

Формально с начала 2013 года в России действует закон о страховании ответственности перевозчиков. На практике он не работает и заработает еще не скоро.

На 295-м километре трассы Серов–Екатеринбург в начале апреля произошло ДТП с участием маршрутного такси. Водитель не справился с управлением, и маршрутка вылетела в кювет. Трех пассажиров, пострадавших в результате ДТП, доставили в ближайшие больницы. Скорее всего, никто из них даже не подозревал, что имеет право на получение возмещения за вред, причиненный их здоровью в результате действий водителя маршрутки.

Согласно закону о страховании ответственности перевозчиков за жизнь и здоровье своих пассажиров (ОСГОП), который вступил в силу с 1 января 2013 года, размер этого возмещения может достигать 2 млн рублей на каждого пассажира. Размер возмещения рассчитывается по специальной таблице – в зависимости от тяжести травм каждого пострадавшего. А родственники погибших пассажиров общественного транспорта могут рассчитывать на 2 млн рублей плюс расходы на погребение. Однако можно уверенно сказать, что ни один из пострадавших ни в этой, ни в других подобных авариях, случившихся в этом году, страховки не получил. Причина до боли знакомая – российская неорганизованность.

К 1 января ни один из перевозчиков не имел полиса обязательного страхования ответственности. И сегодня, несмотря на то, что формально страховая защита гарантирована пассажирам всех категорий общественного транспорта, случись вам оказаться в числе пострадавших, страхового возмещения вы не получите.

Работа над законопроектом о введении нового вида обязательного страхования началась еще в 2008 году. И все это время шли ожесточенные споры двух лоббистских групп: страховщиков и транспортников. Суть дискуссии – конечно же, тарифы. Закон об ОСГОП был подписан в июне прошлого года, и предполагалось, что он вступит в силу в октябре. Но споры вокруг размеров страховых тарифов разгорелись не на шутку. «Перевозчики оказали очень мощное сопротивление в вопросе тарифов, даже более мощное, чем владельцы опасных объектов, которым годом ранее также вменили в

обязанность страховать свою ответственность, – рассказывает Наталья Комлева, замуководителя отдела рейтингов страховых компаний рейтингового агентства «Эксперт РА». – Было мощное давление на власть с тем, чтобы снизить тарифы в новом виде обязательного страхования».

В результате компромисса тарифы получились несколько ниже тех, что показали актуарные расчеты, считает Николай Галушин, зампред правления страховой компании «СОГАЗ». Планировалось, что объем рынка ОСГОП составит 17 млрд рублей с учетом числа транспортных компаний и перевозимых ими пассажиров, затем эта цифра снизилась до 12 млрд, а потом и вовсе до 8,5 млрд. Но самое сильное снижение тарифов произошло после встречи главы «Мосгортранса» с президентом Путиным, где глава транспортной компании пожаловался на жадных страховщиков. В итоге тариф был еще раз снижен, а объем рынка уменьшился до 2,8 млрд рублей. «Представляете, насколько снизился тариф для страхового рынка, – это копейки, – говорит Наталья Комлева. – Снижение тарифов было слишком лихим». Но Виталий Ефимов, председатель Союза транспортников России, категорически не согласен. «Страховщики пытались взять вдвое-втрое больше, – объясняет он. – Наши расчеты показывают: для того чтобы погасить весь ущерб, нужно всего 3 млрд рублей».

Споры по тарифам официально завершены, но тема не закрыта. Сомнения в обоснованности утвержденных тарифов по новому виду страхования остаются. Так, в марте ОАО «Российские железные дороги» – компания, которая перевозит до 3 млн пассажиров в год, – провело тендер среди страховых компаний на право заключения договора обязательного страхования ответственности перевозчика.

Согласно условиям тендера, премия, которую компания была готова выплатить страховщику по данному виду страхования, составляла всего 6,7 млн рублей. Понятно, что стоимость страховки была рассчитана с учетом действующих тарифов. Но при наступлении страхового случая, пусть его вероятность на железнодорожном транспорте и невелика, полученной премии страховой компании хватит на выплату возмещения родственникам лишь троих (!) погибших. «Если за год пострадает больше людей, договор ОСГОП, заключенный с железной дорогой, для компании окажется убыточным», – считает Наталья Комлева.

