

СТРАХОВАННИЕ



Промышленники нашли защиту от страховщиков **18** | «Дырявое» страховое покрытие в ОПО: как залатать? Рецепт промышленного лобби **18** | Итоги реформы ОМС: кто заметил изменения? **19** | Страховщик меняет профессию: устройство частной медицины **19**

Талон в один конец

передел рынка

С 1 января 2012 года контролировать техосмотр (ТО) автомобилей вместо МВД станут страховщики. От полиции им досталось тяжелое наследие в виде коррупции, с которой будут бороться упрощением процедуры ТО и «рыночными механизмами». Реформа должна снизить страховые выплаты, поскольку на дорогах станет больше исправных автомобилей. Впрочем, эксперты уверены, что талон ТО по-прежнему можно будет купить за взятку.

Автодилеры завели реформу

Идея масштабной реформы ТО зародилась в 2006 году. Главдумского комитета по собственности Виктор Плещачевский внес в Госдуму законопроект, предполагавший передачу функции техосмотра из ГИБДД частным компаниям. Процедура ТО была на тот момент крайне несовершенна: сначала нужно было отстоять многочасовую очередь, а затем 40–60 минут наблюдать за проверкой машины. Большинство автоладельцев не желали тратить на это время и покупали талон техосмотра за взятку (так поступало, согласно соцопросам, примерно 63% населения). Коррупция стала основным пороком этой системы.

Поводом для ускорения реформы стало стечение обстоятельств. Во-первых, передачу техосмотра частному бизнесу стали лоббировать крупные автодилеры, заинтересованные в расширении клиентской базы. Движимые этим лобби, депутаты подготовили проект закона о техосмотре, однако в 2010 году он застрял на согласовании в правительстве. Одновременно началась реформа МВД, в ходе которой силовиков было решено избавить от ряда функций, в том числе техосмотра. Последней каплей, переполнившей чашу, стали огромные очереди на пунктах инструментального контроля в Москве весной 2011 года. В апреле на это среагировал президент Дмитрий Медведев, заявив, что «техосмотр изжил себя напрочь», и предложив «вообще отменить» эту процедуру или сделать техосмотр «беспроblemным для граждан». После этого

законопроект о ТО был в спешке доделан и в середине июня 2011 года принят Госдумой.

На новой тяге

Основная задача, которая стояла перед властями, — решить, кому отдавать функцию техосмотра. ГИБДД лишалась этой функции не хотела — еще в 2006-м она предлагала более мягкий вариант реформы, согласно которому частные компании должны были получать в Госавтоинспекции аккредитацию на работу. Рассматривался еще один вариант — передача техосмотра под контроль независимой от чиновников организации, экономически заинтересованной в предоставлении услуги технического осмотра.

Однако в качестве контролера операторов техосмотра был выбран Российский союз автостраховщиков (РСА), так как страховщики экономически заинтересованы в исправном техническом состоянии автомобилей. С 1 января, согласно закону «О техническом осмотре транспортных средств», система будет работать следующим образом. Стать оператором техосмотра может любая структура, будь то автосервис, автодилер, существовавший ранее пункт инструментального контроля. Для этого нужно иметь необходимое оборудование и экспертов-техников. Чтобы начать работать, нужно получить платную аккредитацию: 20 тыс. руб. РСА возьмет за рассмотрение заявки на получение документов, еще 10 тыс. руб. — за оформление каждого пункта техосмотра (у оператора может быть несколько филиалов). Платным также будет ежегодное подтверждение аккредитации.



С 1 января 2012 года талон ТО предъявлять инспектору ГИБДД не надо. ФОТО МАКСИМА КИМЕРЛИНГА

Основные новшества закона касаются авто владельцев. От прохождения техосмотра будут освобождены автомобили, которым меньше трех лет. Ни медсправки, ни квитанций об уплате транспортного налога более не потребуются — нужны будут только документы о владении автомобилем, а между оператором и водителем будет составляться договор о предоставлении услуг. Согласно правилам прохождения инструментального контроля, проект которых готовит Минтранс, время проверки уменьшится на 15–20% и займет не более 35 минут для легкового автомобиля. Для этого планируется упростить, в частности, проверку антиблокировочной системы тормозов, рулевого управления, а также исключить проверку маркировки ремней безопасности. Часть упрощаемых процедур, как говорят в Минтрансе, либо не связаны с обеспечением безопасности на дорогах, либо просто устарели.

