

Госдума приняла в третьем чтении законопроект об обязательном страховании ответственности перевозчиков. При этом были учтены замечания, изложенные в президентском заключении.

В нем, в частности, говорилось, что в законопроекте не прописаны порядок и условия возмещения ущерба жизни, здоровью и имуществу пассажиров в части, касающейся одновременного участия в обеспечении перевозки пассажиров двух и более отдельных перевозчиков, а также в случаях заключения договора перевозки с одной компанией, а фактического предоставления этой услуги – с другой.

Президент указал также, что в законопроекте необходимо предусмотреть порядок и условия компенсации вреда, причиненного пассажирам в результате правонарушений третьих лиц, в том числе при совершении терактов.

Нуждался также в уточнении ряд основных понятий, используемых в законопроекте, необходимо было установить в законопроекте ответственность страховщика за необоснованный письменный отказ в выплате страхового возмещения или за уклонение от его выплаты.

Если раньше законопроект назывался «Об обязательном страховании ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам», то теперь его полное наименование – «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозке пассажиров метрополитеном».

В первоначальной редакции действие законопроекта распространялось на все виды пассажирских перевозок, включая метрополитен, но не затрагивало перевозки легковыми такси. В соответствии с документом страховая выплата за причинение вреда жизни пассажира составляет 2,025 млн рублей, здоровью пассажира – 2 млн рублей, имуществу пассажира – 23 тыс. рублей.

По расчетам минтранса, прогнозируемая величина страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика в расчете на одного пассажира составит от 0,01–0,16 руб. на трамвайном транспорте до 7,30–35,59 руб. на морском транспорте.

Исключив метрополитен из обязательного страхования, депутаты ввели в законопроект новую статью о порядке «возмещения вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, причиненного при перевозке пассажиров метрополитеном».

В случае нанесения вреда пассажиру подземка обязана выплатить ему компенсацию в тех же размерах, что и при страховании ответственности других перевозчиков. При этом моментом начала и окончания перевозки считаются моменты входа пассажира в вагон и его выхода из вагона. «Иной вред, причиненный метрополитеном пассажиру, возмещается по правилам ГК», говорится в законопроекте. Документ также прописывает порядок предъявления метрополитену требования о компенсации и порядок ее выплаты.

В новой редакции законопроекта также скорректирован порядок предъявления требования о выплате возмещения. Раньше законопроект предписывал страховщику иметь в каждом регионе филиал или представителя, уполномоченных рассматривать требования о выплате возмещения и осуществлять эти выплаты. Теперь если по месту жительства выгодоприобретателя отсутствует страховщик, заключивший договор обязательного страхования, его филиал или представитель, он вправе подать заявление в свободной форме и необходимые документы любому страховщику, действующему в этом регионе РФ и отвечающему требованиям законопроекта.

Появилась новая норма, освобождающая от обязанности страховаться перевозчиков на морских судах, застрахованных за рубежом в соответствии с международными договорами РФ или в добровольном порядке.

Уполномоченные правительством РФ ведомства должны будут проводить ежегодный мониторинг страховых тарифов, которые применяются при обязательном страховании. Результаты мониторинга доводятся до сведения государственных и муниципальных органов, а также граждан через печатные СМИ и Интернет.

Наряду с госрегулированием деятельности страховщиков по обязательному страхованию регулирует указанную деятельность единое общероссийское профессиональное объединение страховщиков, которое является некоммерческой организацией, основанной на принципе обязательного членства страховщиков, и действует в целях обеспечения их взаимодействия и формирования правил профессиональной деятельности при осуществлении обязательного страхования. Страховщик, который не входит в объединение, не вправе осуществлять деятельность по обязательному страхованию.

Наиболее вероятным кандидатом на роль национального союза представители страховых компаний считают Национальный союз страховщиков ответственности (НССО), который имеет опыт схожей работы в рамках закона об ОПО, вступившего в силу в январе этого года.

Законопроект (при условии его окончательного принятия в нынешнем виде) вступит в силу с 1 января 2013 года. Нормы о профобъединении страховщиков вступят в силу через 90 дней после официального опубликования закона. Положения о компенсационных выплатах из фонда профобъединения на случай банкротства или отзыва лицензии начнут действовать с 1 июля 2013 года.

По мнению президента Российской ассоциации авиационных и космических страховщиков Ильи Кабачника, законопроект не отвечает принципу защиты имущественных интересов перевозчика. Поставленная задача – обеспечить независимость порядка возмещения вреда от вида транспорта и характера перевозки – практически невыполнима. Попытки создать единые схему и 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. Эксперты сомневаются в работоспособности этого механизма.

По словам гендиректора компании «Ингосстрах» Александра Григорьева, обязательное страхование ответственности перевозчика – это абсолютно нормальный и нужный вид страхования. Пассажиры должны быть защищены, значит, лимиты и, следовательно, тарифы «должны быть приличными». Объем этого рынка Григорьев оценивает в 10 млрд руб.

Директор департамента страхования транспортных и морских рисков компании «АльфаСтрахование» Елена Лукьянова полагает, что о прибыльности создаваемого рынка можно будет судить, только когда станет понятно, какие на нем будут условия:

– Насколько это окажется интересным для страховщиков, будет зависеть от окончательного содержания законопроекта, правильного расчета основных величин, системы базовых тарифов и установленных принципов тарификации.

Новый закон не следует воспринимать как подарок для страхового сообщества, считает гендиректор СГ «Межрегионгарант» Евгений Потапов. Он уверен, что такое страхование будет не слишком лакомым куском для страховщиков. Скорее всего, сложится ситуация, аналогичная ОСАГО: в первые год-два убыточность будет низкой, затем начнет расти и к третьему-четвертому году достигнет своего максимума. Хорошо, если бы этот максимум позволял страховщикам выходить в ноль, а не нести убытки.

– Драка за рынок в любом случае будет, – полагает замглавы «Эксперта РА» Павел Самиев, – даже независимо от того, будет ли он рентабелен сразу или нет. Страховые компании сейчас гонятся прежде всего не за прибылью, а за объемами с прицелом на будущее. Больше шансов у нынешних лидеров по каско и ОСАГО.

Любопытные изменения вносит законопроект в другие законодательные акты. Так, в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» вносится поправка, предусматривающая обязанность оснащать транспортные средства техническими средствами контроля, обеспечивающими непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортного средства, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств (тахографами).

Поправки в Налоговый кодекс РФ относят суммы вступительных взносов и отчислений страховщиков в компенсационный фонд к расходам страховых организаций, в целях исчисления налога на прибыль. Также законопроект предлагает отнести средства, полученные профессиональным объединением страховщиков, к доходам объединения, не учитываемым при определении налоговой базы, в целях исчисления налога на прибыль.

В Кодексе об административных правонарушениях РФ устанавливается ответственность за несоблюдение перевозчиком требований об обязательном страховании гражданской ответственности. Согласно законопроекту штраф за данное правонарушение для должностных лиц составит от 40 до 50 тысяч рублей, для юридических лиц – от 500 тысяч до 1 млн рублей. За управление транспортным средством для перевозки грузов и пассажиров без технического средства контроля предусматривается наказание в виде штрафа на граждан в размере от 1 до 3 тысяч рублей, для должностных лиц – от 5 до 10 тыс. руб.

Источник: [Российская бизнес-газета](#) , № 20, 29.05.12

Автор: Евпланов А.