

Введение в действие нового закона, предусматривающего комплекс мер, способных поставить заслон фальсификации техосмотров, приходится на сложный период в жизни России и бизнеса: мировой экономический кризис, эпидемия нового вируса. Какими будут изменения для пунктов ТО и насколько вероятно смещение сроков их введения, рассказывает Сергей Иванович Ефремов, вице-президент ВСС.

# Современные страховые технологии: Ждут ли нас какие-то изменения в процедуре технического осмотра?

Сергей Ефремов: В 2012 году в последний раз были внесены изменения и вступил в силу ФЗ №170 о техническом осмотре, который возложил на Российский союз автостраховщиков контроль за проведением ТО и выдачей аккредитаций операторам. Конечно, с того времени ситуация значительно изменилась: появилось много лазеек, которые позволяют при действующем законодательстве не проходить техосмотр, а просто получать диагностическую карту у различных посредников, и других злоупотреблений. С 2015 года Министерство экономического развития ведет подготов-

ку изменений и нового законопроекта о техническом осмотре, где рассматривается комплекс практических мер, направленный на предотвращение покупки у посредников диагностических карт без осмотра.

## **ССТ:** На кого законопроект планирует возложить контроль?

С. Е.: Было много обсуждений, споров и предложений, кому передать контроль за прохождением ТО — оставить его РСА или полностью передать ГИБДД? Но большинство участников обсуждения понимали, что ресурсов ГИБДД на тотальный контроль за техосмотрами не хватит. Начиная с 2012 года в структуре службы прошли сокращения, и финансирования из гос-

бюджета на увеличение штата инспекторов не планируется. Поэтому было принято решение оставить за РСА аккредитацию и контроль за аккредитацией операторов, а право контроля за проведением технического осмотра передать ГИБДД. Кроме того, предполагается ввести порядок техосмотра общественного автотранспорта только в присутствии сотрудников ГИБДД.

#### ССТ: Изменения предполагали обязать страховщиков провести повторную аккредитацию всех операторов ТО. Задача по-прежнему актуальна?

С. Е.: Запланированный законопроектом комплекс мероприятий предусматривает отмену бумажных и введение электронных диагностических карт, и электронные карты — приоритет страховщиков. Если в единой системе технического осмотра (или ЕСТО) электронная диагностическая карта отсутствует, страховщик не вправе заключать договор ОСАГО.

Изменения, которые должны произойти с 8 июня 2020 года, позволят минимизировать использование фальсифицированных диагностических карт, которые граждане заполняют на листочках и потом предъявляют в страховую компанию для оформления полиса ОСАГО.

Вторая важная тема — фотофиксация процесса прохождения ТО. Чтобы обязать владельца приезжать на пункт технического осмотра, законопроектом вводится понятие «фотографирование транспортного сред-

Запланированный законопроектом комплекс мероприятий предусматривает отмену бумажных и введение электронных диагностических карт, и электронные карты — приоритет страховщиков.



Сергей Ефремов Вице-президент Всероссийского союза страховщиков

ства». Фотофиксация должна проводиться в момент начала и в момент окончания технического осмотра, а система геолокации — подтверждать дату, время и место прохождения ТО. В комплексе эти меры помогут более четко контролировать процесс техосмотра в конкретном пункте ТО.

# **ССТ:** Как планируется использовать фотографии?

С. Е.: Они будут храниться вместе с электронной диагностической картой в базе данных РСА для контроля и мониторинга, чтобы подтвердить, что автомобиль действительно проходил технический осмотр. Если в базу будет занесена электронная диагностическая карта, но не будет фотографий, или, наоборот, при наличии фотографий отсутствует карта, будет считаться, что технический осмотр не пройден. В таком случае полис ОСАГО оформить невозможно.

Эти меры позволят подтвердить факт прохождения техосмотра, а для определения, правильно ли он проведен, введена другая новация — контрольная закупка. Сотруд-

Главная цель закона — минимизировать возможные злоупотребления. С точки зрения логики разработчики правы, и любой профессиональный выезд на место позволит подтвердить: все на месте, все работает правильно.

ники ГИБДД, наделенные в соответствии с законом правом контроля правильности проведения технического осмотра, могут делать контрольные закупки. Такой порядок поможет выявить злоупотребления и нарушителей.

Кроме того, в проект закона вводится понятие «пропускная способность». Раньше закон практически не регулировал этот аспект и мы, не имея возможности контролировать пропускную способность, фиксировали факты, когда на маленькой станции за сутки ТО проходили тысячи машин. Теперь вводится понятие «пропускная способность». РСА непосредственно в момент аккредитации по имеющимся требованиям и данным экспертов определит, сколько осмотров способен провести каждый конкретный пункт ТО, и присвоит им свой показатель. Больше машин, чем определено установленной пропускной способностью, пункт ТО проверить не может.