Если обнаружится неисправность, то теперь устранить ее можно будет в том же сервисе,

где машина проходит техосмотр. На стадии подготовки законопроекта ГИБДД была против этой опции, опасаясь, что техники-эксперты будут злоупотреблять служебным положением, обнаруживая несуществующие поломки и неисправности, отправляя на платный ремонт к своим же коллегам.

Полученный после диагностики талон предъявлять инспектору ГИБДД не нужно — с 1 января 2012 года отменяется штраф за езду без этого документа (хотя в ПДД требование возить с собой талон остается). Он понадобится только для оформления полиса ОСАГО. Здесь появятся определенные ограничения. К примеру, получить полис нельзя, если срок действия талона кончился полгода назад. Это делается с той целью, чтобы уменьшить на дорогах количество автомобилей с неподтвержденным техническим состоянием. Еще одно важное новшество — ответственность оператора за выполненные работы. Подразумевается, что если при проведении ТО эксперт не заметил, к примеру, открученную гайку и водитель попал из-за этого в аварию, то материальную от-

ветственность будет нести оператор. Теоретически при серьезном ДТП с пострадавшими можно будет привлечь техника-эксперта или оператора к уголовной ответственности.

Основной вопрос, который до сих пор еще не решен, касается цены техосмотра. Формально верхний ее предел будут устанавливать региональные власти на основе методики, которую разработала Федеральная служба по тарифам. Из нее следует, что техосмотр для легкового автомобиля в РФ не должен стоить дороже 1 тыс. руб. (примерно столько стоит инструментальный контроль в Москве в ценах 2011 года). В Минэкономразвития считают, что верхний предел должен составлять 2 тыс. руб. Еще выше предлагают в РСА — 2,5 тыс. руб.

Несогласные на встрече

Основные споры ведутся о том, сможет ли закон побороть коррупцию. «Этого точно не произойдет, поскольку в системе остаются работать пункты техосмотра при МВД, а значит, и взятки останутся», — считает председатель Движения автомобилистов России Виктор Похмелькин. — Да и потом кто сказал, что другие операторы не будут брать деньги? Коренные пороки неустраиваемы в российских условиях: невозможно выделить в коррумпированной системе один кусок, связанный с техосмотром, и ликвидировать мздоимство».

Многие эксперты считают, что чиновникам необходимо было рискнуть, передав техосмотр саморегулируемой организации (СРО), — тогда коррупцию наверняка удалось бы побороть. «В этом случае если выявлялся обман со стороны оператора, то его можно сразу наказать и удалить с рынка», — считает лидер движения автомобилистов «Свобода выбора» Вячеслав Лысаков. — Игроки несут ответственность за свои решения и приучаются работать прозрачно». Гендиректор союза «Техэксперт» (объединяет около 500 компаний, занимающихся техосмотром) Сергей Зайцев считает, что в СРО «контроль за операторами ведется специалистами в области техосмотра, а не специалистами в области финансов, каким является РСА».

«Предлагаемая законом система не имеет ничего общего с западной системой аккредитаций операторов техосмотра», — поясняет господин Зайцев. — В Европе в компанию приезжает экспертная комиссия, которая проверяет техническую базу, оборудование, технологию, экспертов. Кроме того, контрольные проверки совершаются ежегодно. А РСА будет проверять только бумажки, не знакомясь с реальным положением вещей. С таким подходом неудивительно, если теневой рынок по продаже техосмотра сохранится».

