

ТЕХОСМОТР БЕЗ ПОПУЛИЗМА

Вице-президент Всероссийского союза страховщиков, заместитель исполнительного директора Российского Союза Автостраховщиков Сергей Ефремов считает современные требования по проведению техосмотра справедливыми, а сам техосмотр — совершенно необходимой мерой, без которой не удастся обеспечить ни безопасность на дорогах, ни соблюдение экологических норм. Однако в РСА ожидают большие сложности при обеспечении новых требований по аккредитации пунктов ТО.



Сергей Ефремов

Вице-президент ВСС, заместитель исполнительного директора РСА

Современные страховые технологии: Какие задачи призваны решить изменения в закон «О техосмотре транспортных средств»?

Сергей Ефремов: С 2012 года по настоящее время техническим осмотром занимается непосредственно Российский Союз Автостраховщиков. На РСА лежали две основные функции — аккредитация станций технического обслуживания и контроль за проведением ТО. В соответствии с новым законом, который вступает в силу через год, эти функции разделили — теперь в сфере технического осмотра появились два игрока.

Прежде всего, усилился государственный контроль за счет передачи этого права и функции Госавтоинспекции. ГИБДД будет следить за правилами проведения технического осмотра, в том числе — общественного транспорта, автобусов. РСА продолжит заниматься аккредитацией, мониторингом и контролем нарушений при аккредитации.

ССТ: Почему эти поправки стали актуальными именно сейчас?

С. Е.: В 2012 году закон № 170-ФЗ вывел техосмотр из-под государственного контроля. Технический осмотр превратился в бизнес, им стали заниматься коммерческие структуры. Два года спустя мы увидели проблемы, которые стали нарастать. Появились посредники, которые стали предлагать получение диагностической карты без приезда на пункт технического осмотра. Эта система разрасталась до колоссальных масштабов.

ССТ: Почему РСА не мог контролировать и систему прохождения технического осмотра, и выдачу диагностических карт?

С. Е.: Закон построен таким образом, что для проведения выездной проверки должна была поступить жалоба. Проводить плановые проверки РСА было запрещено законом. При аккредитации мы видели, что пункт ТО есть, оборудование на нем есть, эксперты тоже присутствуют. А через неделю после аккредитации ушлые «предприниматели» оборудование оттуда увозили, сам пункт закрывали и начинали торговать диагностическими картами.

Когда поступала жалоба, у нас возникали основания для выездной проверки. Но кто будет жаловаться?! Автовладелец, покупающий в интернете диагностическую карту, не пойдет жаловаться — он в курсе, что ему не провели техосмотр. То есть граждане не жалуются, потому что им такой «серый» бизнес удобен. Поэтому и появились все эти посредники — со стороны автолюбителей был спрос на этот удобный им «сервис».

С другой стороны, цена технического осмотра была настолько низка, что многим операторам было невыгодно заниматься этой деятельностью по-честному. Такая ситуация сохраняется и сейчас.

Третий фактор, способствующий расцвету формального техосмотра, заключается в том, что сам закон построен таким образом, что нарушения можно совершать достаточно спокойно. И те изменения, которые сейчас внесены в закон о техосмо-

тре, предусматривают нормы и положения, исключющие возможность выдачи диагностических карт без проведения реального техосмотра.

ССТ: Есть мнение, что от технического осмотра можно вообще отказаться. Почему же мы, наоборот, усиливаем за ним контроль?

С. Е.: Призывы некоторых депутатов отменить техосмотр являются популизмом. Отсутствие техосмотра на самом деле влияет на аварийность, ведь техническое состояние автомобиля непосредственным образом сказывается на безопасности вождения. Но есть и вторая составляющая — это экология, потому что только технический осмотр может выявить соответствие выбросов отработавших газов принятым нормам. Россия подписала соответствующую международную конвенцию, так что мы должны за этим следить. Нужно обратить внимание, что в России более 50 % автомобилей — старше 10 лет. Не контролировать их техническое состояние невозможно. Наши граждане ездят на станцию технического осмотра только тогда, когда машина находится на гарантийном обслуживании. Дальше их никто не контролирует.

ССТ: Но ведь разумный человек не будет садиться за руль неисправного автомобиля?!

С. Е.: Посмотрите, на каких машинах у нас иногда ездят, особенно в регионах. В России на дорогах встречаются машины, возраст которых 25–30 лет. Где и что ремонтируют их владельцы? Такие машины ездят, пока не развалятся. Именно поэтому контроль техосмотра необходим.

Особенно сложная ситуация сложилась с общественным транспортом. Несмотря на то, что доля общественного транспорта составляет всего 10 %, нам известны многочисленные происшествия с автобусами, в которых погибали люди, так как автобусы были неисправны. Это не лезет ни в какие рамки!

ССТ: Возникнут ли у страховщиков сложности в связи с принятием поправок к закону о ТО?

С. Е.: После подготовки необходимых подзаконных актов операторы технического осмотра должны будут привести всю свою деятельность в соответствие с новыми требованиями законодательства о техосмотре. Это касается и производственной базы, и пропускной способности, и оборудования, и внедрения фотофиксации, которую они теперь должны будут обеспечить. На приведение в соответствие отводится год.

Поскольку на Российский союз автостраховщиков ложится функция подтверждения аккредитации, то РСА должен всех операторов, которые уже имели аккредитацию до вступления в силу закона, проверить еще раз. На сегодняшний момент в России 4 900 операторов техосмотра. Получается, что РСА должны в день проверять порядка 40 пунктов. Нужно учитывать, что пункты технического осмотра разбросаны по всей огромной территории нашей страны. Проверить 40 пунктов в день физически невозможно.