В Национальном союзе страховщиков ответственности (НССО) подтверждают свою готовность бороться за повышение тарифов, и правительство по итогам первого полугодия готово вернуться к обсуждению вопроса. В Минтрансе заявили, что по результатам мониторинга «тарифы могут быть скорректированы».

Так или иначе, из-за тарифных споров задержалось и вступление в силу самого закона. Тарифы утвердили в окончательном виде 20 декабря прошлого года. Последний из подзаконных актов (Постановление правительства №1484 об утверждении Правил определения количества пассажиров для целей расчета страховой премии) был подписан за день до вступления закона в силу – 30 декабря 2012 года, а опубликован только 5 января 2013 года.

Выдача лицензий страховым компаниям на новый вид страхования началась лишь 24 января. Законодатели вынуждены были отодвинуть не только вступление в силу самого документа, но и переписать сроки вступления в силу отдельных норм. Так, штрафные санкции за отсутствие полиса страхования у транспортной компании вступили в силу лишь с 1 апреля, а срок начала компенсационных выплат был передвинут на 1 июля 2013 года.

До 14 марта транспортные компании вообще оказались вне рамок правового поля. Обязанность страховать свою ответственность за вред, нанесенный жизни, здоровью и имуществу пассажиров, с них никто не снимал, но приобрести полис обязательного страхования они не могли.

В стране не было ни одной страховой компании, владеющей юридическими правами страховать пассажирские перевозки. Страховщики не могли продавать полисы, потому что не являлись членами профессионального объединения. Такая необходимость прямо прописана в законе. А НССО только 14 марта был внесен в реестр субъектов страхового дела в качестве профессионального объединения страховщиков на рынке ОСГОП, что дало право страховщикам, входящим в Национальный союз, начать продажу полисов.

Но на практике до 1 апреля – даты, после которой за отсутствие полиса обязательного страхования ответственности перевозчикам стала грозить административная ответственность, – компании вообще не торопились с приобретением страховки. «У нас нет точных данных, но за прошедшие две недели очень небольшое количество транспортных компаний заключили договоры ОСГОП», – сообщили «Профилю» в НССО. «По самым оптимистичным оценкам, к началу апреля, через три месяца после начала действия закона, договоры заключили не более 10% транспортных компаний, – считает Наталья Комлева. – А в массовом порядке, я думаю, договоры страхования начали заключаться лишь в первых числах апреля». Закон предусматривает введение штрафов за отсутствие страховки: для компаний они составят от 500 тыс. до 1 млн рублей, а для

должностных лиц – от 40 тыс. до 50 тыс. рублей. Понятно, что наличие санкций в конце концов заставит большинство перевозчиков приобрести полис, но произойдет это не скоро.

Так же неспешно продвигалось в прошлом году страхование ответственности владельцев опасных объектов (ОСОПО), которые начали приобретать полисы лишь со вступлением в силу административных санкций за их отсутствие. Но даже под угрозой санкций к концу 2012 года – через год после вступления в силу закона об ОСОПО – страхованием оказалось охвачено не более 60% опасных объектов. «Опыт введения в России ОСОПО показывает, что массово полисы начали приобретаться лишь с началом действия штрафных санкций за их отсутствие, – комментирует пресс-секретарь НССО Светлана Пихоя. – Высока вероятность того, что в страховании ответственности перевозчиков мы будем наблюдать такую же картину».

Конечно, даже если у перевозчика не будет полиса, пассажиры, пострадавшие в аварии по его вине, имеют право на получение возмещения за потерянное здоровье. По закону ущерб пострадавшим обязан будет возместить сам перевозчик из собственного кармана. Правда, добиваться этого придется через суд.

При этом есть риск, что получить с перевозчика положенные по закону выплаты просто не удастся. К примеру, небольшие транспортные компании, у которых на балансе лишь пара автобусов, необходимость заплатить по 2 млн рублей за каждого погибшего в ДТП пассажира доведет до банкротства. Возможно, до перевозчиков будет постепенно доходить, что дешевле купить полис страхования ответственности, чем платить до 2 млн рублей каждому пострадавшему в аварии из собственного кармана. «Но охват транспортных компаний страхованием ответственности достигнет 80–90% рынка года через два», – резюмирует Наталья Комлева. А до этого времени декларируемая законом защита пассажиров новым видом обязательного страхования остается пустым звуком.

Источник: [Профиль](#), № 13, 10.04.13

Авторы: Г. Грузинова И., Хмелев М.