

страхование

На низком старте

обязательные виды

Последние приготовления к началу работы закона об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев опасных объектов (ОПО) подходят к концу. Страховщикам осталось получить бланки полисов и лицензию. Триумф страховщиков омрачает предложение Минэкономразвития снизить утвержденные правительством тарифы по ОПО.

Последний барьер

С 1 января 2012 года в силу вступает закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев опасных объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте». Несмотря на то что времени до обозначенной даты остается крайне мало, дебаты вокруг одного из ключевых документов, необходимых для запуска закона, разразились с новой силой. Речь идет о страховых тарифах, рассчитанных Минфином и утвержденных 1 октября правительством.

В начале ноября Минэкономразвития на своем сайте опубликовало проект постановления, предполагающий их существенное снижение. Например, для предприятий электроэнергетики — с 4,05% до 0,03%, для промышленных объектов, использующих взрывчатые вещества, — с 1,96% до 0,21%, для горнорудной и нерудной промышленности — с 0,94% до 0,14%, для объектов нефтепродуктообеспечения — с 0,13% до 0,1%, а для гидротехнических сооружений — с 0,1% до 0,004%.

Как пояснил „Ъ“ директор департамента инвестиционной политики и развития частногосударственного партнерства Минэкономразвития Сергей Белых, министерством не была проведена оценка регулирующего воздействия (ОРВ), так как документ в установленном порядке в адрес Минэкономки не поступал. «После обращения представителей всех бизнес-сообществ как в адрес министерства, так и в правительство РФ было принято решение по корректировке тарифов, которые уже нами подготовлены и направлены на заключение ОРВ. После проведения необходимой процедуры и получения заключений, проект будет направлен на согласование», — говорит Сергей Белых.

Минэкономразвития предлагает пересмотреть не все тарифы, а лишь те, по которым выявлены несоответствия данных, используемых при расчете, отмечают в министерстве. «В процессе подготовки были учтены все необходимые компоненты для расчета базовых ставок страховых тарифов и теперь отражают реальную картину и гарантируют возмещение ущерба третьим лицам в случае аварии», — подчеркивает представитель министерства. Согласно расчетам, экономический эффект от новых тарифов для промышленников составит 23,5 млрд руб., а для бюджета — 4,7 млрд руб.

Как отмечается в пояснительной записке к проекту постановления, за основу расчетов были взяты данные производственных объектов из ежегодных отчетов Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору, а также Фонда социального страхования.

А рынок против

Инициатива Минэкономразвития вызвала в страховом сообществе большой резонанс. «После того как была проведена столь длительная подготовка и правительство приняло соответствующее решение, инициатива по пересмотру тарифов вызывает, как минимум, недоумение», — говорит первый заместитель гендиректора компании „Ростотстрах“ Дмитрий Маркоров. — Мы считаем, что это непропорциональный и несправедливый подход к столь серьезному вопросу, который в результате может привести к тому, что емкости рынка не хватит для покрытия обязательств в результате крупных убытков».

По мнению заместителя гендиректора страховой компании «Согласие» Елены Бочаровой, расчеты Минэкономразвития плохо согласуются с реальной



Минэкономразвития подвесил тарифы ОПО ФОТО ВИТАЛИЯ БЕЗРУКИХ

статистикой аварий и оценкой реального технического состояния опасных объектов на подавляющем большинстве предприятий. «Даже в утвержденных правительством РФ тарифах есть секторы, где тарифы уже занижены. Инициатива министерства вызывает удивление и не может получить поддержки», — подчеркивает Елена Бочарова.

Участники рынка опасаются, что снижение тарифов неизбежно повлечет за собой рост убыточности. «Реальную убыточность по ОС ОПО пока никто не знает, так как не накоплено достаточных статистических данных. При введении ОСАГО тарифы первоначально также рассчитывались на основе средних статистических данных.

После первого года действия закона об ОСАГО выяснилось, что реальная аварийность была в четыре раза выше», — отмечает исполнительный вице-президент группы «Ренессанс Страхование» Наталья Карпова.

