

Старт обязательного страхования жизни и здоровья пассажиров в городских автобусах отложен до 1 апреля. Ни у одного страховщика нет лицензии на страхование ответственности перевозчика.

Закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика» вступил в силу с 1 января 2013 года.

Ко всем прочим расходам городских перевозчиков в этом году прибавятся еще многомиллионные страховые взносы, призванные компенсировать ущерб здоровью и материальные потери граждан, пострадавших во время поездки на автобусе или маршрутке.

Владельцы автобусов и маршруток отмечают, что страховые взносы завышены – они многократно превышают ежегодные выплаты перевозчиков по несчастным случаям, произошедшим в 2011–2012 годах. То есть самим бизнесменам выгодней возмещать ущерб потерпевшим без помощи страховых компаний. Предприниматели сетуют, что дополнительные расходы ввергнут частный наземный транспорт в убытки, из-за того что компенсировать рост расходов, повысив тарифы по своему усмотрению, перевозчики не могут – город устанавливает для всех перевозчиков (и государственных, и частных) единый предельный тариф.

Штрафной

За отсутствие страхового полиса компаниям грозит штраф от 0,5 млн до 1 млн рублей, плюс к этому на 50 тыс. рублей оштрафуют руководство транспортной компании. Но приобрести полис на сегодняшний день невозможно. «Мы обратились к нескольким страховщикам и везде получили мотивированный отказ», – говорит первый заместитель генерального директора ОАО «Третий парк» Михаил Богданов.

Ни один из страховщиков, представленных в Петербурге, пока не обладает лицензией на новый вид деятельности.

«Последние подзаконные нормативные акты, регламентирующие действия страховщиков, были приняты правительством в последние дни декабря. Сейчас ни у одной страховой компании нет лицензии на страхование гражданской ответственности перевозчиков, – объясняет директор по маркетингу страховой группы «АСК» Татьяна Долинина. – Поэтому было решено не применять к перевозчикам никаких штрафных санкций в I квартале».

Проверять наличие страховки и штрафовать перевозчиков будет Северо-Западное межрегиональное управление государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. В этом ведомстве подтвердили, что штрафные санкции к перевозчикам будут применяться только с 1 апреля. То есть именно с этого момента закон фактически начнет действовать, а пока у перевозчиков и страховщиков есть 2 месяца, чтобы заключить договоры.

Необоснованный тариф

Выбирать страховщика перевозчики намерены по наименьшей цене полиса. Дело в том, что законный механизм расчета стоимости страховки допускает достаточно большой разброс по сумме, которая зависит в том числе и от пассажиропотока предприятия.

Предварительные расчеты с использованием минимальных и максимальных тарифов показали, что ГУП «Пассажиравтотранс» необходимо будет потратить на покупку полиса 40–120 млн рублей. Примерно такие же суммы насчитали и частные перевозчики – «Третий парк», «Питеравто».

Перевозчики сетуют, что тарифы завышены. Так, в 2012 году произошло всего пять ДТП с пострадавшими по вине водителей автобусов «Пассажиравтотранса».

Всего за прошлый год к крупнейшему городскому перевозчику потерпевшие предъявили

исков на возмещение вреда здоровью на 7,6 млн рублей (4,5 млн в 2011 году). «Однако лишь часть требований была признана судом обоснованной, и в результате с предприятия было взыскано за прошлый год лишь 681 тыс. рублей», – говорит Александр Бебенин, генеральный директор ГУП «Пассажиравтотранс».

«Суммы, выплачиваемые пассажирам, значительно меньше взносов, которые нам предстоит выплатить страховщикам», – добавляет Михаил Богданов.

Прибыль в жертву

Перевозчики отмечают, что возросшие страховые взносы негативно отразятся на прибыльности бизнеса в целом, что может привести к закрытию низкорентабельных маршрутов.

Возможности повысить стоимость проезда по своему усмотрению у частных перевозчиков нет: в этом году перевозчики могут увеличить тариф всего на 1 рубль.

В свою очередь, в комитете по транспорту Петербурга полагают, что перевозчики немного лукавят, говоря о том, что тариф не компенсирует их затраты. Чиновники утверждают, что предельные тарифы на 2013 год установлены с учетом введения страхования и других затрат транспортников плюс прибыль.

Александр Бебенин, генеральный директор СПб ГУП «Пассажиравтотранс»:

– Страховые тарифы не учитывают реальную статистику аварийности с участием общественного транспорта. Так, в 2012 году произошло всего пять ДТП с пострадавшими по вине водителей автобусов нашего предприятия. В итоге по решению суда мы выплатили потерпевшим 680 тыс. рублей. Страховка обойдется нам в 40–120 млн рублей. При этом на сегодняшний день не только нет лицензированных страховщиков, но и не решен ряд важных вопросов. Кто компенсирует расходы на страховку нашему ГУП? По застрахованным возникают вопросы с подтверждением факта поездки с использованием билетов длительного пользования (электронных

кошельков), поскольку единственным документом, подтверждающим проезд, является билет.

Михаил Богданов, первый заместитель гендиректора ОАО «Третий парк»:

– Мы обновляем парк автобусов с соблюдением всех требований чиновников к технической оснащенности транспортных средств. Привлекаем на это заемные средства. Устанавливаем на автобусы по требованию государственных органов различное спутниковое оборудование. Теперь нам предлагают застраховать нашу ответственность перед пассажирами. И все это только часть расходов, которые у нас появились в последнее время, не считая стабильно дорожающего топлива. И при всем при этом город устанавливает нам такой предельный тариф, что мы можем повысить стоимость проезда в этом году всего лишь на 1 рубль. При сложившихся расходах для сохранения рентабельности нам нужно повышать цену до 45 рублей на коммерческих маршрутах.

Источник: [Деловой Петербург](#) , № 11, 29.01.13

Автор: Сологуб А.