

Первые шесть месяцев работы закона об обязательном страховании ответственности перевозчиков (ОСГОП) огорчили страховщиков: уже ясно, что итоговые сборы за год будут вдвое меньше ожидавшихся 7 млрд руб. Кроме того, перевозчики, по словам страховщиков, оказались отличными уклонистами – примерно половина пассажиров осталась без страховки.

Начало движения

По данным Ространснадзора, на 1 июня 2013 года в стране зарегистрировано почти 66 тыс. перевозчиков. Все они с 1 января 2013 года должны страховать свою ответственность. Как рассказали «Деньгам» в Национальном союзе страховщиков ответственности (НССО), по состоянию на конец августа текущего года договоры о страховании заключили 24 тыс. компаний. «Получается, что на долю уклонистов приходится практически половина пассажиров, на которых не распространяется страховое покрытие и в отношении которых не работают компенсационные фонды НССО», – говорит первый зампред правления СОГАЗа Николай Галушин.

При этом в самом начале работы закона перевозчиков беспокоило своевременное оформление страховки: компании опасались санкций регулятора после ряда жестких заявлений работников прокуратуры и органов транспортного надзора о грядущих проверках. «Но сейчас можно констатировать, что большинство российских перевозчиков, по существу, проигнорировали закон и осуществляют свою деятельность нелегально», – говорит замгендиректора СК «Согласие» Елена Бочарова.

В итоге, по подсчетам директора департамента андеррайтинга и методологии финансовых и сельскохозяйственных рисков «Энергогаранта» Гульнары Юрьевой, под защитой закона находится лишь треть всего пассажиропотока. По оценкам главы департамента страхования транспортных и морских рисков «АльфаСтрахования» Елены Лукьяновой, застраховано менее 50% всех перевозчиков, но, если говорить о самом опасном сегменте городских перевозок – маршрутками, тут доля застрахованных лишь чуть более 20%.

По мнению страховщиков, уклоняться от покупки полиса перевозчикам помогает широкое толкование закона. «С точки зрения Устава автомобильного транспорта

перевозка предприятиями своих сотрудников не является пассажирской. Соответственно, социально ответственные компании могут купить страховки только по собственной инициативе», – говорит гендиректор СК «Транснефть» Кирилл Бровкович. Между тем известны случаи, когда надзорные органы грозят таким предприятиям штрафами за отсутствие полисов ОСГОП, а это внушительные суммы – от 0,5 млн до 1 млн руб. Кирилл Бровкович подчеркивает, что по Уставу автомобильного транспорта не являются пассажирскими и перевозки детей школьными автобусами, хотя это как раз тот случай, когда страхование должно быть обязательным.

Перевозчики согласны, что проблема тут есть. «Из-за пробелов в области лицензирования из-под закона фактически вышли мелкие компании, осуществляющие регулярные перевозки, но оформившие свою деятельность как заказные перевозки. Несмотря на то что заказные перевозки подлежат ОСГОП, наличие полиса невозможно будет проверить при лицензировании, а для проверок по факту – на дорогах – у Ространснадзора недостаточно человеческих ресурсов», – рассказал «Деньгам» эксперт по вопросам страхования Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Олег Лебединец.

В пути

Новый закон определяет следующий размер компенсационных выплат на каждого пассажира: 2,025 млн руб. в случае смерти и до 2 млн руб. при причинении вреда здоровью. Что касается порчи багажа, установлена компенсация в сумме не более 600 руб. за килограмм багажа и 11 тыс. руб. за иное имущество. С получением выплат могут возникнуть трудности. «В некоторых случаях, если следовать всем Правилам оформления документов для получения страховой выплаты буквально, получить возмещение по указанному перечню документов практически невозможно», – говорит президент НССО Андрей Юрьев. По оценкам страховщиков, только треть происшествий заявляется в страховые компании и лишь 10% пострадавших производятся выплаты.

У страховщиков тоже есть ряд сложностей. В страховых компаниях считают, что тарифы были снижены зря. «Тарифы, предложенные Минфином при подготовке закона об ОСГОП, не были приняты – активное лобби со стороны перевозчиков добилось определенных послаблений. В частности, более чем в два раза снизили тарифы для городских автобусных перевозок, хотя характер аварийности на пассажирском транспорте в 2013 году подтверждает первоначальные расчеты. Большинство аварий приходится именно на ДТП с автобусами в городах», – рассказывает Андрей Юрьев. Также явным отступлением от актуарных расчетов было введение вертолетных

пассажирских перевозок в общую группу авиаперевозчиков. В итоге сегодня страховать вертолетные перевозки объективно невыгодно – с начала года при крушении вертолетов погибло уже более 30 человек, тогда как по другим воздушным перевозчикам пока не зафиксировано ни одного происшествия со смертельным исходом.