Определенное непонимание у президента Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Андрея Юрьева вызывает тот факт, что Минэкономразвития предлагает скорректировать тарифы лишь по 11 позициям из 267. «Когда мы видим такого рода точечные инициативы, это свидетельствует только о том, что они не проработаны, не прошли обсуждение в рамках Минфина и, соответственно, поддержаны быть не могут, потому что в основе должно быть именно то, на чем зиждется все мировое страхование», — актуарные расчеты», — подчеркивает он.

Принцип домино

Страховщики не исключают, что в случае реализации инициативы Минэкономразвития может появиться риск краха всей модели ОПО: если пониженные тарифы будут утверждены, страховщики — члены НССО резко сократят долю своего участия в перестраховочном пуле, что приведет к уменьшению его емкости, а позже и к уходу компаний с этого рынка.

«У нас договор страхования публичный. Если гидрозлектростанция приходит на страхование в нашу компанию, я не могу ей отказать. Я буду должен заключить договор страхования, который будет подписан без соответствующего перестрахования. Таким образом, риск находится на одной компании, что приводит к распылению всей модели гаранти-

рования выплат», — объясняет замглавы «Ингосстраха» Николай Галушин. По его мнению, такое положение дел неминуемо приведет к сокращению участников перестраховочного пула и НССО. «И следующий шаг — это похороны всей модели обязательного страхования опасных производственных объектов. Вот к каким последствиям приведет просто популистские заявления о том, что тарифы высоки, давайте, не опробовав их на практике, под ними подпишемся», — подчеркивает Николай Галушин.

Не дожидаясь развития наихудшего сценария, Андрей Юрьев направил в адрес министра экономического развития РФ Эльвиры Набиуллиной письмо, в котором объяснил причины озабоченности страхового сообщества в связи с инициативой МЭР. В НССО уверены, что проверка страховых тарифов на предмет ОРВ выходит за пределы сферы ответственности МЭР, кроме того, данный процесс начался слишком поздно.

По мнению участников рынка, поднимаемый вопрос об изменении тарифов, тем более с сторону понижения, можно лишь тогда, когда накопится необходимая статистика, на что может уйти до десяти лет. «Если, например, по ОСАГО определенная статистика страховых событий была нарабатана уже за первые два года работы, то в такой сфере, как страхование ОПО, для наработки достаточного объема статистических данных для внесения решения о тарифе или иной корректировке тарифов потребуется не менее пятидесяти лет», — считает гендиректор страховщика «Россия» Юрий Колесников.

«УСТРАИВАТЬ ПЕРЕВОРОТ НА РЫНКЕ РАДИ ТАКОГО ЗАКОНА — ЭТО СТРЕЛБА ИЗ ПУШКИ ПО ВОРОБЬЯМ»

О том, как за два месяца до наступления обязанности страховаться бизнес-сообществу удалось заполнить в союзники Минэкономразвития, какими должны быть страховые тарифы и в чем заключаются недостатки принятого закона, „Ъ“ расскзал руководитель подкомитета по обязательным видам страхования РСПП Андрей Денисов.



Андрей Денисов

Почему к расчетам тарифов по ОПО подключилось Минэкономразвития?

— На протяжении всей работы над тарифами было несколько согласительных комиссий. Минэкономразвития, постоянно участвуя в этих встречах, сделало вывод, что, во-первых, тариф как минимум спорен и, во-вторых, министерством не проведена оценка регулирующего воздействия. В результате Минэкономразвития для себя решило, что стоящие перед ним задачи, связанные с оценкой, необходимо довести до конца.

Закон четко задает арендаторы рентабельности страховщиков, которая должна быть на уровне 80%. Из тех тарифов, что предложены Минфином, видно, что рентабельность будет гораздо выше — по разным опасным объектам убыточность будет составлять от 6% до 26%. Видя прямое несоответствие требований закона предполагаемой рентабельности, Минэкономразвития и сочло возможным дать свою отдельную, независимую от Минфина и РСПП версию тарифов.

В чем просчитали Минфин?

