

# Мартовские поправки в ОСАГО

Начала действовать (с 1 марта 2008 года) новая редакция Закона № 40-ФЗ об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО).

В нововведениях, по мнениям специалистов, есть плюсы и минусы, о которых важно знать каждому автовладельцу, чтобы не попасть под штрафные санкции при общении с инспекторами ГИБДД уже сегодня, а также и в прочие неприятные ситуации. Об этом говорили эксперты страхового рынка на «круглом столе» в агентстве Shadursky Promotion.

**Иностранные и отечественные юридические лица и граждане**, имеющие транспортные средства, зарегистрированные за рубежом, теперь смогут покупать страховой полис ОСАГО минимум на 5 дней, даже если они въезжают в Россию только на 1-4 дня. **Только физические лица**, владельцы авто, должны обратить внимание на следующие перемены в законе:

- не подлежат страхованию прицепы к легковым автомобилям;
- минимальный срок сезонного страхования сокращается до 3 месяцев.

**Прямое возмещение и европротокол могут не ввести.** По кулуарным сведениям, наиболее серьезные поправки, которые вступают с 1 июля и 1 декабря 2008 года, то есть прямое возмещение убытков и европротокол, возможно, будут отсрочены. Речь в данном случае идет о возможности обращаться с получением возмещения напрямую в свою страховую компанию и урегулировании ДТП без участия сотрудников ГИБДД.

**Обратной силы закон не имеет.** По словам заместителя генерального директора по автострахованию СК «Русский мир» Андрея Знаменского, действие новой версии закона распространяется только на те полисы ОСАГО, которые заключены с 01.03.2008, а ранее подписанные договоры «автогражданки» продолжают действовать на прежних условиях.

**Осторожно! Льготный период истек.** «При прежней редакции закона полис фактически действовал 13 месяцев, - замечает руководитель юридического отдела филиала ООО «Первая страховая компания» Павел Саввин, - то есть, если вы еще не заплатили за следующий год, но в течение 30 дней с момента окончания срока действия договора становились виновником ДТП, то ваша страховая компания все равно обязана была компенсировать ущерб».

Потому будьте бдительны: с 1 марта закон не предусматривает возможность заключения (продления в 30-дневный срок) договора задним числом, то есть договор вступает в силу только после оплаты.

По мнению директора по маркетингу филиала СК «Асоль» в Петербурге Юлии Дудко, как многие не знали о существовании льготного периода в первые годы действия ОСАГО, так многие и сейчас не узнают о его отмене, и их будут штрафовать органы ГИБДД.

**Не пропусти трехмесячный сезон ОСАГО - льгот нет!** Особенно важно в связи с отменой льготного периода следить за продлением толь-

ко что введенных краткосрочных сезонных полисов ОСАГО.

Как пояснил П. Саввин, к страховщикам часто обращаются клиенты, которые хотят застраховать машину меньше, чем на год, и меньше, чем на 6 месяцев. Обычно это связано с тем, что они собирались вскоре менять машину или надолго уезжать. «Уменьшение срока страховки позволит избежать лишних расторжений, денежных возвратов и пересчетов, то есть в какой-то мере поправки упрощают жизнь и страховщикам, и клиентам, - считает эксперт. - А минус покупки трехмесячного полиса в том, что его стоимость непропорционально выше годовых тарифов. Объясняется это тем, что так как водитель реже садится за руль, значит, тем выше риск того, что, оказавшись на дороге, он станет виновником ДТП».

**Реклама страховщиков с помощью стикеров отменена.** Страховщики считают данную меру правильной. Как полагает Ю. Дудко, «немногие водители хотят портить им свою машину, ведь отклеить стикер с лобового стекла почти невозможно». Более того, его смысл как подтверждение наличия страховки отсутствовал, так как полис все равно нужно было возить с собой.

**Возможно, новая форма приостановит страховых мошенников.** Смысл изменения, на первый взгляд, неочевиден, но имеет практическую пользу. Новый полис на какое-то время снизит ротацию «пропавших», которые использовали мошенники для своих махинаций по обману обеих сторон - как страхователей, так и страховщиков. «Наиболее типичная картина «исчезновения» полисов ОСАГО, когда большой пакет документов — полисы, стикеры и прочее — передается новому партнеру страховой компании (брокеры, агенты), а тот исчезает с рынка», - разоблачает мошеннические схемы П. Саввин.

