Кому доверят техосмотр?

Ключевой вопрос закона о техосмотре — передача его проведения юридическим лицам или индивидуальным предпринимателям, аккредитованным РСА в качестве операторов технического осмотра. Как это будет выглядеть на практике? Редакция ССТ обратилась к экспертам рынка с вопросами, касающимися деталей проведения процедуры.

1. **Каким организациям, на Ваш взгляд, целесообразно было бы передать проведение техосмотра?**
2. **Способствует ли новая схема проведения техосмотра снижению рисков мошенничества и коррупции?**
3. **Какой Вам видится роль страховых компаний в новой схеме проведения техосмотра?**
4. **Как Вы считаете, можно ли снизить цену техосмотра за счет уменьшения числа контролируемых параметров?**

Борис Ласкин,
Исполнительный директор Национальной ассоциации предприятий технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств (НАПТО)

Борис Ласкин:

Для техосмотра транспортных средств необходимы соответствующая производственная база и средства диагностирования. Этими ресурсами обладают технические сервисы, как авторизованные заводами-изготовителями, так и независимые, которые могут обеспечить для населения территориальную доступность данной услуги. Другое дело, что пока сохраняется запрет на совмещение функций проведения технического осмотра и оказания услуг

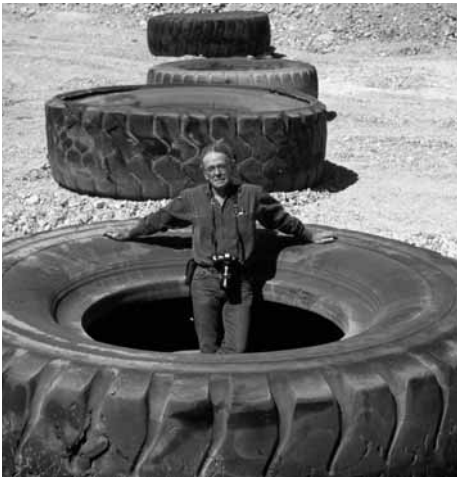
по техобслуживанию автомототранспорта (в соответствии с Постановлением Правительства РФ № 880 «О порядке проведения гостехосмотра транспортных средств»).
Если на базе независимых СТО в стране будет организовано достаточное количество пунктов техосмотра, качество обслуживания должно вырасти, и тогда можно надеяться, что очереди на ТО уйдут в историю.
Отмечу, что в Германии подобную ситуацию решили как раз за счёт привлечения производственного потенциала независимых СТО: технические эксперты уполномоченной на проведение ТО организации пользуются диагностическим оборудованием автосервисов на правах аренды.
Что касается рисков мошенничества, то их могли бы снизить два фактора: обеспечение (реальное, не на бумаге) территориальной доступности операторов ТО для населения, а также строгий контроль процесса и дисквалификация недобросовестных исполнителей услуги. В этом деле государству может помочь сам организованный бизнес, выступающий против любителей лёгкой наживы.

Михаил Ляховицкий, *генеральный директор ЗАО «Ольга-Лимузин»:*

На мой взгляд, крупные автохозяйства вполне могли бы проводить техосмотр самостоятельно. Почему? На каждом крупном автопредприятии обязательно есть производственный цех по ремонту автомобилей, где проводится ремонт и обслуживание машин — как грузовых, так и легковых. Без дорогого диагностического оборудования техосмотр проводить невозможно, а крупному предприятию выгодно его купить и обучить персонал.
Я, как генеральный директор автопредприятия, полностью несу ответственность за надлежащее техническое состояние своих автомобилей. Поэтому каждое утро каждый автомобиль перед выездом в город проходит осмотр. Проверяется целый перечень параметров: состояние резины, тормозов, освещение, утечка жидкостей

и т.п. Кроме этого, периодически выполняется техническое обслуживание автомобиля. Мы проводим его в авторизованных центрах, поскольку на все наши автомобили есть гарантия и мы хотим ее сохранить. Думаю, крупные предприятия, по 500-600 машин, могли бы получить права от дилеров на самостоятельное проведение гарантийного техосмотра — ведь у них все для этого есть: и техническая база, и персонал. Они заинтересованы в качестве осмотра, а никакой коррупции на таком автопредприятии быть не может, потому что нет ее участников. Кроме того, повторю, что руководитель предприятия реально отвечает за безопасное состояние автомобилей. Почему при прохождении техосмотра в ГИБДД существует коррупция? Неисправность только обозначают, а талон техосмотра не дают, пока ее не устранят. И опять надо приезжать, опять терять время... Поэтому люди и платят.