Цена техосмотра, по мнению экспертов, вырасти не должна. «Себестоимость операций не из-

менилась, какая разница, кто их выполняет? — возмущается Вячеслав Лысаков. — Понятно, что цены растут с учетом инфляции, но то, что предлагают чиновники, в два-три раза дороже действующих расценок. С какой стати? Техосмотр вообще должен быть бесплатен для тех, кто на постоянной основе обслуживается у оператора — такой водитель должен получать талон автоматически раз в год».

«Повышение цен перевесит все преимущества, которые может дать реформа: упрощение процедур, возможность выбора оператора», — добавляет Виктор Похмелькин. По его словам, за техосостояние машины все равно будет отвечать «только водитель». «К примеру, автовладелец прошел инструментальный контроль, прошло три-четыре дня, и в машине что-то отвалилось. Как доказать связь произошедшего с действиями оператора? Это невозможно», — считает правозащитник.

Российский союз автостраховщиков убежден в пользе принятого закона (см. интервью). Однако Сергей Зайцев не разделяет оптимизма страховщиков по поводу того, что реформа техосмотра привлечет серьезный бизнес. «Сначала дилеры действительно боролись за участие на этом рынке, но как только власти объявили, что трехлетки от техосмотра освобождаются, интерес сразу пропал», — считает он. — В качестве источника дохода техосмотр никого не интересует, поэтому

ожидать огромной очереди за аккредитацией я бы не стал».

По словам господина Зайцева, из числа автодилеров, которые желают заниматься новым бизнесом, «в лучшем случае пара десятков» компаний соответствует техническим требованиям, которые предъявляются к пунктам техосмотра. «У кого из них есть приборы для контроля уровня света в фарах? — объясняет он. — А устройство, измеряющее усилие на педали тормоза? Многие ли эксперты знают, что перед замером СО нужно опрессовать конструктивную целостность и герметичность выпускной системы?».

«Думаю, что все необходимое для закона документы до Нового года выпущены не будут, в итоге реформа начнется безобразно и плохо», — считает депутат Госдумы, основатель компании «Рольф» Сергей Петров. — Чиновники будут в спешке принимать нормативные акты, наткнутся на глупость и потом вносить изменения. Может быть, когда-нибудь в Россию придут менеджеры, способные принимать сильные решения. Возможно, они вообще отменят техосмотр. В Грузии на это решились, в результате количество ДТП из-за неисправных автомобилей не увеличилось». Отмену инструментального контроля поддерживает и Виктор Похмелькин: «Главный порок — коррупцию в техосмотре — можно победить только хирургическим путем».

Иван Буранов

«ГАРАЖИ МЫ АККРЕДИТОВЫВАТЬ НЕ БУДЕМ, ЭТО ТОЧНО»

О том, как заработает реформа ТО, рассказал в интервью «Ъ» президент Российского союза автостраховщиков (РСА) ПАВЕЛ БУНИН.

— Осталось чуть более месяца до вступления в силу закона о техосмотре. Какие нормативные документы, необходимые для его реализации, уже приняты? — Подписано постановление правительства о размере платы за аккредитацию и постановление, закрепляющее за ФСФР функцию контрольного органа. Около 20 документов находятся в высокой степени готовности. Основной документ — это правила техосмотра. Как только он будет подписан (на момент сдачи «Ъ-Страхования» в печать данный документ не был подписан), все остальные документы будут выпущены в оперативном порядке. Можно уверенно говорить о том, что все требования законодательства будут исполнены в срок и техосмотр в новом виде заработает с нового года.

— Почему задерживается выпуск правил техосмотра? — Правила уже разработаны Минтрансом, и мы ждем их утверждения в самые короткие сроки. Необходимо понимать, что правила должны быть тщательно продуманы, так как они затрагивают интересы 29 млн человек, прошедших в прошлом году техосмотр. В следующем году в связи с тем, что автомобили до трех лет не будут проходить техосмотр, таких людей будет меньше — около 14–15 млн человек ежегодно.



— Как отразится вступление в силу закона на работе страховых компаний? — Ключевая роль в законе отводится РСА как профессиональному объединению страховщиков, участвующих в продаже полисов ОСАГО. Непосредственно к функциям страховых компаний будет относиться проверка наличия действующего талона ТО при заключении договора обязательного страхования. В 2012 году начнет работать единая база техосмотра ЕАИС ТО, созданием которой сейчас занимается МВД.