**По ДТП на «внутренней территории предприятия» теперь тоже платят.** Отменены ограничения по страховым случаям. По оценке А. Знаменского, около 3-5% дорожно-транспортных происшествий происходит именно здесь, что ранее по закону извлекло страховщика от необходимости платить по такому случаю. «Под внутреннюю территорию предприятия некоторые недобросовестные страховщики подгоняли даже те (например возле торгового центра), которые такими не являлись, - комментирует применение закона юрист Первой страховой компании. — Потому что не существовало юридического толкования этого понятия».

Теперь его и вовсе исключили из юридической терминологии Закона об ОСАГО.

**Самостоятельная экспертиза страховщика делает простые выплаты делом одного дня.** Разобраться с сложными случаями ущерба теперь можно вместе со страховщиком на месте во время осмотра без привлечения третьей стороны - независимого эксперта, если точки зрения на стоимость повреждений и у страховщика, и у потерпевшего сходятся. «До 1 марта проведение независимой экспертизы было обязательным даже в тех случаях, когда было очевидно всем сторонам, сколько надо заплатить за ремонт, это очень часто бывает при мелком ущербе, - заметил А. Знаменский. - Теперь такие выплаты можно производить в течение дня».

**Сроки рассмотрения заявки расширены до 30 дней.** Новой версией закона установлен 30-дневный срок, за который страховщик должен принять решение о выплате, произвести ее или дать мотивированный отказ. Ранее это было 15 дней. «Это имеет общеевропейский характер, потому что в Западной Европе выплата без вреда жизни и здоровью производится за 60 дней, а по жизни и здоровью может рассматриваться больше», - оценивает нововведение А. Знаменский.

**За нарушение сроков выплат страховщиков штрафуют по ставке более 44% годовых.**

«Добросовестные компании практически всегда укладывались и в 15-дневный срок, за исключением подозрительных случаев, которые требуют дополнительного расследования. Бывают и ситуации, особенно если ДТП произошло не в нашем регионе, когда посылается запрос в ГИБДД того субъекта Федерации, а ответ не приходит, или приходит с большой задержкой».

Опасаться же, по мнению П. Саввина, следует того, что 30 дней — это послабление для некоторых страховых компаний, которые теперь смогут уже на законных основаниях задерживать еще на 15 дней рассмотрение дела, с которым они и так не спешили.

**Изменения выплат по жизни и здоровью.** Сняты ограничения страховой суммы по одному страховому случаю в 400 тыс. руб., куда входил максимальный лимит в 240 тыс. руб. по жизни или здоровью на всех, или до 160 тыс. руб. на 1 потерпевшего. Теперь каждый пострадавший в ДТП может получить возмещение по здоровью в размере до 160 тыс. руб. вне зависимости от того, было пострадавших 1 или 20. «Например, если пострададут пассажиры «маршрутки» (человек 15), то максимум страховщик выплатит 2,4 млн рублей», - объяснил П. Саввин.

И опасается, что такая поправка - на руку как раз нашим водителям «маршруток». Теперь у них

нет и финансовой необходимости водить машину аккуратно.

«В любом случае полную ответственность за жизнь и здоровье людей будет нести страховая компания», - делает он выводы относительно неоднозначного влияния поправок.

**135 плюс 25 равно плате за смерть.** Также, по оценке А. Знаменского, упрощена процедура получения выплаты в случае смерти: 135 тыс. руб. отводится наследникам за утрату и до 25 тысяч — на погребение погибшего.

«Ранее же были случаи, когда люди приносили чеки расходов на ритуальные процедуры, в том числе за продукты питания, по которым складывалось ощущение, что там была хорошая татарская свадьба, пытаясь получить максимальную сумму выплат», - комментирует П. Саввин.

Выплат по имуществу изменения не коснулись, как и многих других вопросов, которые по-прежнему остаются камнем преткновения в ходе практики судебных разбирательств.

**Что не решено в новой редакции Закона об ОСАГО.** Как отметила руководитель отдела урегулирования убытков филиала страховой группы «Адмирал» Елена Петунова, до сих пор, хотя и отменили лимит по выплате по жизни и здоровью, человек при получении вреда своему здоровью в ДТП не может своевременно получить необходимую медицинскую помощь, на которую он имеет право. «Существуют такие случаи причинения вреда здоровью, например сложный перелом, когда в соответствии с Законом об ОСАГО человек должен получать помощь по месту, к которому он прикреплен, что неудобно и неправильно, однако эта проблема остается неразрешенной именно на уровне закона», - констатирует она.

**Нововведения обрушат страховой рынок?** Участники «круглого стола» единогласно заявили, что уходить с рынка — значит признаваться в несостоятельности, что городские компании позволить себе сделать это не могут. Другое дело, что нужно уметь вести грамотную инвестиционную политику и составлять сбалансированные страховые портфели.