— Так как закон покрывает только аварию и только на опасном объекте, считать тариф нужно исходя из информации только о количестве аварий только на опасных объектах и количестве пострадавших во время этих аварий. Эта информация содержится в ежегодных отчетах Ростехнадзора. Что вместо этого сделал Минфин? Он оперся на статистику Фонда социального страхования, в которую попадают любые производственные травмы, даже те, которые работники получают по пути на работу и обратно. В результате у Минфина получилось, что на одного пострадавшего приходится до 40 пострадавших. Эта статистика имеет лишь косвенное отношение к авариям на опасных производствах, зато тариф сразу увеличился на порядок.

Почему РСПП не предлагал свою версию тарифов?

— Это не так. В рамках согласительного процесса мы дали свои расчеты. Первая согласительная комиссия была в августе — это было совещание у замминистра финансов Алексея Саватюгина. На том совещании впервые прозвучало: «Если вы не согласны с тарифами, дайте свои комментарии и свои предложения». Тогда мы действительно дали свои комментарии и предложения с расчетами в таблицах и с комментариями.

На что промышленники опирались при своих расчетах?

— Поскольку закон покрывает только аварию на опасном производстве, мы взяли статистику именно опасных произ-

водств. Эта статистика находится в ежегодных отчетах Ростехнадзора. Мы также запросили информацию об авариях на опасных объектах у компаний — членов РСПП, таких как РЖД, ФСК, НЛМК, ЛУКОЙЛ, «Уралхим» и другие. И по нашей статистике получилось, что во время крупных аварий количество пострадавших в три раза меньше, чем количество погибших. Когда происходит крупная авария, к сожалению, действительно больше людей гибнет, чем получает травм. И на основании той статистики, которая у нас есть, мы рассчитали альтернативные тарифы.

Как актуарная часть расчета Минфина мы подошли очень трепетно. В их материалах есть методика, есть формула, по которой эти тарифы рассчитаны. Чтобы был понятен масштаб расхождений, мы именно эти формулы и взяли за основу для своих расчетов, но использовали официальную статистику Ростехнадзора и ту информацию, которую получили от участников РСПП. То есть с точки зрения активности мы не менее профессиональны, чем Минфин.

Как Минфин оценил предоставленные РСПП расчеты?

— Нет. Наши тарифы правильные. Мы считали на основании правильной статистики. Мы правы, потому все останется по-прежнему», — debates со стороны Минфина проходили в таком режиме. Мы предлагали найти независимого эксперта, которого согласуют обе стороны, и пусть он даст свою версию, и пусть это будет согласительная версия. Минфин отказался от привлечения к расчетам третьей стороны.

Тарифы Минфина — такая уж непомерная нагрузка на бизнес?

— Если все страховое сообщество знает, что ответственность перед третьими лицами стоит примерно 0,1%, то откуда в тарифах Минфина берутся 4%? Объясните — почему? Бизнес готов платить, но он не готов платить за то, что навязано без какого-либо логического объяснения. Кроме того, и для среднего, и для малого бизнеса это действительно серьезная дополнительная финансовая нагрузка. Не случайно и РСПП, и ТПП, и «ОПОРА России», и «Деловая Россия» заняли единую позицию по этому вопросу.

Этот вид страхования существует во всем мире, причем покрытие намного шире, а стоимость на порядок дешевле.

Для того чтобы оценить, сколько стоит страхование, надо просто провести тендер, и по результатам предложенных котировок сложится рыночная стоимость продукта. И поверьте мне, эта рыночная стоимость будет в десятки раз меньше того, что сейчас требует закон. Мы за рыночный механизм. Если мы дадим государственный бюджет строим, опираясь на рыночную стоимость нефти, давайте уважать рынок не только при составлении бюджета, но и в принципе его уважать.

Вы все же рассчитываете на понижение тарифов?

— Хотя почти все инстанции законом уже проведены, согласительный процесс продолжается. И мы не просто надеемся, мы работаем для того, чтобы вовлеченные в процесс стороны понимали, что нельзя увеличивать стоимость страхования только по этому виду для РЖД в 255 раз, а для ФСК — в 383 раза. Это в конце концов отразится не только на бизнесе, но и на нас в жизни.

