

Комитет Госдумы по финансовому рынку рекомендовал депутатам принять во втором чтении закон об обязательном страховании ответственности транспортных перевозчиков. Главной интригой на рынке было решение о передаче контроля над этим сегментом рынка – поправка Владислава Резника отдавала его Российскому союзу автостраховщиков (РСА). Однако представитель правительства ее заблокировал. На рынке не исключают, что причиной стал недавний скандал с реформой техосмотра (ТО).

Очередной вид обязательного страхования готовится к принятию в Госдуме. Комитет по финансовому рынку рекомендовал принять во втором чтении законопроект «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров». Ко второму чтению заместитель главы комитета Владислав Резник внес поправку, согласно которой страховщики, претендующие на занятие этим видом деятельности, обязаны входить в профобъединение, осуществляющее аккредитацию операторов техосмотра. Этим и занимается РСА.

Однако представитель правительства, присутствовавший на заседании комитета, заместитель министра транспорта Сергей Аристов заявил о несогласии с этой поправкой. По его словам, министерство провело совещание со страховщиками, на котором те выступили против конкретики в законе, указывающей на определенный страховой союз. Тем не менее участники комитета согласились с положением о том, что такой союз для страховщиков должен быть единым.

О необходимости такого страхования заговорили после подрыва «Невского экспресса» в 2009 году. Первое чтение проект прошел в ноябре 2010 года. Согласно проекту, пассажиры всех видов перевозчиков (за исключением такси, где действует ОСАГО) могут рассчитывать на выплаты 2,025 млн руб. – по риску «причинение вреда жизни», 2 млн руб. – по ущербу здоровью и 23 тыс. руб. – при повреждении имущества.

Как рассказали «Ъ» ряд источников на рынке, отменить привязку к РСА заставил недавний скандал на рынке, связанный с реформой ТО. «Тема перевозчиков шире, чем рынок ОСАГО, который курирует РСА, – заявил «Ъ» один из участников заседания, – лучше без привязки, время идет, и вкусы меняются». Таким образом, на роль куратора рынка страхования перевозчиков может претендовать Национальный союз страховщиков ответственности, который в настоящее время занимается реализацией закона об ОПО (опасные производственные объекты).

Второй важной новацией ко второму чтению стала тема регресса – у страховщиков появится такое право. В ходе обсуждения изначально решили привязать право регресса к выключенным тахографам, которыми должен быть оборудован транспорт перевозчика. Однако господин Аристов привел пример отключения такого тахографа в момент отдыха водителя на трассе: если в это время в него въезжает другой участник дорожного движения, почему страховщик может требовать с перевозчика средства, потраченные на выплату?

В итоге тему тахографов решили отложить, поскольку установку такого оборудования надо согласовывать с заводом-изготовителем перевозчика. Но тему регресса законодатели не закрыли: в законе упоминание о нем будет, а детализация остается за рамками законопроекта. Кроме того, изменена дата вступления закона в силу – с 1 октября 2012 года на 1 января 2013-го. Второе чтение проекта запланировано на 14 февраля.

Источник: Коммерсантъ-online, 08.02.12

Автор: Гришина Т.