

У участников рынка входит в традицию начинать год новым обязательным видом страхования. На этот раз с 1 января вступает в силу закон об обязательном страховании ответственности перевозчиков. Представители этого бизнеса оказались самыми несговорчивыми из всех, кого обязали к страхованию. В итоге страховщики уже перенесли старт продаж страховок на середину февраля.

С 1 января 2013 года вступает в силу закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» (ОСГОП). Гибель каждого пассажира будет оплачиваться страховщиком в размере 2,025 млн руб., вред здоровью – в рамках 2 млн руб. Установлены лимиты и по порче пассажирского багажа – не более 600 руб. за 1 кг веса. При подготовке закона предполагалось, что расходы транспортников не сильно скажутся на кошельках пассажиров. По словам замдиректора департамента финансовой политики Минфина РФ Веры Балакиревой, расчеты предусматривали рост нагрузки на один билет в среднем на три-четыре рубля.

«Повышение стоимости перевозок обычно происходит из-за постоянно дорожающих услуг естественных монополий – топлива, электроэнергии, а страхование как составляющая стоимости билета будет незначительной по сравнению с остальными», – уверен замруководителя рейтингового агентства «Эксперт РА» Павел Самиев. По его словам, появление закона надо рассматривать не с точки зрения повышения тарифов, а как внедрение цивилизованной системы урегулирования убытков, которая бы финансировалась за счет поиска более эффективных решений, а не силами бюджета.

Новые правила будут распространяться на всех перевозчиков вне зависимости от типа транспортного средства, за исключением легковых такси и метро, однако для пассажиров метрополитена определяется тот же размер компенсационных выплат. Полис потребуется и транспортным компаниям, осуществляющим перевозку пассажиров по разовым заказам, несмотря на то что лицензирование на заказные перевозки было отменено. Страховой тариф по каждому из рисков определяется в расчете на одного пассажира в зависимости от вида транспорта.

Необходимость введения такого закона определяется высокой аварийностью на отечественном транспорте и отсутствием единого подхода для определения размера компенсации пострадавшим. Как заявил «Деньгам» глава страховщика «Транснефть» Кирилл Бровкович, «всплеск активности вокруг проекта закона наблюдался сначала после катастрофы «Невского экспресса», затем – после затопления теплохода «Булгария». «К сожалению, – добавил он, – цена принятия закона – десятки и даже сотни погибших и пострадавших в этих трагедиях». Между тем подобные законы уже приняты в большинстве стран, в частности в Казахстане и Белоруссии.

В России же до сих пор действует указ президента от 1992 года о страховании пассажиров, оценивающий жизнь в 12 тыс. руб. В добровольном порядке этот вид страхования ответственности не особенно популярен. Страховые суммы по таким договорам обычно не превышают 160 тыс. руб. на одного пассажира по аналогии с таким же лимитом по страхованию жизни в ОСАГО.

«Добровольное страхование ответственности практически полностью игнорируется в нашей стране, а механизмом принуждения бизнесменов нести социальную ответственность перед гражданами является исключительно механизм страхования. И в первую очередь именно обязательного страхования, – считает зампред правления СОГАЗа Николай Галушин. – Закон нужен, чтобы снять нагрузку и с государства, и с граждан по выплате и получению возможного страхового возмещения при наступлении убытков».

На данный момент нет единства в определении цены жизни пассажира: к примеру, на железнодорожном транспорте это 12 тыс. руб., в Воздушном кодексе лимиты выплат по факту гибели составляют 2 млн руб. Как говорит замруководителя отдела обязательного страхования ответственности перевозчика «Альянс» Алексей Алькин, указ президента Ельцина должным образом не функционировал. По словам эксперта, в рамках нового закона пассажирам предлагается качественно новый продукт. Как пояснила замруководителя Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Светлана Гусар, главное преимущество нового закона заключается в том, что выплата возмещения при причинении вреда здоровью будет осуществляться не на основании положений Гражданского кодекса (ГК), а согласно утвержденной таблице выплат.

Гражданин сможет получить выплату авансом, без представления документов, подтверждающих затраты на лечение. «Давайте рассмотрим ситуацию на конкретном примере, – предлагает Светлана Гусар. – Сейчас при сложном переломе ноги, например

большой берцовой кости, фактические расходы, предположим, 10 тыс. руб. И утраченный заработок в результате нетрудоспособности – 40 тыс. руб. (в качестве примера средней заработной платы. – «Деньги»). Соответственно, ориентировочная сумма компенсаций по ГК сейчас – 50 тыс. руб., а после введения таблицы выплат с 1 января 2013 года при таком же переломе гражданин получит 240 тыс. руб., поскольку нормативами установлено, что в данном случае выплачивается 12% страховой суммы, которая составляет 2 млн руб.», – говорит Светлана Гусар.