Замначальника отдела обязательного страхования ответственности перевозчиков СК «Альянс» Алексей Алькин говорит, что «многие перевозчики, работающие преимущественно в регионах, где стоимость проезда ниже среднего уровня по стране, испытывают серьезные трудности с выделением денежных средств на оплату договора страхования, что приводит к существенному росту дебиторской задолженности у страховщиков».

Наибольшие трудности возникли при расчете количества перевезенных пассажиров. «По методике расчета, если перевозчик осуществляет внутригородские перевозки с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршрутам, он должен представить страховщику либо статистическую отчетность по 65-й форме Росстата о количестве перевезенных пассажиров, либо справку из органов местного самоуправления», – рассказывает начальник управления по страхованию специальных рисков СГ МСК Анна Романова. Однако на деле статистическая отчетность сдается перевозчиками в Росстат в электронном виде, без подписей и печатей. А проверить подлинность предоставленных данных оказалось невозможно, поскольку Росстат никак не взаимодействует ни со страховщиками, ни с НССО. При этом со справками из органов местного самоуправления ситуация еще более плачевная: оказалось, что такие справки они не выдают в принципе.

Выплаты без остановок

В разговоре на тему эффективности закона страховщики всегда обращаются к статистике жертв: 18 погибших пассажиров и 46 пострадавших в страшной аварии под Подольском; один погибший и 29 пострадавших пассажиров автобуса, перевернувшегося в Ставропольском крае; девять жертв столкновения автобуса и маршрутного такси в Ростове-на-Дону. И это далеко не полный список ДТП, случившихся за последнее время. Как разъясняет Андрей Юрьев, такая ситуация складывается не только в секторе автобусных перевозок. На сегодня обращения по происшествиям на общественном транспорте поступили практически во все страховые компании, имеющие лицензию на осуществление ОСГОП. СК «Согласие» произвела первую выплату в размере 440 тыс. руб. уже в начале июня. «Наиболее крупный убыток в нашей компании связан с аварией автобуса, принадлежащего компании «Автоэкспресс». Авария произошла в конце июня

на трассе Хабаровск–Комсомольск-на-Амуре и унесла жизни двух человек, еще семеро получили травмы разной степени тяжести», – говорит Елена Бочарова. «Нашей компанией выплачено более 20 млн руб., заявлено более 50 млн руб. по всем событиям, происшедшим за этот период», – приводит цифры Николай Галушин. СК «Энергогарант» разбиралась с одним из наиболее резонансных ЧП на транспорте за истекший период – это столкновение баржи с теплоходом «Полесье-8» на Иртыше 17 августа. «Ответственность перевозчика была застрахована в нашей компании. Погибших на сегодня шесть человек; граждан, получивших травмы разной степени тяжести, – порядка 47. Предварительная сумма страховой выплаты составляет 25–35 млн руб.», – рассказывает Гульнара Юрева.

Согласно статистике ФСФР, за первое полугодие по полисам ответственности перевозчиков страховщики выплатили 10 млн руб., а на начало сентября, по данным НССО, – около 40 млн руб., выплаты по страховым случаям примерно на такую же сумму находятся в процессе урегулирования. По многим случаям документы от потерпевших еще только поступают. Всего, по данным НССО, с начала года более 450 аварий на пассажирском транспорте квалифицируются как столкновение транспортных средств. Подавляющее большинство из них – аварии с автобусами и маршрутками. Потенциальный размер компенсаций, которые могли бы быть выплачены по закону об ОСГОП с начала 2013 года, оценивается в 900 млн руб.

Малый сбор

За полгода работы закона страховщики успели убедиться, что реальная сумма годовых сборов будет гораздо меньше прогнозируемых 7 млрд руб. «На текущий момент сумма премий по договорам страхования, загруженным в автоматизированную информационную систему НССО, – около 3 млрд руб. Думаю, до конца года будет заключено еще не более 10 тыс. договоров, а итоговая сумма премии не превысит 3,5–4 млрд руб.», – говорит Андрей Юрьев.

Основная причина недобора премии, как считают страховщики, – занижение перевозчиками количества перевозимых ими пассажиров. «Нас крайне беспокоит ситуация, когда по заключенным договорам страхования перевозится примерно 10 млрд пассажиров, тогда как, по официальной статистике, эта цифра должна быть минимум вдвое больше», – отмечает Андрей Юрьев.

Кроме того, перевозчики должны перестать игнорировать страхование. «В их структуре расходов затраты на страхование занимают меньше процента – это несколько баков бензина за годовую страховку. С одной стороны, понятно нежелание платить, но с другой – любой здравомыслящий хозяйствующий субъект понимает, что лучше отдать 20 тыс. руб. страховщику, чем при любом происшествии самостоятельно нести ответственность перед пассажирами. Эта самостоятельная ответственность может стоить десятки миллионов и в итоге обернуться разрушительными последствиями для всего бизнеса», – говорит Андрей Юрьев.

Источник: [Коммерсантъ-Деньги](#), № 36, 16.09.13

Автор: Рыбакова М.