

ОСАГО НЕГЛУБОКОЙ ПРОРАБОТКИ

УВЕЛИЧЕНИЕ ЛИМИТА ВЫПЛАТ ЗА ВРЕД ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЮ В ЧЕТЫРЕ РАЗА, ОЖИДАЕМОЕ С ЯНВАРЯ 2020 ГОДА, ПРИВЕДЕТ К РОСТУ СРЕДНЕЙ ЦЕНЫ ПОЛИСА ОСАГО НА 20–25%, СЧИТАЕТ ЦЕНТРОБАНК. ЛЮБОВЬ ВИКТОРОВА

Законодатели и рынок продолжают обсуждать поправки в закон об ОСАГО, которые должны будут повысить страховую сумму за вред жизни и здоровью с 500 тыс. до 2 млн рублей уже с 1 января 2020 года. Также предполагается, что страховщики смогут устанавливать некоторые собственные коэффициенты, учитывая индивидуальные характеристики водителя, в том числе грубые нарушения правил дорожного движения.

Кроме того, Минфин предлагает исключить коэффициент территории из расчета стоимости ОСАГО с 1 января 2020 года, а коэффициент мощности автомобиля — с 1 октября 2020 года. Предлагается заменить исключение этих коэффициентов большей тарифной свободой для страховщиков, которые смогут применять базовый тариф с отклонением вверх и вниз от границ установленного ЦБ тарифного коридора на 40%, а затем на 30%. По расчетам Российского союза автостраховщиков (РСА), средневзвешенный коэффициент мощности составляет 1,25, средневзвешенный территориальный коэффициент — 1,28.

РОСТ НЕИЗБЕЖЕН По мнению Российского союза автостраховщиков (РСА), средняя цена полиса ОСАГО будет меняться по-разному. Но в среднем, учитывая, что по итогам девяти месяцев 2019 года средняя цена полиса ОСАГО в РФ находилась на уровне 5409 рублей (такие оценки делает сам РСА), рост может составить 800 рублей. Центробанк считает, что рост будет более значительным. Как заявил недавно заместитель председателя ЦБ Владимир Чистюхин, средняя стоимость полиса после повышения лимита может вырасти на 20–25%.

Скорее всего, средний рост возможен в пределах озвученной оценки, около 15%, согласен управляющий директор департамента страхования автотранспортных средств компании «Ренессанс Страхование» Сергей Демидов. При этом в Петербурге и Москве увеличение может быть не таким заметным, поскольку эти города пока демонстрируют менее высокую убыточность ОСАГО, чем в среднем по стране, считает господин Демидов. «Серьезного влияния на рынок Петербурга это изменение не окажет. Увеличение цены не настолько существенно, чтобы повлиять на количество автовладельцев, предпочитающих не оформлять полис. Рост убыточности также будет компенсирован пересмотром тарифа и, соответственно, не окажет влияния на доступность полисов», — говорит он.

Средняя премия за период с 1 января по 11 октября 2019 года в целом по РФ по всем видам транспортных средств снизилась на 5,28% и составила 5413 рублей, средняя премия по легковым автомобилям физлиц за этот же период стала меньше на 3,79% (5366 рублей). При этом размер средней выплаты вырос в целом по РФ для всех видов транспортных средств на



ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО
НЫНЕШНИЙ ПОТОЛОК ВЫПЛАТ ПО ОСАГО ЗА ВРЕД ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЮ В 500 ТЫС. РУБЛЕЙ ЗАЧАСТУЮ НЕ ПОКРЫВАЕТ ДАЖЕ ЧАСТИ ФАКТИЧЕСКИХ РАСХОДОВ

1,8%, до 72 849 рублей, для частных легковых автомобилей — на 0,98%, до 71 263 рублей.

«В связи с увеличением лимита выплаты за вред жизни и здоровью ожидаемо увеличение средней премии на 10–15%. Вероятнее всего, в Петербурге и Москве этот рост будет меньше: так как доля таких убытков в этих регионах ниже, мы ожидаем рост на 5–10%», — добавляет Антон Горбатов, руководитель управления андеррайтинга и автоматизации САО ЭРГО. Тарифный коридор по легковым транспортным средствам физических лиц в настоящее время составляет 2746–4942 рубля. Большинство страховщиков имеют базовый тариф в районе 3500–4000 рублей. Скорее всего, увеличение лимита может сдвинуть этот диапазон немного выше, примерно на 5%, до 3700–4200 рублей, отмечает господин Горбатов.

По мнению Андрея Ковалева, директора департамента андеррайтинга и управления продуктами страховой компании «Согласие», рост среднего тарифа будет больше: на уровне 20%, а в Петербурге и Москве — 15%. «Мы достаточно осторожно относимся к данной инициативе. Она приведет к существенному увеличению стоимости полиса, что, по нашей оценке, может быть негативно воспринято населением и приведет к увеличению доли автовладельцев, не покупающих ОСАГО. В результате в случае ДТП возрастет риск оказаться незащищенным даже у тех, кто купил полис ОСАГО», — отмечает господин Ковалев.