Битва за копейку

Если в отношении размеров компенсационных выплат у участников рынка разногласий нет, то вокруг проекта постановления правительства о пределах тарифного коридора разгорелась нешуточная борьба. Особенно активно против предложенных Минфином тарифов выступает ГУП «Мосгортранс».

Свое предложение Минфин опубликовал на официальном сайте в августе. Самые высокие ставки предполагалось установить для морского транспорта – в диапазоне от 22,48 до 45,25 руб. на одного пассажира. Далее следовали воздушный транспорт (9,87–19,87 руб.), междугородные и международные автобусные перевозки (9,14–18,40 руб.), внутренний водный транспорт (8,66–17,42 руб.), пригородные автобусные перевозки (1,34–2,70 руб.) и перевозки поездами дальнего следования (1,05–2,11 руб.).

Тарифы на перевозки городским транспортом оказались одними из самых низких (0,43–0,87 руб. для автобусов, 0,33–0,67 руб. для троллейбусов и 0,15–0,31 руб. для трамваев), но даже это не устроило «Мосгортранс». По словам гендиректора организации Петра Иванова, справедливой была бы ставка 1 коп. на пассажира. 30 октября на встрече транспортников с Владимиром Путиным в Ново-Огарево Иванов отметил, что «за последние семь лет у предприятия не было смертельных случаев среди пассажиров по вине водителей, было менее ста случаев, когда люди пострадали», и за этот период было выплачено 13 млн руб. компенсации.

Если учесть объем перевозок «Мосгортранса», то по предлагаемым Минфином тарифам предприятие, по словам Петра Иванова, должно будет ежегодно выплачивать страховщикам около 500 млн руб. В ответ на жалобы транспортников президент Путин призвал правительство скорректировать проект постановления о тарифах в сторону понижения.

Как рассказал «Деньгам» эксперт по вопросам страхования Российского автотранспортного союза Олег Лебединец, перевозчики настаивают на том, что тарифы рассчитаны некорректно, поскольку на регулярных пассажирских перевозках уровень аварийности значительно ниже, чем на заказных рейсах. «Если сравнивать со статистикой по ОСАГО, количество аварий и число пострадавших на пассажирском транспорте будет минимальным», – отметил он. «Я могу понять позицию страховщиков, которые хотят на первичном этапе аккумулировать средства, но не стоит забывать и о том, какая нагрузка при этом ложится на транспортные компании и в конечном итоге на пассажиров. Нужно опустить минимальный уровень тарифной ставки хотя бы до 15 коп. на одного пассажира на маршрутах регулярного городского автомобильного сообщения», – говорит он.

Отсрочка обязанности страховаться

На момент подготовки материала проект по тарифам так и не был внесен в правительство, несмотря на то что представители Минфина сообщили о преодолении основных трений с Минтрансом. Тем временем страховщики уже заявили, что смогут начать продажи обязательных полисов не ранее середины февраля. 14 ноября руководители 11 крупнейших страховых компаний России обратились к первому вице-премьеру Игорю Шувалову с открытым письмом, в котором призвали его принять меры по скорейшему урегулированию тарифного спора.

В этом письме участники рынка обращают внимание не только на задержку с выходом правительственных документов, без которых невозможно лицензирование компаний, но и на полное непринятие транспортным лобби тарифов Минфина. «Минимальные значения тарифов обязаны обеспечить финансовую устойчивость страховщиков при осуществлении потерпевшим выплат в размере, установленном законом», – говорится в письме.

«По закону при отсутствии утвержденных тарифов ФСФР не может начать процедуру выдачи лицензий страховым компаниям, – разъясняет президент НССО Андрей Юрьев. – В прошлом году сложилась ситуация, когда тарифы ОСОПО (страхование ответственности владельцев опасных объектов. – «Деньги») были приняты в начале октября, а опубликованы лишь спустя месяц. На этот срок было отложено получение лицензий».

Другое важное условие функционирования данного вида страхования – создание профобъединения страховщиков. Еще летом участники страхового рынка приняли решение, что этим союзом станет НССО. Однако по закону страховые компании могут инициировать внесение изменений в устав НССО только после получения лицензий. Это тоже потребует времени – перерегистрация устава в Минюсте, внесение записи в реестр ФСФР и т.д. Пока статус профобъединения официально не закреплён, страховая компания, даже получив лицензию, не вправе продавать обязательные полисы перевозчикам.

«Представители транспортного сообщества оказывают давление на процесс принятия тарифов, пытаясь их снизить в десятки раз от статистически рассчитанных показателей, – говорит Кирилл Бровкович. – У компаний, подпадающих под действие этого закона, сложилось мнение, что страховщики пойдут на этот рынок при любых условиях. Но это не так». По его словам, есть риск, что в этот сегмент пойдут компании, ориентированные на сбор премии, а не на выполнение своих обязательств.

