

Фальшивки были исполнены филигранно, даже их номера соответствовали полисам, которые получили в свое время реальные страховщики, а печати были полностью идентичны оригиналам. После того как в Интернете появилось объявление о продаже чистых бланков по смехотворной цене, сотрудники служб безопасности нескольких известных страховых компаний по телефону договорились о покупке. Продавец привез более 800 полисов, и выяснилось, что все они изготовлены нетипографским способом (оригиналы производит ФГУП «Гознак»). Найти изготовителей пока не удалось. Ведутся оперативно-розыскные мероприятия, в интересах которых информация о количестве изъятых фальшивок не разглашается.

И вот вопрос: сколько автовладельцев на наших дорогах ездят сегодня с фальшивыми полисами?

И сколько их еще может оказаться в зоне риска?

С москвичкой Ларисой Плешаковой мы общались в адвокатской конторе, специализирующейся в том числе на исках, связанных с автострахованием. Встрече предшествовали оперативно-розыскные мероприятия частного характера. «Я пыталась связаться с компанией «ЖАСО-М» по номеру, указанному в полисе, оказалось, что он уже не существует, – рассказывает Лариса. – Пробовала звонить агенту, который оформлял документы, – телефон заблокирован. Даже по наивности обратилась в компанию «ЖАСО», мне ведь в свое время «ЖАСО-М» представляли как дочернее предприятие. Там ответили, что никакого отношения к этой фирме не имеют и она к ним тоже. Хотела даже съездить в офис, адрес ведь известен: Садовая-Спасская, 18».

Но правильно сформулированный запрос в Интернете избавил от этой необходимости. Лариса выяснила, что искать некого. Поход к юристам и оценщикам оптимизма ей не добавил. Выиграть суд – возможно, сказали потерпевшей, но деньги получить будет не с кого.

«Попасть» на деньги – легко, вариантов – масса. Соломы в стране не хватит, чтоб подстелить. Да и можно ли, выбирая, скажем, страховую компанию, еще на старте понять, сойдет ли она с дистанции? Люди компетентные дают на этот счет конкретные советы. Но риск есть всегда. По словам Дмитрия Позднякова, начальника Контрольно-аналитического управления Российского союза автостраховщиков (РСА), в 2011 году Федеральная служба страхового надзора отозвала лицензии у пяти страховых компаний. А «Стоп-лист СК» информирует, что за последний год лицензий лишились 59 компаний. Буквально на днях была отозвана лицензия у «Росстраха». Между тем на его счету более 100 тысяч действующих договоров ОСАГО, а объем потенциальных обязательств колеблется в районе миллиарда. Всего же компании, потерявшие лицензии, должны клиентам порядка 6,7 млрд рублей. Хорошая часть из них открывалась, похоже, исключительно для сбора средств. «Как правило, российские СК создаются, чтобы урвать денег, отмыть их, а потом утопить компанию, – уверен Александр Мостынец, генеральный директор Союза компетентных профессиональных оценщиков («СКПО-авто»). – Таких у нас за последние четыре года только по Москве появилось несколько десятков. Одна из первых компаний-однодневок – «Генеральный страховой альянс». Она работала по всей России четыре года, подняла хорошие объемы и буквально за полгода слилась, все разбежались как тараканы. Эта компания изначально создавалась под сбор денег. Такой же была и СК «Гранит».

Процедура банкротства – это, по сути, юридическое уничтожение компании, ее ликвидация. Отзыв лицензии – лишение компании права заниматься страховой деятельностью. В «СКПО-авто» уверены, что для страхователя самый болезненный момент – это как раз приостановка или отзыв. Ведь в этом случае компания по факту существует, но не имеет права продавать полисы, соответственно, у нее нет притока денег. К тому же на ней, как правило, висит куча долгов. Получить деньги с такой компании страхователю практически нереально. Когда речь идет о полисе ОСАГО, все не так страшно. Ответственность по данным рискам за разорившуюся компанию несет РСА, который и производит выплаты. Это закреплено Федеральным законом №40. А вот на каско люди горят. Многие бьются в судах, тратят деньги на юристов, получают судебные решения, но взыскать средства с компании-банкрота, даже имея на руках положительный вердикт, нереально. Как сказал Александр Мостынец, «нет в данном случае правопреемника, который мог бы нести ответственность за СК. Даже если будет пущено с молотка ее имущество и вырученные деньги пойдут на компенсации, цифры окажутся несопоставимыми, а в очереди на ожидание выплаты человек может оказаться 5879-м». Почти 800 человек, пострадавших на ниве автострахования, прошли за последние четыре месяца только через одну компанию, занимающуюся независимой оценкой ТС, а таких компаний в столице около сотни. Что же до масштабов потерь, то, к примеру, компенсационные выплаты РСА по обязательствам скончавшейся ЭСКО могут составить от 400 до 800 млн рублей. По завершившему карьеру «Гармеду» потери выльются в среднем в 40 млн. Между тем только на ОСАГО в прошлом году СК «Гармед» заработала свыше 50 млн рублей, а ЭСКО почти 670. У большинства страховых компаний, лишившихся лицензий, доля портфеля по обязательному страхованию достигала 70%.