Владимир Храбрых, директор филиала СПАО «Ингосстрах» в Санкт-Петербурге, поддерживает инициативу по повышению лимитов за вред жизни и здоровью. «Но необходимо помнить, что экономика страхования не предусматривает повышения лимита ответственности по какому-либо риску без адекватной корректировки тарифа. Это правило работает и в ОСАГО —

причем в данном сегменте повышение лимитов без коррекции ставок может привести к новому витку кризиса, так как может спровоцировать рост убыточности», — подчеркивает господин Храбрых. В то же время он не ожидает значительного повышения среднего тарифа: текущие результаты либерализации (за девять месяцев 2019 года) говорят о тенденции к снижению средней премии — компании начинают конкурировать за страхователя и корректировать уже давно в рамках коридора. В Санкт-Петербурге, к примеру, размер средней премии снизился на 5,2%, обращает внимание господин Храбрых.

ПРЕДМЕТ ДИСКУССИИ Увеличение страховых выплат за ущерб жизни и здоровью в ОСАГО обсуждается депутатами и страховщиками уже давно. И закон планировалось принять в сжатые сроки, с тем чтобы он вступил в силу с 1 января 2020 года или с 1 апреля того же года. Однако рассмотрение законопроекта задерживается и с рассмотрения Госдумы он был снят, поскольку ряд экспертов и депутатов все-таки считают, что поправки недостаточно проработаны. Под сомнение ставятся и само повышение лимитов, которое приведет к росту тарифов, и поправка об отмене регионального коэффициента в ОСАГО.

По мнению президента РСА Игоря Юргенса, поправка о повышении выплат за ущерб жизни и здоровью пострадавших в ДТП до 2 млн рублей — социально значимая, она касается защиты интересов людей, попавших в острую ситуацию, нуждающихся в финансовой поддержке. «Отказ от запланированного увеличения лимитов возмещения в ОСАГО должен обсуждаться публично. По существу, экспертам предстоит определиться с приоритетами: что важнее автовладельцам — сэкономить на покупке полиса ОСАГО тысячу рублей в год или иметь гарантии выплат на 2 млн рублей по возмещению ущерба жизни и

здоровью», — заявлял агентству «Интерфакс» президент РСА Игорь Юргенс.

Нынешний потолок выплат по ОСАГО за вред жизни и здоровью в 500 тыс. рублей зачастую не покрывает даже части фактических расходов, если речь идет о действительно тяжелых травмах и длительном лечении, отмечает аналитик ГК «Финам» Алексей Коренев. «Если предложения Минфина будут приняты, будет урван лимит выплаты за вред жизни и здоровью по ОСАГО и в рамках обязательного страхования ответственности перевозчика. Сейчас при гибели пассажира на автобусе, самолете, поезде и так далее родственникам полагается компенсация 2 млн рублей, а при гибели пассажира автомобиля, в том числе такси — 500 тыс. рублей в рамках ОСАГО. Эксперты и различные ведомства неоднократно указывали на несправедливость такой ситуации», — отмечает управляющий партнер юридической фирмы Legal to Business Светлана Гузь. Тем не менее она считает, что в законопроекте имеется ряд существенных недоработок, в том числе и в части отмены территориального коэффициента. Так, при отмене коэффициента, например, для Крыма, где по настоянию депутатов в свое время был введен самый низкий территориальный коэффициент (0,6), цены на полисы ОСАГО повысятся автоматически для всех водителей — правда, на разную величину. Зато территориям «профицитным» — таким, как Москва и Санкт-Петербург, — новация обеспечит столь же автоматическое снижение средних базовых тарифов в ОСАГО.

Господин Коренев считает, что отмена коэффициента мощности вкупе с возможностью для страховщиков самостоятельно варьировать условия страхования в более широких рамках относительно базового тарифа выглядит разумной: не всегда мощность двигателя имеет непосредственное отношение к тем рискам, которые несет страховщик, равно как и к сумме страховых выплат. Другое дело, что и отмена коэффициента мощности, и отмена территориального коэффициента должны быть детально проработаны с тем, чтобы максимально полно учесть все возможные ситуации, когда бы закон работал некорректно или оказался бы откровенно невыгодным страховщикам или страхователям.

«Реформа ОСАГО однозначно назрела, но она не должна вестись „кавалерийским наскоком“. Идеальным вариантом было бы, если бы из-под пера законодаторов вышел документ, максимально полно учитывающий интересы и страховых компаний, и водителей, исключая возможность злоупотребления со стороны недобросовестных граждан и преступных группировок, а также использующий весь накопленный опыт коллег из тех стран, где система страхования гражданской ответственности существует уже давно и проработана достаточно глубоко», — резюмирует господин Коренев. ■