Если рассматривать проведение техосмотра на мелких автопредприятиях, то тут складывается совсем иная ситуация. У них нет ни ремонтных цехов, ни квалифицированных специалистов. При небольшом количестве автомобилей закупать диагностическое оборудование невыгодно. Значит, если без сертификации разрешить любому маленькому сервису проводить ТО, это приведет к коррупции, мошенничеству, а безопасности движения содействовать не будет.



Думаю, техосмотр для мелких предприятий и для физических лиц должен проводиться на базе дилерских центров, а их в каждом городе открыто гораздо больше, чем существующих сейчас пунктов ТО. Вся служба сервиса дилерских центров настроена на предварительное обслуживание клиентов, поэтому люди могут записаться на удобное для себя время и быстро, без очереди, пройти ТО. Попутно напомню, как проходит техосмотр в ГИБДД: народ приезжает самого утра и часами ждет, когда обслужат всех «своих», и дело наконец дойдет до собравшейся очереди. А техосмотр в дилер-

ском центре поможет решить проблему комплексно: и продиагностировать машину, и отремонтировать ее в случае необходимости. Что касается цены ТО, то я не считаю, что она будет очень высокой. Техцентрам выгодно привлекать клиента, а конкуренция не даст необоснованно завышать цены. Совмещение возможности диагностики и ремонта в одном месте — единственное правильное решение, экономящее и время, и деньги.
На мой взгляд, допускать до проведения техосмотра индивидуальных предпринимателей категорически нельзя — у них фактически нет средств, и, следовательно, в целях экономии возможны разнообразные махинации. Автосервис, допущенный к проведению техосмотра, должен иметь долгосрочный договор аренды, несколько подъемников, отдельный пост диагностики и достаточное количество обученных специалистов. Стаж работы предприятия должен быть не менее трех лет. Все допущенные к проведению технического осмотра пункты должны не только заноситься в некий реестр, но и проходить реальную сертификацию.

Что касается снижения стоимости техосмотра за счет уменьшения числа параметров, по которым тестируется машина, то так делать категорически нельзя. Лишних параметров в этом ряду нет: каждый влияет на обеспечение безопасности движения. Конечно, надежность автомобилей сейчас гораздо выше, чем раньше, но за три года езды по российским дорогам у машины любой марки параметры существенно меняются.

Роли страховщиков в контроле качества проведения техосмотра я не вижу. Контроль должен быть постоянным, ежедневным, а у страховщиков нет ресурсов на его проведение. В законе о техосмотре четко прописана ответственность пункта ТО, и этого вполне достаточно. Излишний контроль рождает коррупцию, любой проверяющий — потенциальный вымогатель. Если руководитель реально отвечает за качество, то никто не захочет рисковать репутацией и деньгами.
Я не связываю техосмотр с покупкой полиса ОСАГО. Как руководитель, я постоянно пользуюсь услугами одной и той же страховой компанией. Для меня важны надежность, сервис, удобство,

и я не планирую оформлять ОСАГО в пунктах техосмотра, поэтому не вижу каких-либо изменений в продажах полисов ОСАГО или в действиях страховых агентов.
На мой взгляд, по отношению к существующей системе закон существенно улучшает ситуацию с проведением технического осмотра и получением соответствующего талона.

Игорь Иванов,
заместитель генерального директора СК «РЕСО-Гарантия».

Игорь Иванов:

Из существующих пунктов техосмотра останутся не далеко все.
За время переходного периода, своего рода каникул, многим из имеющихся пунктов будет нечего делать. В результате они начнут в массовом порядке разоряться и перепрофилироваться — это мой личный опыт. Я недавно проходил техосмотр, говорил с людьми — у них нет работы: получив амнистию, автомобилисты решили, что ничего не надо делать. А ведь в этих пунктах недешевое оборудование, для которого требуются немалые площади.
По-моему, было бы правильно со временем перенести техосмотр к дилерам, на профессиональные станции техобслуживания.
В отдаленной исторической перспективе эквивалентом талона техосмотра должна стать обычная сервисная книжка.
Последние 15 лет я езжу на иномарках и слежу за состоянием машины, за нормативами прохождения технического обслуживания и искренне верю, что сотрудники сервиса профессионально и вовремя производят замену тех деталей и расходных материалов, которые нужно менять. Лучше них никто не может оценить техническое состояние моей машины — просто потому, что к ним ездишь чаще, чем требуется проходить ТО по регламентам, которые предложил Президент.

