В законодательстве, касающемся проведения технического осмотра (ТО) транспортного средства, произошли серьезные изменения. С 1 марта 2021 года к процедуре и состоянию самого транспортного средства будут предъявлять повышенные требования. Чтобы операторы ТО могли подготовиться, Правительство РФ своим постановлением продлило срок действия диагностических карт, действие которых истекает с 1 февраля 2021 года, на 6 месяцев, но не позднее 1 октября этого года. Какие риски сегодня есть в организации техосмотров и что можно предпринять, чтобы их избежать, рассказывает Сергей Ефремов, вице-президент Всероссийского союза страховщиков.

ТАРИФНЫЙ КОРИДОР ДЛЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА

Современные страховые технологии: Что сейчас делается для реализации новой процедуры техосмотра без очередей и ажиотажа?

Сергей Ефремов: Сейчас по Закону о техническом осмотре обязанности между ГИБДД и Российским союзом автостраховщиков разделены: РСА занимается аккредитацией пунктов ТО, а ГИБДД осуществляет контроль за соблюдением правил проведения техосмотра и единой автоматизированной информационной системой (ЕАИС ТО), которая формирует диагностические карты.

Требования новых положений закона о техническом осмотре уже вступили в силу. Так, с 1 марта действуют требования об обязательном фотографировании процесса прохождения ТО. Данные геолокации, координаты ТС на пункте ТО, обязательно должны быть переданы в ЕАИС ТО, чтобы исключить прохождение осмотра вне пункта ТО.

Кроме того, по определенной методике идет расчет пропускной способности каждого пункта ТО: сколько транспортных средств он способен обслужить в течение рабочего дня с учетом исполнения всех требований закона. Это обязательное условие

для получения оператором ТО разрешения на проведение работ.

Другое требование — эксперт, проводящий техосмотр, должен обладать необходимой квалификацией, утвержденной приказом Минпромторга, и обязательно быть штатным сотрудником конкретного пункта ТО. Теперь работа по совместительству на нескольких пунктах ТО не допускается, т. к. именно здесь мы выявляли большое количество злоупотреблений.

ССТ: Будут ли контролироваться такие злоупотребления? Например, если штатный эксперт ПТО работает круглосуточно и без выходных?

С. Е.: Расчет пропускной способности и призван искоренить такие злоупотребления. Один легковой автомобиль проходит техосмотр в среднем за 30 минут. Станция не может превысить расчетный норматив. Если, например, пропускная способность ПТО утверждена в количестве 32 автомобилей в день, то 33-ю диагностическую карту система ЕАИС ТО просто не даст оформить или же такая карта будет недействительна.

Сегодня диагностические карты формируются в электронном виде, бумажный вариант нужен только для пересечения границы России. Каждый автовладелец легко может проверить в системе ЕАИС ТО свою диагностическую карту и в системе АИС ОСАГО полис ОСАГО — доступ свободный и бесплатный. Достаточно набрать VIN своего транспортного средства, чтобы убедиться, что в диагностической карте есть отметка о допуске автомобиля к эксплуатации.

Отдельная тема — техосмотр автобусного парка. С 1 марта 2021 года техосмотр автобусов должен проходить при непосредственном участии сотрудника ГИБДД, который своей электронной подписью подтверждает факт прохождения ТО. Понятно, что предъявляются особые требования к размеру помещения, стенду, техническому оборудованию и подготовке экспертов.

Сергей Ефремов
Вице-президент ВСС

Актуальная проблема — нехватка пунктов техобслуживания, преимущественно в регионах, особенно — в Крыму, на Камчатке, в Сибири и на Дальнем Востоке. Там есть районные центры, где нет возможности провести техосмотр автобуса или любой другой категории ТС в полном соответствии с новыми требованиями, а пройти ТО в другом регионе с учетом расстояний просто физически невозможно. В практике встречались явные фальсификации прохождения ТО, например, автобусы с южных регионов России якобы проходили ТО в Якутии. Сегодня разрешено использование и передвижных технических линий, но только в границах региона, где зарегистрирован ее стационарный пункт ТО, а введение фотофиксации, геолокации и участие сотрудника ГИБДД в процессе проведения ТО призваны пресекать нарушения.

Постановление Правительства РФ № 275 продлило на 6 месяцев действие диагностических карт, что помогло избежать ажиота-

жа из-за нехватки пунктов ТО. Сегодня диагностические карты получают около 15 % транспортных средств, которые обязаны проходить осмотр впервые, но проблема довольно острая.

ССТ: Как Вы оцениваете объем нехватки пунктов техосмотра?

С. Е.: Если учесть количество диагностических карт, которое выпускалось до 1 марта 2021 года, и пропускную способность пунктов ТО после 1 марта 2021 года, то количество ПТО должно увеличиться минимум в 2 раза.

ССТ: Где можно найти необходимый ресурс?

С. Е.: В соответствии с законом количество пунктов ТО должны регулировать местные власти. Мы пытаемся с ними взаимодействовать, чтобы оценить необходимое количество пунктов для определенной территории, исходя из числа зарегистрированных ТС.

Один из барьеров для развития направления — стоимость технического осмотра. Сейчас она в большинстве регионов составляет в среднем 400-500 руб., в Москве — 720 руб., в Санкт-Петербурге — 830 руб., а на Дальнем Востоке — 1000 руб. К сожалению, ФАС до сих пор не разработала по поручению правительства новую методику расчета стоимости ТО. Но все участники процесса понимают — стоимость техосмотра должна быть выше: в интернете диагностические карты продавали за 1,5–2 тыс. руб., и автовладельцы спокойно их покупали, чтобы избежать реального ТО. Народный расчет стоимости ТО должен находится в пределах стоимости одного бака топлива при заправке автомобиля, а это для легковых автомобилей экономкласса 2500 рублей.