Что касается в целом вступивших в силу поправок, то, по мнению некоторых экспертов, они несущественно повлияют на страховой бизнес. «Но если с 1 июля вступит в силу прямое возмещение, то страховщиков в следующем полугодии ждут нелегкие времена, и придется перекидывать резервы, в том числе из других видов страхования», - уверен А. Знаменский.

**Дмитрий ГЛИНСКИЙ**

## Движение без простоев

Нынешнее раздражение абсолютно всех автомобилистов, вынужденных простаивать по полчаса перед закрытым слагбаумом у железнодорожного полотна, может уйти в прошлое если не полностью, то хотя бы частично: в ближайшее время петербургские власти решат судьбу первых 36 переездов, и, скорее всего, они будут закрыты.

Железнодорожный узел Петербурга имеет выход на десять направлений, в том числе на Московское, Ладожское, Витебское и другие, на территории города расположены 6 вокзалов и 38 железнодорожных станций. Из них к 30 примыкают подъездные пути промышленных предприятий, которые так или иначе влияют на улично-дорожную сеть. Общая их протяженность составляет без малого тысячу километров.

Но вот с загруженностью железнодорожных магистралей дело обстоит пестро: на совещании в Смольном председатель комитета по транспортно-транзитной политике Александр Асаул сообщил, что среднесуточный оборот 43 путей составляет более десяти вагонов в сутки, полусотни — до десяти. По меньшей мере сто из них пропускают всего 1 вагон, а некоторые вообще не используются.

По выводам института «Ленпром-транспроект», три десятка переездов можно безболезненно закрыть.

Профильный комитет уже разработал было и проект соответствующе-

го постановления. Но губернатор Валентина Матвиенко посчитала, что «не надо такими минимальными шагами двигаться. Программа должна быть расписана на ближайшие 2-3 года. В первую очередь надо демонтировать те переезды, которые совсем или почти не используются. В дальнейшем предполагается ее расширение, конечной целью становится избавление города от малоиспользуемых подъездных железных дорог, при невозможности их закрытия — строительство новых двухуровневых пересечений путей с улично-дорожной сетью.

На совещании также обсуждался вопрос о наиболее проблемных путях, таких, как у станции Новая Деревня в Приморском районе, которые часто закрывают для автомобильного транспорта из-за маневровых тепловозов с грузовыми вагонами, а то и вовсе с одним. А в это время на Колмязском проспекте сразу же начинается пробочный коллапс.

И вообще Приморский район - это как остров всего с пятью дорогами,

совершенно не справляющимися с транспортным потоком, поскольку именно там идет массивное жилищное строительство, бурно растет население, количество личных машин — и совершенно ничего не делается по улучшению сообщения.

Достаточно серьезной задачей при этом становится выяснить, кому что принадлежит. Ведь даже из первого списка пересечений определен собственник только пяти — Октябрьская железная дорога. С остальными, так же как со всеми имеющимися в городе подъездными путями, будет разбираться специально созданная рабочая группа.

На те пути, которые являются бесхозными, но используются близлежащими предприятиями, должны быть оформлены документы. Если какие-то участки находятся в собственности, но не эксплуатируются, то с их хозяевами будут вести переговоры о необходимости демонтажа за их счет. Нищие дороги, а такие, как говорят, тоже есть, предполагается убрать за счет средств ОЖД и городского



бюджета. Губернатор при этом поспешила успокоить руководителей предприятий: «Мы не будем предпринимать каких-то действий, которые бы нанесли вред петербургской промышленности».

Решено в течение полугода проверить все железнодорожные пути, ведущие к промпредприятиям, определить, насколько интенсивно их используют, часть переездов перевести на ночной график работы, в определенных случаях рекомендовать перейти на другие виды перевозок.

Будет решаться вопрос и о строительстве двухуровневых путепроводов на некоторых улицах. Но к этому приступят уже после анализа всей ситуации. Поскольку тема взволнова-

ла председателя комитета по благоустройству и дорожному хозяйству Олега Виролайнена, решение проблемы, по его убеждению, нужно увязывать с уже запланированным строительством 34 транспортных развязок в 2008 - 2015 годы.

А через полгода рабочая комиссия должна будет отчитаться перед губернатором о проведенной полной инвентаризации. После чего будет понятно, во сколько обойдется демонтаж неиспользуемых железнодорожных путей, а программа по избавлению города от переездов будет согласована с руководством Октябрьской магистрали.

**Ольга ВОЛКОВА**