Почему я говорю о переводе техосмотра дилерам как об отдаленной перспективе? Больше половины парка машин в стране старше 10 лет, и никакой дилер их обслуживать не будет, потому что им давно пора под пресс. Как для таких машин будет решаться вопрос технического осмотра, не знаю. Ограничивать его сегодняшней проверкой тормозов и фар как-то несерьезно.

Сейчас действует Постановление № 880 «О порядке проведения гостехосмотра транспортных средств», которое запрещает проведение технического осмотра организациями, осуществляющими ремонт автомобилей. Считается, что это обеспечивает независимость экспертизы и уберегает автовладельцев от излишнего навязанного ремонта. На мой взгляд, Постановление №880 должно быть изменено или отменено. Без допуска дилеров, без допуска тех, кто занимается ремонтом, к техосмотру, мы будем иметь те же очереди, что сейчас, если не хуже. Многие пункты инструментального контроля (ПИК) за переходный период успеют разориться, так что проходить техосмотр будет практически негде. Единственная альтернатива — это СТО, дилеры и их станции. Я имею в виду независимые СТО. Они — если, конечно, не иметь в виду примитивные гаражи — по сути ничем не отличаются от дилеров, только у них нет выставки дипломов. Если независимые СТО работают достаточно долго, у них есть и качественное оборудование, и квалифицированные кадры.

Почему появилось постановление № 880, совершенно очевидно — без него легко навязывать услуги и вымогать деньги. Но с другой стороны, действующая схема техосмотра исключительно коррупционно емкая. Отстояв бесконечную очередь, автовладелец слышит, что у машины неправильно выставлен свет или проблемы с тормозами. Ему приходится ехать на сервис и вставать в новую очередь. А потом возвращаться в ту, где ему указали на неисправность. Чтобы избежать всех этих неприятностей, люди совали деньги. Но с моей точки зрения, лучше заплатить деньги за то, чтобы машину на самом деле отрегулировали и сделали бы мою езду более безопасной, чем платить за то, чтобы ничего с ней не делали.

Если говорить о рисках мошенничества, то закон появился именно из-за того, что существующую систему техосмотра никак нельзя было назвать эффективной, а на талонах делали бизнес люди в форме, которые по своим должностным обязанностям должны были бы контролировать достоверность техосмотра.
Может ли реформа усилить разгул коррупции и мошенничества? Вопрос не простой, и ответ мы сможем увидеть только спустя некоторое время.

Пока в РСА нет системы, контролирующей качество проведения ТО на местах, но ведь реформа только стартует! РСА прекрасно может децентрализовать свою деятельность с помощью страховых компаний, они присутствуют по всей стране. Если страховые компании будут уполномочены в проведении тех или иных контролирующих действий — а, наверное, так это и будет — то и контроль можно будет обеспечить повсеместно. Жаловаться на ГАИ было бесполезно. Жаловаться на страховую

компанию, жаловаться на дилера, жаловаться на ПИК будет, не стесняясь, каждый второй. Думаю, вместо милицейского псевдоконтроля мы получим очень активный народный контроль. Если будут происходить бесчинства или какие-либо притеснения обывателя, то люди будут писать и требовать справедливости. Я прогнозирую потоки жалоб в РСА, который в свою очередь будет на эти жалобы реагировать.
РСА — это великая сила, потому, что он объединяет большое число страховых компаний с большой периферией и колоссальной численностью персонала. Вероятно, РСА в основном будет действовать через своих членов. Например, если обратится с жалобой автовладелец из Ярославля, то РСА может выбрать любого из представленных в Ярославле страховщиков, занимающихся ОСАГО, и поручить провести проверку на месте. Такая компания, будучи ответственным членом РСА, полученное поручение, конечно, выполнит. Участие страховщиков в реализации закона возможно и с точки зрения сбора информации о качестве проведения ТО, статистики убыточности и пр. Страховая компания должна выдать полис ОСАГО только при наличии талона техосмотра. Соответственно, возникает вопрос, где автовладелец получил талон ТО, какова была процедура его получения и т.д.