А с 2013 года страховщики при выдаче полиса будут сверять данные с ЕАИС ОСАГО. — Кому времени обычные талоны из оборота уйдут? — Не сразу. Нельзя совершать никаких резких действий, если это касается

миллионов людей. О переходе талона в электронный вид можно будет говорить, когда обе системы — ЕАИС ТО и ЕАИС ОСАГО — начнут работать в полном объеме. Согласно закону о ТО, ЕАИС ОСАГО заработает с 1 января 2013 года.

— Понятно, что получат от реформы водители — возможность проходить техосмотр быстро и качественно. Автодилеры получат новых клиентов. Какую выгоду сулит закон страховым компаниям? — Страховщики заинтересованы в снижении аварийности и, как следствие, в снижении количества страховых выплат. В интересах страховых компаний — минимизировать количество страховых случаев. А для этого автомобили должны быть технически исправны. — Успеют ли РСА и страховые компании наладить работу с операторами техосмотра к новому году? — Есть две группы заинтересованных в этом бизнесе структур. Во-первых, это действующие 8 тыс. пунктов инструментального контроля — их список МВД передат, мы их автоматически внесем в реестр в конце декабря. Вторая часть бизнеса — автодилеры, автосервисы и те компании, которые хотели бы заниматься проведением техосмотра. Как только будут утверждены правила аккредитации операторов ТО, мы готовы заранее получить от них пакет документов на рассмотрение, еще до вступления закона в силу. Тогда им останется в первый рабочий день, 10 ян-

варя 2012 года (закон вступает в силу с 1 января 2012 года), подать заявление, в течение нескольких дней получить аккредитацию и начать работать. — Есть понимание, сколько компаний подадут заявки? — На сегодняшний день, по самым предварительным оценкам, речь идет о 200 автодилерах и 250 автосервисах, но их может быть значительно больше. — Совсем немного по сравнению с 8 тыс. существующих пунктов. Как будет построен процесс от сдачи заявления до начала работы? — В течение десяти дней мы должны провести документальную проверку оператора. После этого мы принимаем решение и вносим оператора в наш информационный ресурс, чтобы водитель-страхователь мог зайти на сайт РСА и выбрать удобный для себя пункт техосмотра.

— В правилах аттестации ничего не сказано о проверке помещений и оборудования — проверяются только документы. Нет ли риска, что из-за этого появится много липовых операторов? — Конечно, возможность появления жуликов нельзя исключить. По нашему мнению, выездные проверки были бы целесообразны, но госведомства считают иначе. Выездные проверки будут проводиться по жалобам граждан. Предусмотрена достаточно жесткая система контроля: при подтверждении двух обоснованных жалоб в год аккредитация будет аннулироваться.

(Окончание на стр. 18)



Каско — понятие собирательное!

Возможно, вы, как и многие, считаете, что Каско — фиксированная страховая услуга. Это не так! На самом деле Каско — это набор различных опций по защите от ущерба, причиненного вашему автомобилю, вашему здоровью и здоровью ваших пассажиров. В понятие Каско также входят опции, обеспечивающие ваш комфорт при возникновении страхового случая. Поэтому, оформляя страховку на сайте **renins.com**, вы сами определяете, какие услуги вам действительно необходимы, а от каких можно отказаться и значительно сэкономить на стоимости полиса. Например, вы можете застраховать машину только от угона и ущерба, а можете выбрать полный пакет страховых услуг, который включает в себя страхование здоровья водителя и пассажиров, выезд аварийного комиссара на место ДТП и многое другое. Оформляя страховку у нас на сайте, вы видите, из чего складывается окончательная цена, и таким образом сами выбираете — на чем вам сэкономить и сколько!

в целях экономии — renins.com

Круглосуточный центр обслуживания клиентов:

8 800 333 8 800

Ренессанс®
страхование