На пути к прозрачности

Опрошенные «Деньгами» эксперты надеются, что ОСГОП выведет рынок перевозок из тени. С недостатком объективной информации страховщики столкнулись, в частности, при обсуждении тарифов. «Помимо резонансных событий в России ежедневно происходит большое количество аварий разного масштаба на разных видах транспорта, полноценной реальной статистики по которым просто не существует, – говорит Кирилл Бровкович. – Информация об ущербе от различных аварий на транспорте существенно более оптимистичная, чем объективная картина. Введение обязательного страхования ответственности перевозчиков позволит, во-первых, получать реальную статистику аварийности на транспорте, во-вторых, адекватно компенсировать гражданам ущерб от аварий».

В связи с отсутствием полной статистики страховщики затрудняются оценить рынок, который им предстоит занять. «Для оценки объемов нового рынка необходим документ, в котором будет четко прописан порядок определения количества пассажиров, – утверждает вице-президент «Ренессанс Страхования» Наталья Карпова. – Мы не исключаем возможности получения от перевозчиков, например, таких данных: автопарк в составе ста автобусов в год перевозит сто пассажиров, что является априори недостоверной информацией. Кроме того, по всем видам транспорта предусмотрена

вилка тарифов, но, как ее применять, пока непонятно».

По оценкам главы МСК Сергея Савосина, объем совокупной годовой страховой премии по данному виду страхования может составить от 5 млрд до 10 млрд руб. «Если первоначально речь шла о 10–18 млрд руб. (по оценкам Минфина), сейчас это в лучшем случае 6–8 млрд руб., а после недавней встречи президента с транспортниками велика вероятность очередного снижения тарифов (особенно для автобусных перевозок) и, как следствие, снижения объемов рынка до 4–5 млрд руб., что уже не так привлекательно с точки зрения прибыльности страхового продукта», – говорит Алексей Алькин.

Важную роль в обеспечении прозрачности сектора перевозок сыграет единая база, создание которой предусматривает закон. По словам Светланы Гусар, «в эту базу будут заноситься все происшествия на транспорте, включая те, что непосредственно не связаны с ДТП, например когда самого ДТП не было, но пассажиры пострадали и получили телесные повреждения в результате резкого торможения». Для облегчения создания единой IT-платформы НССО разрабатывает новые технологии, которые позволят значительно упростить работу с электронной базой данных, включая возможность использования QR-кода. Предполагается, что заключение договора по новому закону будет осуществляться с одновременной регистрацией в информационной системе. Впоследствии эти технологии могут быть распространены и на другие обязательные виды страхования.

Отсчет убытков

Опрошенные «Деньгами» страховщики утверждают, что прогноз убыточности ОСГОП в целом довольно мрачен. «Мы предполагаем, что уровень убыточности будет очень высок, – говорит Николай Галушин. – Это связано с текущей неопределенностью по тарифам, а также с другими причинами, например с заявлением страховщикам необоснованных претензий в части получения каких-либо травм, порчи багажа и т.д. Ведь закон работает не только в случае гибели пассажиров, он распространяется и на легкие травмы, ушибы, прочие повреждения. Именно по этой причине мы стараемся крайне осторожно входить в данный сегмент рынка и концентрируемся на корпоративных клиентах».

По словам Галушина, особое беспокойство вызывает парк старых и крайне изношенных автобусов, на которых осуществляются междугородные пассажирские перевозки.

Расчет тарифов был сделан под величину убыточности в размере 80%. По оценкам Сергея Савосина, убыточность по новым видам страхования выходит на нормальные операционные значения в течение первых двух-трех лет. «В среднесрочной перспективе эта убыточность оценивается на уровне 77%», – считает он. Алексей Алькин говорит, что убытков может быть много, а это вкупе с недостаточностью сборов может привести к появлению в целом убыточного страхового продукта.

По мнению начальника отдела страхования автоперевозчиков «Росгосстраха» Андрея Романова, на убыточность конкретного страховщика будут оказывать влияние прежде всего катастрофические события (гибель пассажиров при морской, речной, авиаперевозке и при междугородных перевозках автотранспортом), когда в одном транспортном средстве сосредоточено большое количество пассажиров.

Впрочем, даже после того, как перевозчики и страховщики придут к компромиссу с тарифами, пробелы в законе сохранятся. Не решен другой важный вопрос – порядок оформления инцидентов, которые не связаны с ДТП и присутствием при оформлении сотрудников ГИБДД. Например, когда пассажир заходит в автобус, который раньше времени трогается с места, и получает травму. Или при получении травм пассажирами во время экстренного торможения. Закон об ОСГОП предусматривает выпуск соответствующего постановления правительства, которое регламентировало бы порядок оформления подобных происшествий. На момент сдачи «Денег» в печать такой документ не был принят.

Источник: [Коммерсантъ-Деньги](#), № 48, 03.12.12

Автор: Рыбакова М.