На вас взгляды, закон об ОПО в принципе нужен?

— Да, нужен. Нужно развивать юридическое понятие ответственности в рамках российского законодательства, потому что сейчас фактически главенствует безответственность. Во всех развитых юрисдикциях понятие ответственности перед третьими лицами является ключевым, основополагающим принципом деятельности любой компании. РСПП и промышленники не против, а за такой закон.

Но как он написан, вам не нравится.

— Закон очень узкоспециализированный. Риски, которые покрываются этим законом, составляют лишь небольшую часть того ущерба, который покрывается полисом гражданской ответственности перед третьими лицами во всем мире. В нашей ситуации произошло следующее: покрытие сузили, а тарифы увеличили. Когда иностранным андеррайтерам присылают текст закона, они смотрят его и понять не могут: а как его перестраховывать? Здесь же должна быть ответственность перед третьими лицами, должна быть экология, но не должно быть собственных сотрудников — это другой вид страхования.

Наибольший объем выплат (более 50%), связанных с ответственностью перед третьими лицами, во всем мире приходится на экологический ущерб. А что сделал закон? По нему полностью исключена ответственность за экологию (вероятно, будет еще один вид обязательного страхования, и вновь в тарифом в несколько процентов). Введение лимитов ответственности перед третьими лицами как за жизнь и здоровье, так и за изменение условий жизнедеятельности — это действительно шаг вперед. Но при этом весь акцент перенесен с третьих лиц, которые никакого отношения к предприятию не имеют и пострадали в результате аварий, сбоя, катастрофы, на собственных сотрудников.

Законом, по сути, создан гибрид, который пытается объединить несколько видов страхования в рамках одного, но при этом выхватывая куски из разных

покрытий — из страхования от несчастных случаев, страхования гражданской ответственности перед третьими лицами. Создается эклектичный продукт, где гораздо больше, чем на профессиональном сленге страховщиков называется, дыр в покрытии, чем реального покрытия.

Подозреваете ОПО в неэффективности?

— Толчком к принятию этого закона послужили катастрофы на шахте «Распадская» и Саяно-Шушенской ГЭС. В обоих случаях, если бы он на тот момент существовал, работал бы крайне странно: по Саяно-Шушенской ГЭС платежей не было бы вообще, поскольку причиной аварии не был опасный объект, а по шахте «Распадская» на всех погибших (91 человек) был бы страховой лимит всего в 10 млн руб. Страховщики больше не могли бы заплатить просто из-за установленного законом лимита. Это значит, что возмещать ущерб должны были бы владельцы шахты и опять государство. О какой эффективности здесь можно говорить? Устраивать переворот на рынке ради такого закона — это стрельба из пушки по воробьям.

Предприятия — это единая технологическая цепочка, в которой может быть несколько десятков и сотен опасных объектов с этими объектами, и сделать единый полис с тем максимальным лимитом, который к этому предприятию относится. Какой смысл на каждый отдельный объект (а их 340 тыс.) делать отдельный полис? Это не ОСАГО, опасные производственные объекты по улицам не ездят.

Как промышленники относятся к положению о возможности регресса?

— Это противоречит здравому смыслу и принципу страхования. Этот пункт дает огромное поле для произвола. Если ты страхуешь, то платишь деньги за то, что страховая компания взяла этот риск на себя. Но сделать так, чтобы страхователи из своего кармана оплачивали и премию, и ущерб, — это просто продавецская кака-то...

Если страховая компания считает, что есть предписания и риск плохой, пусть не берет его на страхование. И пусть остальные члены НССО поступают так же. И пусть тот промышленник, который не выполняет эти предписания, будет оштрафован за то, что на его предприятии отсутствуют нормальные меры безопасности. Когда он их все снимет, тогда его и застрахует. А если ты застраховал, то этот договор, в который вовлечены две стороны. В Европе никакого регресса в таком случае нет. Страхование — это на самом деле очень хороший инструмент управления рисками. Он адекватен по цене, и с его помощью можно решать очень многие финансовые, административные, юридические вопросы. Страхование может быть очень удобным, помогающим людям, государству и бизнесу, но это пока не наш случай...