Средства для выплат клиентам разорившихся компаний аккумулируются в резервном фонде РСА. Его объем составляет сегодня около 7 млрд рублей. За пять лет работы клиентам выплатили более 6 млрд. Подсчитать количество компаний, созданных для того, чтобы собрать деньги и раствориться, конечно, невозможно. И все же группа риска существует, уверен Дмитрий Поздняков: «Сегодня в зоне пристального контроля РСА и органов страхового надзора находится 15–20 страховых организаций». В первом полугодии 2011-го в Федеральную службу страхового надзора поступило 14 457 жалоб. Почти половина связана с ОСАГО. Обращения рассматриваются долго, выплаты затягиваются и занижаются, обязательства по договорам добровольного страхования не выполняются – это основные претензии к страховщикам. Благо есть куда жаловаться. А вот автовладельцам, которые купили левый полис, уповать не на кого. С юридической точки зрения страховщик не несет ответственности за подделку. Более того, сам автомобилист может быть привлечен к уголовной ответственности за использование поддельных документов. Самые распространенные варианты подделок – это когда, например, оригинал документа не соответствует его копии. Или полис продан от лица компании действующей, а на самом деле она банкрот или лишена лицензии. Чаще всего черные полисы продают возле мест регистрации и переоформления ТС, где возможность проверить подлинность документа сведена к минимуму. Понятно, что лучше всего оформлять полис в офисе страховой компании, но так велико искушение сделать все быстро, да еще и на месте или с доставкой на дом. Кстати, в последнем случае «пробить» агента или брокера совсем несложно. У него должен быть юридический договор со страховой компанией, наличие которого можно уточнить, позвонив в центральный офис СК, там же стоит идентифицировать номер полиса. Кроме того, на сайте РСА по номеру можно узнать, выдавался ли он компании, обозначенной на печати.

В качестве примера история одного весьма дотошного юриста: «Срок действия страховки заканчивался у меня в июле, где-то за месяц мне практически ежедневно начали звонить страховщики. Я, в свою очередь, записывал названия всех компаний, а затем «пробивал» их. Из восьми только пять оказались реальными, три в реестрах ФССН и РСА не значились. А один молодой человек, которого я попросил приехать ко мне для оформления полиса с копиями паспорта и всех документов, подтверждающих его легитимность, просто не появился».

Попытаемся хотя бы приблизительно выяснить объемы левых предложений. Выдачей бланков ОСАГО занимается РСА. Если компании, его предлагающей, нет ни в реестре Союза, ни в реестре ФССН – значит, речь идет о фальшивке. Лишившаяся лицензии компания неиспользованные бланки обязана вернуть, но за последние пять лет на рынке «подвисло» почти 2,5 млн практически бесхозных полисов. Оказавшиеся за бортом страховщики продают полисы разве что не в промышленных масштабах, а потом

с полученными деньгами по законам жанра исчезают. Ежегодный объем теневого рынка полисов ОСАГО перевалил за 1,2 млрд рублей, подсчитали в РСА. До недавнего времени компании могли запрашивать практически любое количество бланков. А в итоге, по данным все того же РСА, на 48 млн бланков, проданных страховщикам, пришлось 35 млн заключенных договоров. Подсчитать разницу несложно.

Р.С. На фоне этих неутешительных расчетов и возникла идея установить квоты на выдачу бланков полисов автогражданской ответственности для каждой компании и останавливать выдачу бланков тем организациям, которые систематически нарушают требования законодательства. Для этого в РСА даже было введено разделение страховщиков на группы риска. Будет ли эффект от нововведения, узнаем позже.

Источник: Новая газета, № 109, 29.09.11

Автор: Путилова О.