# ССТ: Сможет ли новый порядок сделать невозможной фальсификацию данных и TO?

С. Е.: К сожалению, мошенники будут искать новые лазейки, работающие на них программисты будут стараться обойти систему. Но мы уверены, что дополнительной защитой станет контрольная закупка — она поможет выявить нарушения. При этом для установленных случаев фальсификации вводится административная и уголовная ответственность.

### ССТ: Как часто ГИБДД будет проводить контрольные закупки?

С. Е.: Пока у нас нет такой информации. ГИБДД самостоятельно будет принимать решения о проведении контрольной закупки в том или ином пункте ТО.

Могу сказать, что на сегодняшний день законопроект предполагает подтверждение аккредитации оператора один раз в два года — с такой периодичностью пункт технического осмотра должен подтверждать, что его деятельность полностью соответствует закону и действующим подзаконным актам. Каждые два года представители Российского союза автостраховщиков будут проводить выездную проверку оператора, чтобы проверить наличие производственной базы, технологического оборудования и так далее.

## **CCT:** У **PCA** на проведение таких проверок сил хватает?

С. Е.: Законопроектом вводится понятие «подтверждение». Что это значит? С 8 июня 2020 года операторы технического осмотра всю свою деятельность должны привести в соответствие с законом и подзаконными актами, чтобы начать работу по новым правилам. Пункты ТО должны написать заявления в РСА, чтобы наш уполномоченный представитель приехал к ним и подтвердил, что оператор выполнил все требования закона и может продолжить свою работу.

В условиях кризиса и пандемии ситуация может ухудшиться: выполнение новых требований по фотографированию, обустройству технологических линий, закупка оборудования потребует средств, которых у бизнеса нет.

Сегодня в России зарегистрировано 5400 пунктов ТО. Конечно, до 8 июня 2020 года объехать и осмотреть все невозможно, поэтому мы предложили Министерству экономического развития проводить подтверждение в течение двух лет. Второй вариант — разрешить РСА самостоятельно определять, когда требуется выездная проверка, а когда достаточно документарного подтверждения. Так можно избежать задвоения контроля. Например, в мае оператора аккредитовали по старым требованиям, а в июне мы должны ее выдать уже по новым требованиям.

Главная цель закона — минимизировать возможные злоупотребления. С точки зрения логики разработчики правы, и любой профессиональный выезд на место позволит подтвердить: все на месте, все работает правильно. Но с точки зрения практического воплощения даже для того, чтобы обучить достаточное количество людей, способных проводить контроль на местах, нужны время и деньги. В условиях пандемии, ограничения передвижения по стране это представляется практически нерешаемой задачей.

Есть еще одна проблема, которая связана с привязкой диагностической карты к договору страхования ОСАГО: нет диагностической карты — нет ОСАГО. Если РСА не успеет подтвердить аккредитацию всем операторам, могут возникнуть очереди и злоупотребления. Нехватка аккредитованных пунктов может привести к тому, что граждане не смогут пройти ТО и по объективным причинам заключить договор ОСАГО и, соответственно, не смогут эксплуатировать транспортное средство. В результате — коллапс и социальный взрыв.

Сейчас специальная рабочая группа рассматривает все возможные риски, чтобы принять необходимые решения по их устранению или минимизации.

ССТ: Эпидемическая ситуация в связи с коронавирусом влияет на сроки введения изменений?

С. Е.: Да, и существенно. Известно, что установленная в регионах стоимость технического осмотра недостаточна для устойчивости бизнеса: работать по-честному, на нормальной производственной базе, платить персоналу нормальную зарплату. Поэтому операторы начинали искать лазейки для минимизации затрат, в результате — вместо ТО шла бойкая торговля логинами.

В условиях кризиса и пандемии ситуация может ухудшиться: выполнение новых требований по фотографированию, обустройству технологических линий, закупка оборудования потребует средств, которых у бизнеса нет. Мы можем столкнуться с ситуацией, когда большое число операторов не захочет или не сможет заниматься техосмотром. Это потенциально приведет к невозможности купить полис ОСАГО.

#### ССТ: Что предлагает РСА?

С. Е.: Мы видим большие риски для реализации новаций, поэтому ставим вопрос о переносе сроков исполнения новых требований перед разработчиками законопроекта — рабочей группой при Минэкономразвития. Кроме того, мы подготовили письмо в Правительство, Минфин и Центробанк. На сегодняшний день в связи с ситуацией по коронавирусу Правительство РФ приняло решение о переносе срока вступления закона в силу на март 2021 года.

•

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПРИНЯЛО РЕШЕНИЕ О ПЕРЕНОСЕ СРОКОВ ВСТУПЛЕНИЯ ЗАКОНА В СИЛУ НА МАРТ 2021 ГОДА В СВЯЗИ С СИТУАЦИЕЙ ПО КОРОНАВИРУСУ.