Интервью взяла
Марина Кадикова

Все по плану

Тем временем работа по подготовке к исполнению закона идет полным ходом. Как рассказал „Ъ“ Андрей Юрьев, на сегодняшний день уже есть все три ключевых документа, необходимых для того, чтобы с 1 января закон заработал. Речь идет о страховых тарифах, правилах страхования и порядке определения вреда, максимально возможного количества потерпевших и уровня безопасности опасного объекта. «Страховщики, имея на руках все эти три документа, готовы с 1 января полноценно реализовывать закон», — говорит президент НССО.

Познак уже приступил к печати тиража чистых бланков полисов ОПО. «Совокупный заказ составляет 1,67 млн бланков полисов. Мы ожидаем, что сами полисы будут изготовлены знаком к 15 декабря этого года. Срок в две недели до конца года достаточен для того, чтобы обеспечить логистику этих бланков полисов по всей территории России и с 1 января иметь возможность заключить договоры страхования», — считает Андрей Юрьев.

Страховое законодательство будет регулировать 120 дней на принятие решения по поводу выдачи лицензий с момента получения от компании заявления об этом. Однако Федеральная служба по финансовым рынкам (ФСФР) решила пойти страховщикам навстречу в вопросе получения лицензий для работы на рынке ОПО. «Надзор приложит все усилия для того, чтобы выдача новых лицензий прошла в максимально короткие сроки», — заявил на одном из страховых мероприятий в середине ноября глава ФСФР Дмитрий Панкин.

Вместе с тем, по его мнению, основной сложностью при получении лицензий претендентами окажется необходимость быстрого устранения выявленных надзором недостатков, которые повлекли выдачу предписаний. «Предписания службы имеют большинство компаний, готовых выйти на рынок ОПО», — подчеркивает он. Напомним, что, согласно закону об организации страхового дела, наличие предписания органа надзора является препятствием для получения новой лицензии страховщиком.

Рынок для избранных

Тем временем продолжает увеличиваться и число членов НССО, желающих работать с новым обязательным видом страхования. По словам Андрея Юрьева, на сегодняшний день в союз входит 48 страховщиков. «Ни одного отказа во вступлении в НССО на уровне президиума союза принято не было. Это свидетельствует о том, что страховой рынок абсолютно открыт для новых членов при условии соблюдения обязательных требований, которые предъявляются и федеральным законом и правилами по вступлению в союз», — отмечает глава НССО.

Впрочем, степень открытости рынка для страховщиков поставлена под вопрос общественной организацией «ОПОРА России», по инициативе которой Федеральная антимонопольная служба (ФАС) в октябре возбудила в отношении НССО дело по признакам нарушения закона о защите конкуренции в связи с установлением необоснованных условий членства в союзе. В частности, речь идет об обязательном вступлении в перестраховочный пул, о необходимости наличия у страховщика лицензии на перестрахование и требования к наличию двухлетнего опыта в области добровольного страхования опасных объектов. Причем подразумевается не только опыт заключения договоров, но и опыт проведения выплат.

«Узкий пул таких компаний, наверное, справедлив. Но не до абсурда узкий. Действительно, должны быть опыт, знание, платежеспособность и многое другое. Но если средняя компания может страховать средние объекты, почему ее не включить в союз?» — задается вопросом президент «ОПОРЫ России» Сергей Борисов. По его словам, заседание комиссии ФАС по рассмотрению данного дела состоится завтра, 30 ноября.

Марина Кадикова

«ГАРАЖИ МЫ АККРЕДИТОВЫВАТЬ НЕ БУДЕМ, ЭТО ТОЧНО»

(Окончание. Начало на стр. 17)

— Уже подписано постановление правительства РФ, где указывается стоимость получения разрешительного документа — 10–30 тыс. руб. С точки зрения бизнеса суммы символические. Для чего тогда вводятся аккредитации, если получить ее сможет фактически любая компания?