Когда закон обсуждался, мы предлагали Минэку и Госдуме, чтобы эти обстоятельства при принятии закона учитывались, и РСА разрешили привлечь независимых экспертов, которые могли бы проводить осмотры на основании доверенности. Но закон был принят без учета наших предложений. Сегодня мы не можем набрать

такое количество людей, так расширить штат, чтобы провести все необходимые операции в срок.

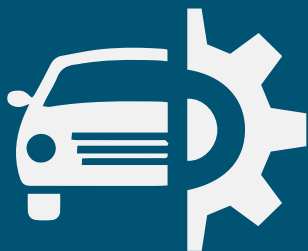
ССТ: Вы говорите о возможности привлечь независимых экспертов в качестве субподрядчиков?

С. Е.: Привлечь экспертов по гражданско-правовому договору — это было бы правильно, но для этого должно быть решение, закрепленное в правилах аккредитации, которые утверждает Минэкономразвития.

Второй момент, который нас очень сильно тревожит — подтверждение аккредитации должно происходить один раз в два года. Мы должны делать выездные проверки к каждому оператору для подтверждения аккредитации. Если раньше мы могли выездную проверку заменить документарной, то сейчас это обязательно выезд. Страна у нас большая. Мы подсчитали, что стоимость выезда в зависимости от региона колеблется от 50 до 100 тыс. рублей. Тех денег, которые РСА получали от станций для проведения документарной проверки, не хватает для проведения проверки выездной. Мы тоже об этом заявили. Постановлением правительства была установлена стоимость аккредитации — 20 тыс. рублей на каждый пункт ТО. Эта норма была принята в 2012 году.

За прошедшие 7 лет многое изменилось. Например, стоимость проезда увеличи-

Стоимость ТО для легковых автомобилей в некоторых регионах:



Москва	– 750 руб.
Тюмень	– 295 руб.
Дагестан	– 305 руб.
Рязань	– 500 руб.
Дальний Восток	– 1 020 руб.

лась. И, напомню, раньше сотрудник РСА выезжал на проверку в случае получения жалобы на станцию ТО. Такие жалобы были достаточно редки. Теперь все проверки только выездные. Это обстоятельство делает необходимым поднять оплату за проведение проверки.

ССТ: Но ведь стоимость технического осмотра и так очень мала. Повышение нагрузки на малый бизнес разве кто-то согласует?

С. Е.: Мы понимаем, что это может быть воспринято как дополнительная нагрузка на малый бизнес. Но тут все взаимосвязано. Станции ТО не смогут оплачивать стоимость проверки, если стоимость проведения техосмотра будет установлена ниже себестоимости. Мы с этим сталкиваемся во многих регионах. Установка низких цен на техосмотр в регионе — это подталкивание станций ТО к поиску решений по оптимизации затрат. Коммерсант должен хоть что-то зарабатывать. Самое простое решение по оптимизации — формальный техосмотр или торговля бланками. Результат — машины выходят на дороги в плохом техническом состоянии. Дальнейшие последствия — высокая аварийность на дорогах и плохая экология.

Мы ставили вопрос и перед Минэком, и перед правительством, что цены на ТО нужно пересматривать. В ответ мы часто слышим аргумент, что для граждан, у которых старые машины и очень маленький доход, стоимость ТО будет непомерно большой, и это приведет к тому, что они всеми силами от ТО будут уклоняться.

ССТ: А разве это не так?

С. Е.: Это можно назвать неким социальным популизмом. Он толкает к фальсификации ТО. Если нужно обеспечить хотя бы минимальный уровень качества, то он должен стоить каких-то адекватных денег. До 2012 года ТО стоило 1,5 тыс. рублей, почему оно сейчас стоит 300 рублей — непонятно. Техосмотр за 300 рублей становится просто бессмысленным.

Чтобы владельцу станции ТО выжить при таких тарифах, ему нужно нарушить закон. А чтобы заработать, нужно два раза нарушить. Но такие решения принимают субъекты Российской Федерации, которые отвечают за ценообразование технического осмотра. Определяя стоимость, они должны исходить из методики расчета с учетом средней стоимости по региону тех операций, которые включены в ТО. В некоторых регионах стоимость ТО определена адекватно, например, на Дальнем Востоке техосмотр стоит больше тысячи рублей — там операторы могут нормально работать.

Но если сегодня на любой станции по ремонту автомобиля провести диагностику состояния транспортного средства, то это будет стоить не менее 2 500 рублей. Возникает вопрос, почему менее затратная операция — диагностика — стоит в РАЗЫ больше, чем более сложная операция — технический осмотр.

ССТ: Какой Вы видите выход из этой ситуации?

С. Е.: Мы — за то, чтобы была справедливость. Не нужно в погоне за неким популизмом толкать на нарушение закона и предпринимателей, и автовладельцев. Таким образом мы не помогаем развиваться бизнесу — мы его гробим.

У нас не так часто проводится технический осмотр. По новым машинам — через три года, для машин от 3 до 7 лет — один раз в два года, машины после 7 лет проходят ТО ежегодно. Это нормально и справедливо. В некоторых странах, например, в Японии, вообще запрещено использование автомобилей старше 7 лет.

В Справедливой России при проведении последних дискуссий заявили, что они вообще против проведения технического осмотра легковых автомобилей граждан. Но все страны, которые в свое время отказались от проведения техосмотра (а это были Грузия, Казахстан), пришли сегодня к выводу, что проводить техосмотр необходимо. Аргументов здесь несколько, и мы их уже обсудили.