

Очередное обязательное страхование готовится к пересмотру тарифов. Представители ЦБ анонсировали снижение ставок по полисам страхования ответственности перевозчиков для большинства транспортников. Увеличение стоимости страховки затронет только авиаперевозки. Статистика сборов и выплат за три года работы закона не оставляет рынку шансов сохранить текущие тарифы – компании собрали свыше 10 млрд руб. премий, но выплатили за это время лишь 1,8 млрд руб.

22 января в Минтрансе прошло совещание с участием представителей ЦБ, Минфина, страхового сообщества и перевозчиков. Как рассказали «Ъ» участники мероприятия, глава департамента страхового рынка ЦБ Игорь Жук сообщил о предстоящей корректировке тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчиков (ОСГОП). «Представитель Банка России сообщил, что регулятор завершает работу по мониторингу значений страховых тарифов, – заявила «Ъ» вице-президент Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Светлана Гусар. – По предварительным итогам речь пойдет о снижении тарифов по автомобильному транспорту, по воздушному транспорту речь пойдет о повышении». По словам госпожи Гусар, конкретики по цифрам предстоящей корректировки не прозвучало, до тех пор пока она не появится, комментировать изменения не имеет смысла.

Закон об ОСГОП действует в стране с 2013 года. За это время страховщики ежегодно собирали по 3,3–3,7 млрд руб. В свою очередь, выплаты за этот период составили 1,8 млрд руб. Как говорят в НССО, за 11 кварталов реализации закона существенно выросла статистика обращений граждан за выплатой – на 45%. «Мы полагаем, что этот тренд продолжится и к 2017 году обращения вырастут еще на 25%», – заявила «Ъ» Светлана Гусар.

При этом выплаты растянуты по времени – средний срок получения пострадавшим или его семьей возмещения – четыре-пять месяцев. Это объясняется тем, что граждане сначала проходят лечение и только потом приходят за выплатой. Страховщики указывают на то, что официальная статистика пострадавших в перевозках существенно выше количества обратившихся за выплатой. Кроме того, в закон не попали перевозки школьными автобусами, которые следует туда включить.

Участники рынка приводят в пример резонансные авиакатастрофы – падение Boeing 737 авиакомпании «Татарстан» в 2013 году и недавнюю трагедию Airbus 321

«Когалымавиа» над Синайским полуостровом. Закон об ОСГОП содержит оговорку, по которой в случае наличия полиса страхования у авиаперевозчика с аналогичным покрытием в 2 млн руб. за жизнь пассажира он избавляется от обязанности покупать обязательную страховку. Большинство авиакомпаний имеют такие полисы, поэтому не попадают по статистике в сборы ОСГОП. Тем не менее, по словам первого зампреда правления «СОГАЗа» Николая Галушина, все воздушные перевозки участвовали в разработке обязательных тарифов, а значит, добавляют убыточности в картину выплат.

В свою очередь, перевозчики, особенно автобусные, по-прежнему крайне негативно относятся к закону об ОСГОП. По сведениям «Ъ», представители автоассоциаций на совещании выступали за отмену обязательного страхования в пользу создания обществ взаимного страхования. Критики закона говорят, что соотношение выплат и сборов свидетельствует об избыточной нагрузке на участников рынка.

Впрочем, по мнению Игоря Жука, транспортникам обязательный полис обходится в 0,3% от общих затрат, что не является существенным бременем. С учетом действующих тарифов страховщики, по словам Светланы Гусар, планировали собрать в 2016 году 3,6 млрд руб. премий. Теперь их прогнозы потребуют пересмотра – ЦБ планирует запустить обновленные тарифы по ОСГОП уже к лету. «Дискуссия страховщиков с регулятором о том, когда следует менять тарифы, будет всегда, – говорит Николай Галушин. – С одной стороны, период два-три года не считается достаточным для таких перемен». Впрочем, по его словам, формализованность процесса выплат, которую законодатель предусмотрел в ОСГОП, делает текущую информацию по убыткам вполне достоверной, «длинных хвостов по возмещениям в этом сегменте быть не должно», считает он.

Источник: [Коммерсантъ](#), № 10, 25.01.16

Автор: Гришина Т.