаем специально разработанный продукт для каршерингов «поминутное каско». Договор каско действует всегда, но, только когда машина находится в движении, взимается стоимость страхования», — сообщил представитель «Ренессанс страхования» Сергей Демидов. Таким образом, страхование каршеринга безубыточно только для страховщиков, контролирующих большую часть рынка и предлагающих

комплексное страхование.

«Ингосстрах» с декабря 2018 года зашел на рынок страхования каршеринга, заключив договоры по 500 автомобилям и продолжает развивать направление. В компании отмечают, что основные специальные условия для страхования каршеринга — размер ставки тарифа, полисы с франшизой или усеченным покрытием, а также покрываемые риски.

Подавляющее большинство компаний застраховано по каско, лишь совсем мелкие игроки могут покупать только ОСАГО, сказал представитель «Ренессанс страхование» Сергей Демидов.

«Как правило, по договорам устанавливается франшиза не менее 30 тыс. рублей, а также учитывается повышенный риск. Автомобиль каршеринга в среднем ездит в три раза больше, чем в среднем у розничных клиентов», — сказал Демидов. Под франшизой подразумевается максимальная сумма ущерба, которую выплачивает пользователь автомобиля. В среднем, это 30-50 тыс. рублей. У некоторых каршерингов также предусмотрен штраф — % от суммы ущерба. Например, максимальная сумма ответственности пользователя составляет 40 тыс. рублей, а при повреждениях от 30 тыс. рублей водитель платит еще штраф в размере 20% от суммы свыше 30 тыс. рублей. При этом практически все крупные игроки предлагают тарифы, освобождающие от выплат при ДТП.

Безответственные водители

Все участники рынка сходятся на том, что основная причина убыточности ОСАГО для каршерингов — высокая аварийность из-за халатности и неопытности самих водителей.

«Мы наблюдаем высокую убыточность в данном сегменте страхования — 800-1500% в зависимости от конкретной каршеринговой компании. Водители не являются владельцами используемых автомобилей и не чувствуют ответственность за них», — рассказал ТАСС директор департамента обязательных видов страхования «АльфаСтрахование» Денис Макаров.

Он добавил, что число страховых случаев по каршерингу в десятки раз превышает показатели даже по такси.

«Ввиду специфического характера эксплуатации — молодые водители, зачастую без опыта, незнакомый автомобиль — частота ДТП многократно превышает типичную для обычного клиента. Страхование ОСАГО каршеринговых автомобилей безусловно убыточно», — отметил вице-президент, руководитель центра управления страховым портфелем страхового дома ВСК Василий Бусаров. Он добавил, что нередко водители, не имеющие прав, используют поддельные аккаунты и скрываются с места ДТП.

«Бывает, что автомобили используются для подставных ДТП, когда умышленно совершается столкновение с уже ранее поврежденным автомобилем для получения выплаты по ОСАГО и дополнительной гражданской ответственности», — добавил он. По мнению директора департамента андеррайтинга и управления продуктами страховой компании «Согласие» Андрея Ковалева, помог бы более жесткий отбор потенциальных водителей в каршеринге и усиление штрафных мер к неаккуратным водителям со стороны операторов каршеринга.

«За рулем могут оказаться совсем неопытные водители, так как у многих давно получены водительские удостоверения, но не было своего автомобиля и, соответственно, реального опыта управления автомобилем. Также есть водители с крайне агрессивным стилем управления автомобилем», — сказал управляющий директор

по автострахованию «Ренессанс страхование» Сергей Демидов.

Ущерб

По статистике СК «Согласие», с автомобилями, используемыми в каршеринге, «тотальные» ДТП (с невозможностью восстановления автомобиля — ред.) происходят с аномально высокой частотой для легковых машин.

«Частота тяжелых убытков в этом сегменте значительно выше, чем, например, в сегменте такси. Поэтому каршеринговые машины представляют большую опасность для других участников дорожного движения, и мы согласны, что для них законом должно быть предусмотрено страхование ответственности с более высокими лимитами, чем в стандартном ОСАГО, и совершенно с другими тарифами», — сообщили ТАСС в пресс-службе СК «Согласие».

По словам Василия Бусарова, ВСК три года назад страховала автомобили BelkaCar и нескольких мелких операторов, но продлить договоры на приемлемых для страховщика условиях не получилось.

«Бизнес-модель каршеринга плохо сочетается с качественным ремонтом на дилерском СТО. Крупные парки имеют свои ремонтные цеха, где поврежденный автомобиль восстанавливают максимально быстро и дешево с минимальным качеством. По этой причине каско операторы каршеринга предпочитают по возможности не страховать, а по ОСАГО получать возмещение в денежной форме», сказал Бусаров.

Он добавил, что по каско страхуется небольшая часть, преимущественно лизинговых машин и это полисы с урезанным покрытием — тотал, угон. Повреждения, не препятствующие эксплуатации, не ремонтируют, на улице редко можно встретить автомобиль каршеринга, который совсем не имеет повреждений.

«Можно отметить, что с ростом популярности услуги увеличивается и убыточность, автомобили больше ездят и чаще попадают в ДТП. А с учетом законодательных инициатив по ОСАГО, особенно в части лимитов по жизни и здоровью, и без существенных изменений бизнес-модели самого каршеринга, перспективы рынка страхования этих машин непозитивные», — резюмировал Бусаров. Об убыточности страхования каршеринговых компаний заявил и директор департамента андеррайтинга и управления продуктами страховой компании «Согласие» Андрей Ковалев.

«По нашей статистике, каршеринг — это один из наиболее опасных сегментов в автостраховании как с точки зрения частоты попадания клиентов в ДТП, так и с точки зрения тяжести самих убытков, полная гибель ТС происходит в этом сегменте гораздо чаще. Сегмент такси также является опасным с точки зрения страховых случаев, но статистика по нему гораздо лучше каршеринга», — сказал Ковалев.

ТАСС