Переходя к вопросу о количестве параметров контроля при техосмотре, отмечу, что на мой взгляд, их очень мало. Что проверяют? Как схватывает каждое колесо от ножного и ручного тормозов, меряют свет, выхлоп, проверяют фары, поворотники, стоп-сигналы. Но никто не проверяет, работают ли ремни и подушки безопасности, параметры двигателя и пр.
Почему я сторонник того, чтобы со временем заменить талон техосмотра сервисной книжкой? При прохождении технического обслуживания замеряется существенно больше параметров и проводится оно более часто. Это гарантирует большую безопасность на дороге. Заглохшая посреди дороги машина представляет собой существенную угрозу. Она заглохла неожиданно, не вовремя, не подав никаких сигналов, и в нее кто-то врезается. А сколько у нас останавливается машин просто потому, что кипят! Никто не следит, что у них с радиатором, с системой охлаждения — особенно это

касается старых машин. Поэтому мое мнение: чем больше будет параметров — тем лучше.
Я считаю, что закон будет способствовать повышению безопасности на дорогах, так как машины будут проверять тщательнее и существенно уменьшиться коррупционная составляющая, так как деятельность страховщиков, РСА, коммерческих пунктов технического контроля более прозрачна. Техосмотр станет дороже, следовательно, потребитель и спрашивать будет строже. Каждый хочет, чтобы за его деньги ему все сделали правильно.

Виталий Павловский,
исполнительный директор, ООО Рольф Авто Центр Менеджмент.

Виталий Павловский:

ТО может проводить любая организация, соответствующая государственным требованиям и нормативам.
Это международная практика. Безусловно, сервисные станции официальных дилеров имеют ряд преимуществ. По сравнению со специальным пунктом технического осмотра, клиент, обращаясь к дилеру, может не только пройти ТО, но и осуществить ремонт как необходимый для прохождения ТО, так и рекомендуемый по факту осмотра автомобиля. С другой стороны, в сравнении с универсальными станциями дилер выигрывает своим качеством и, если можно так сказать, официальностью.

Всем известно, что уровень коррупции при прошлой системе был достаточно высок. Поэтому говорить о каком-то значительном росте мошенничества или коррупции не приходится. Очень много зависит от системы сертификации пунктов ТО, контроля за исполнением требований и строгости реакции на выявленные нарушения. Конечно, реактивный метод контроля, описанный в законе, т.е. реакция на заявления клиентов о некачественной работе пункта ТО, явно не достаточен.

Роль страховых компаний в законе, насколько я понимаю, не описана. Я думаю, они находятся в еще большем непонимании дальнейшей ситуации. СТОА хотя бы понимают, что нужно будет соответствовать требованиям и можно будет проводить ТО. А что будут делать страховщики? Скорее существенно вырастает не роль страховщиков, а роль РСА, как негосударственного органа, контролирующего одновременно и технический осмотр и систему ОСАГО.

Я не думаю, что изменение системы технического осмотра приведет к переделу рынка. Рынок ОСАГО можно назвать зрелым, его основные игроки — известны. Методы, которыми участники рынка пользуются для завоевания долей рынка, тоже известны, они доступны, главным образом, крупным игрокам. При этом, вполне вероятно изменение долей каналов продаж, т.к. роль агентского канала поставлена под угрозу: проводя ТО, СТОА и пункты ТО, очевидно, будут продавать ОСАГО, что может ухудшить положение агентов из числа физических лиц. В стране их насчитываются не десятки, а сотни тысяч, и их основным хлебом всегда было ОСАГО.

Что касается снижения цены техосмотра за счет числа параметров, то тут я придерживаюсь простого мнения. Во-первых, доля ДТП, связанных с неисправностью транспортного средства, ничтожно мала — около процента. Во-вторых, список замеряемых параметров универсален, поэтому мы можем остановиться на международном опыте или воспользоваться своим. Главное, чтобы этот список параметров действительно отвечал основной цели ТО — безопасной эксплуатации автомобиля.
Достигает ли закон основной своей цели, повышения безопасности движения? Посмотрим через несколько лет работы закона — сейчас оценивать сложно, т.к. система меняется кардинально и учесть все параметры для справедливой оценки результата я бы не взялся.

Беседовала Татьяна Робулец