— Одна из задач новой системы — создание цивилизованного рынка услуг по проведению техосмотра и развитие конкуренции в этой области, и поэтому плата за аккредитацию носит не разгильдяйский характер. Необходимо создать широкую сеть станций, предоставляющих услуги по проведению ТО, чтобы граждане могли выбирать оператора по соотношению «цена-качество». Кроме того, необходимо понимать, что РСА не бюджетная и не коммерческая организация. Средства, полученные РСА от аккредитации, будут покрывать расходы союза на осуществление функций в области организации технического осмотра: аккредитация операторов ТО, затраты на обеспечение операторов бланками талонов ТО, выплаты сотрудникам, поддержание работы сайта, осуществление выездных проверок и т. д.

— Много говорится о том, что коррупция в системе техосмотра исчезнет с появлением рыночных механизмов. С трудом верится, что система покупки техосмотра за взятку, существовавшая десятилетия, после нового года исчезнет.

— Введение рыночных механизмов в сфере предоставления услуг по техосмотру в том числе будет направлено на сокращение коррупции. На рынок придут новые участники. Комплекс мер, предусмотренных законом, значительно ограничивает возможности для незаконной продажи талонов. Организации будут отвечать деньгами за качество услуг, которые они предоставляют, кроме того, будет введена система учета бланков талонов. Создание прозрачной системы ЕАИС ТО, которая будет содержать все сведения об автомобиле, прошедшем ТО, также направлено на сокращение коррупции в этой области.

— Почему было решено автоматически зачислить в перечень операторов техосмотра 8 тыс. существовавших ранее пунктов ГТО и 300 ПМК МВД? Там же останутся прежние работники. Нет ли опасения, что они будут способствовать сохранению коррупции и продолжать торговать талонами?

— Риск коррупции должен сократиться. Будут введены нормы обеспеченности операторов талонами — мы же будем знать, сколько на ПИКЕ линий, какова их производительность, какое нужно время на прохождение техосмотра для определенного вида транспорта. Операторы раз в квартал будут получать талоны с расчетом на максимальную загрузку. Конечно, можно продать талон нечестно, не проведя ТО, но тогда его надо продать по цене ниже рынка, иначе его никто не купит. При этом оператор располагает определенным ограниченным количеством талонов, с которых можно получить определенное количество денег легально. Какой смысл их дешево продавать?

— Ваша логика понятна, но тогда она работала бы и сейчас. Однако талоны покупают дорожке официальной цены техосмотра — за 3–4 тыс. руб. И основная причина — нежелание стоять в очереди.

— На рынок придет большое количество новых игроков. Как только операторов будет так много, как страховых брокеров, продающих полисы, все изменится. Очередей не будет. Законом предусмотрена методика минимальной обеспеченности субъектов операторных техосмотра. Будут учтены такие параметры, как количество автомобилей, протяженность территории субъекта федерации и многое другое. Этот документ готовит Минрегион России.

Ужесточатся ли требования к оборудованию, которое должны иметь операторы?

— Оно останется таким же, как и было, в ближайшее время не будет меняться. У автодилеров диагностическое оборудование гораздо лучше, чем требуется. Мы уже вели переговоры с крупными европейскими компаниями, которые задумываются о выходе на российский рынок. Они могут вложить в рынок совсем другие деньги и привнести в Россию совсем иное оборудование, другие технологии и стандарты работы. А старые пункты техосмотра будут работать по новым правилам. Вся концепция реформы заключается в том, чтобы действующий бизнес остался на рынке, но при этом была повышена его ответственность. По этой же причине не будут ужесточены требования к техническим экспертам, поскольку стоит задача сохранить рабочие места. Гаражи мы аккредитовать не будем, это точно.

Сложно ли стать оператором техосмотра с нуля?

— Минимально необходимое оборудование для диагностики легковых автомобилей стоит примерно 1 млн руб. Стоимость аренды помещения в спальном районе невелика. Условно говоря, если

линия занимает 100 кв. м — это 300 тыс. руб. в год. Эта сумма окулается примерно за две недели работы оператора.

— Закон предусматривает возмещение ущерба от ДТП, которое произошло по вине оператора. Каким образом это будет происходить?