ССТ: Остается ждать разработки этой методики?

С. Е.: Ждать или нет — открытый вопрос. Определение стоимости техосмотра в регионе возложено на губернаторов, но в пределах методики. Например, Москва и Дальний Восток установили цены в пределах существующей методики.

Понятно, что в техосмотрах есть социальный аспект: любое повышение цены вызывает недовольство людей, поэтому главы регионов стараются избегать непопулярных решений. С другой стороны, мы предъявляем требования к производственно-технической базе и оборудованию ПТО — они требуют вложений, затрат на содержание и в идеале должны быть окупаемы. Есть требования к материально-технической базе и ожидания, что автовладелец приедет в чистый, красивый, современно оборудованный пункт техосмотра, чтобы пройти ТО без очереди. Это тоже стоит денег.

С учетом всех требований, регионам стоит подумать о поддержке, которой сегодня у этого бизнеса нет, например, выдавать субсидии или специальные кредиты для предпринимателей, которые развивают ПТО.

Сейчас отсрочка, которую дало Правительство, всех спасла — очередей нет, потому что около 80 % автовладельцев могут пройти ТО позже. После 1 октября ситуация обострится. Не все действующие пункты техосмотра соответствуют необходимым требованиям — помещения и оборудование старые и не соответствуют требуемым размерам. Таким ПТО мы не можем подтвердить аккредитацию.

ССТ: Какие пути для поиска решений намечены?

С. Е.: По решению Правительства РФ создана специальная комиссия, в которую поступает много самых разных предложений, например — передать аккредитацию ПТО от РСА другой структуре. Но это решение не увеличит количество станций техобслуживания и не облегчит жизнь автомобилистам.

Есть другая, более важная проблема — диагностическая карта привязана к полису ОСАГО, из-за чего нельзя заключить договор ОСАГО, если нет диагностической

карты. Мы поставили перед правительством вопрос о разделении двух документов, потому что проблемы с прохождением ТО в первую очередь ударят по полису ОСАГО. Раз купить полис будет невозможно, наступит коллапс — без ОСАГО автомобили не могут выехать на дорогу. Вроде бы понимание необходимости такого решения есть — мы убедили правительство и соответствующие министерства, операторы ТО тоже понимают этот шаг.

15 июня 2021 г. Госдума приняла в окончательном чтении закон, исключающий необходимость для автовладельцев предоставлять в момент заключения договора ОСАГО документ о прохождении ТО транспортного средства.

Второй необходимый шаг — регулирование стоимости техосмотра, чтобы она была справедливой. Мы вносили свои предложения об установлении единой базовой цены для всех регионов и введение тарифного коридора от 30 до 50 % вверх и вниз по аналогии с ОСАГО, а также возможность губернаторам регулировать цены в рамках коридора. ФАС вроде бы нас услышал, но окончательного решения мы пока не видим. Думаю, до 1 октября правительство должно принять какие-либо меры по ценообразованию ТО.

Третий предложенный нами шаг — упростить процедуру технического осмотра, предусмотреть смягчение требований к материально-технической базе, оборудованию и количеству операций, которые сегодня проверяются.

ССТ: Но ведь объем требований к оборудованию установлен не просто так — они определяют безопасность транспортного средства, так?

С. Е.: Мы понимаем, что средний возраст транспортного средства в России выше 12 лет. Автопарк очень старый, за ним нужно следить. Мы обогнали Францию и Германию по количеству эксплуатируемых автомашин — у нас большая страна, нам нужно обеспечивать безопасную коммуникацию между регионами. Именно поэтому нельзя идти на поводу популизма некоторых депутатов, предлагающих оставить ТО только для автобусов, поскольку 80 % всего автопарка — легковые автомобили. За техническим состоянием старых машин и их безопасностью следить необходимо, а новые авто должны проходить техосмотр лишь после 4 лет эксплуатации. Если мы заботимся об экологии и хотим дышать свежим воздухом, нужно проверять состав выхлопа автомобилей.

Мы должны понимать, что государственные органы уже никогда не будут заниматься вопросами ТО — нигде в мире полиция или Минтранс не занимаются вопросами прохождения техосмотра. Технический осмотр необходим, но его надо организовать так, чтобы не создавать дополнительных проблем для автовладельцев.

ССТ: Как техосмотр проходит в Европе, как организован процесс?

С. Е.: Он привязан к оплате транспортного налога — это важно. Кроме того, техническое обслуживание и ремонт автомобиля в Европе очень дорогая процедура, поэтому просто так туда не ездят. Автовладельцы на ПТО получают чек-лист, что в машине неисправно и что нужно отремонтировать, с ним едут на станцию технического ремонта, устраняют неисправности, после чего возвращаются на ПТО, проходят его вновь.

ССТ: Можно увеличить количество ПТО за счет официальных дилеров?

С. Е.: Теоретически — да, но захотят ли официальные дилеры этим заниматься, учитывая возникающие проблемы и, прежде всего, стоимости техосмотра? В этом случае тоже нужна ценовая «вилка».

Еще одна проблема дилеров — возможность проводить техосмотр только тех транспортных средств, которые они официально продают. Но с учетом развития трейд-ин, надеемся, подвижки будут. Мы должны сделать этот сегмент бизнеса для дилеров интересным.