

Госдума намерена рассмотреть во втором чтении проект закона об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам на одном из ближайших заседаний. В первом чтении законопроект был принят еще в 2010 году. С тех пор его рассмотрение переносилось несколько раз – авторы консультировались с участниками рынка, вносили поправки в текст, и вот многострадальный проект, кажется, созрел для второго чтения.

По мнению авторов документа, введение обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами приведет к увеличению объема компенсаций за ущерб, нанесенный жизни, здоровью или имуществу пассажира, в среднем до 6 млрд рублей, а максимально до 11 млрд рублей ежегодно. Размер страховой выплаты даже при минимальной страховой сумме будет достаточным для поддержания уровня жизни семьи пассажира в течение 4–10 лет в случае его гибели или получения качественных медицинских услуг и услуг по реабилитации в случае частичного повреждения здоровья.

Внедрение нового вида страхования потребует увеличения количества сотрудников страховых компаний. Предполагается, что будет создано как минимум 450 новых рабочих мест в страховой отрасли.

Страховая премия по обязательному страхованию будет определяться по соглашению сторон договора страхования и зависеть от обеспечиваемого перевозчиком уровня безопасности перевозок, технического состояния парка транспортных средств перевозчика и других факторов, влияющих на степень риска. Доля затрат на обязательное страхование в структуре затрат перевозчика, обеспечивающего приемлемый уровень безопасности, не будет высокой.

В последней редакции документа сроки вступления закона в силу были перенесены с 1 октября 2012 г. на 1 января 2013 г. Через девять месяцев после вступления закона об обязательном страховании ответственности перевозчиков в силу должен быть сформирован фонд компенсационных выплат.

Согласно законопроекту будет установлена единая для всех перевозчиков страховая сумма на каждого пассажира – 2,025 млн руб. на случай смерти, за причинение вреда здоровью – не менее 2 млн рублей, за причинение вреда имуществу – в размере не менее 23 тыс. Закон об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика распространяется на всех перевозчиков вне зависимости от типа транспортного средства за исключением легковых такси и метро.

В целом законопроект во многом сделан по подобию действующего Закона об ОСАГО: предусматривается создание СРО страховщиков, формирование гарантийных фондов. Вместе с тем вводится дополнительная ответственность страховщиков за необоснованный отказ или задержку выплаты. Тарифы предполагается сделать свободными, но в рамках ценового коридора, который будет устанавливаться правительством.

Одним из уже согласованных моментов будет создание информационной базы данных всех перевозчиков, в которую страховщики будут обязаны заносить информацию о всех заключенных договорах страхования. Это позволит контролировать наличие договоров по всем транспортным средствам, осуществляющим перевозку пассажиров.

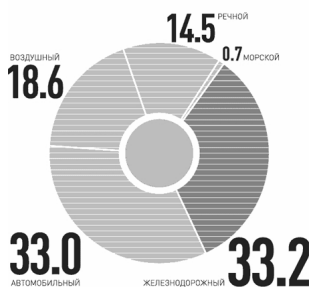
Страховщики неоднозначно относятся к законопроекту. Так, по мнению президента Российской ассоциации авиационных и космических страховщиков Ильи Кабачника, концепция законопроекта и его нынешняя редакция отвечают задаче обеспечения гарантии минимальной компенсации для пассажира, а также независимости величины этой компенсации от вида транспорта. В то же время законопроект не отвечает принципу защиты имущественных интересов перевозчика. Поставленная задача: обеспечить независимость порядка возмещения вреда от вида транспорта и характера перевозки практически невыполнима, и попытки создать единую схему и единые нормы для всех видов транспорта сталкиваются с неразрешимыми проблемами, вследствие чего законопроект создает чрезмерно сложную систему, элементы которой позаимствованы из ранее введенных и вовсе не свободных от проблем видов обязательного страхования. Таким образом, работоспособность предполагаемой системы вызывает вопросы. Авторы законопроекта выбрали некую схему и пытаются впихнуть реальную жизнь в эту схему.

По словам первого заместителя гендиректора «Росгосстраха» Дмитрия Маркарова, при обсуждении проекта в последний момент появилась достаточно странная новация,

включающая в закон общества взаимного страхования. Ключевые ведомства в итоге оказались против того, чтобы в страховании перевозчиков принимали участие общества взаимного страхования. Но пока боролись с этой поправкой, потеряли темп, и закон не был принят.

«Мы как страховщики поддерживаем введение закона, – говорит гендиректор «Ингосстраха» Александр Григорьев, – но обычной для таких случаев дискуссии между страховым сообществом и государством о необходимости этого закона нет. Страховые суммы в 2 миллиона по жизни, страховые события, методы урегулирования выплат и проч. определены, разногласий по ним нет. Противоречия есть между самими госорганами, которые пытаются в каком-то формате натянуть этот закон каждый на себя. А нам, страховщикам, все равно, кто конкретно из ведомств будет с чем работать. Суть закона в правильной ответственности государства перед своими гражданами, а страховщики здесь только инструмент. Потому и основные дискуссии идут где-то в недрах госструктур. Все необходимые вопросы (информационная база, реестр, право контроля и допуска перевозчиков на рейс и т.п.) пока не решены, поэтому успеют госорганы с этим разобраться или нет – не знаю».

СТРУКТУРА ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, %
Источник: Росстат



Источник: [Российская бизнес-газета](#), № 12, 27.03.12

Автор: Евпланов А.А.