— К примеру, у вас произошел страховой случай, авария, не важно, по какой причине. Вы в любом случае получаете страховую выплату. Далее если у страховой компании есть подозрения, что ДТП произошло по вине оператора, который недосмотрел за техническим состоянием машины, то будет проведена экспертиза. Если подозрения подтвердятся, то страховщик будет выяснять отношения уже с оператором, к примеру, в судебном порядке.

— Но ведь полис ОСАГО страхует ответственность перед третьими лицами. Предполагая, машина сломалась на ходу и врезалась в дерево, потому что оператор не обнаружил, к примеру, незакрепленную рулевую тягу. Что будет в этом случае, ведь у дилера нет полиса ОСАГО?

— ОСАГО такие ситуации действительно не покрывает, потому что нет ответственности третьего лица. Однако в любом случае действует установленная законом обязанность оператора возместить причиненный ущерб, если же он откажет, вы обращаетесь в суд.

— Сейчас между ведомствами ведутся споры о предельной стоимости технического осмотра. Минэкономразвития говорит о потолке в 2 тыс. руб., ФСТ — в 1 тыс. руб. Какого мнения придерживаетесь вы?

— Чтобы бизнес был честным и рентабельным на уровне 15–20%, услуга техосмотра должна стоить, по нашим оценкам, около 2,5 тыс. руб.

— Для чего понадобились нормативы обеспеченности пунктами техосмотра для регионов, ведь ожидается существенное увеличение пунктов ТО?

— Согласно закону, ФСТ разрабатывает методику максимальной стоимости техосмотра. Региональные власти в соответствии с этой методикой будут определять свою максимальную стоимость ТО. Предположим, что в соответствии с разработанной ФСТ методикой максимальная стоимость ТО в регионе — 2,5 тыс. руб., а губернатор принял решение, что максимальная цена техосмотра — 100 руб. Коммерсантам это невыгодно, они не будут открывать бизнес в этом регионе. В такой ситуации губернатор, исходя из нормативов минимальной обеспеченности населения операторами ТО, должен на деньги регионального бюджета открыть необходимое количество пунктов техосмотра.

— В законе написано, что в этом случае руководитель региона должен направить представление в правительство РФ, которое «примет меры».

— Правильно, губернатор должен отчитываться перед правительством о том, что закон в его регионе не работает. Это очень хорошая мера. Так реализуется ответственность руководителя региона за свои решения.

— Сейчас страховые компании и брокеры при оформлении полиса ОСАГО должны проверять данные об авариях, в которые попадал гражданин, для коррекции стоимости страховки. Но на практике этого никто не делает и никто это контролирует. Нет ли опасения, что по такому же принципу никто не будет проверять и талоны?

— Это не совсем так. Сегодня при оформлении полиса ОСАГО большинство страховых компаний проверяет данные об авариях. Но, к сожалению, есть и нечестные брокеры. С 1 января 2013 года будет введена обязательная электронная проверка, которая подразумевает, что полис нельзя будет выписать, не занеся данные в электронную базу и предельно не проверив данные о пройденном техосмотре. РСА будет осуществлять жесткий контроль процесса, поскольку полис ОСАГО становится гарантом того, что машина прошла ТО.

— По некоторым оценкам, потенциальный объем рынка услуг технического осмотра составляет \$2,2 млрд. Соответствует ли это действительности?

— Это оценка с учетом того, что проходит техосмотр будет столько же людей, сколько и раньше, — 29 млн человек. Если считать, что техосмотр будет проходить около 14–15 млн человек, то объем рынка составит около \$1 млрд.

— Реформа ТО направлена на уменьшение количества аварий из-за технической неисправности машин. Но по статистике ГИБДД за этот причине произошло всего 1–2% ДТП. Выходит, что проблемы, ради которой все затеяно, не существует?

— РСА и страховые компании в прошлом году заплатили гражданам 54,3 млрд руб. компенсаций. 1% от этой суммы — 543 млн руб., это достаточно большие деньги, чтобы задуматься об их экономии. Если размышлять о числе погибших в ДТП, то 1% — это 2,6 тыс. людей. За это стоит бороться.

Интервью взял Иван Буранов