

Владимир Путин подписал постановление, согласно которому срок прохождения техосмотра, истекающего в 2011 году, переносится на 12 месяцев. Подобный шаг — явное свидетельство того, что процесс реформации государственного технического осмотра автотранспортных средств перешел в решающую фазу.

Михаил КАЛИНИН



## ТРУДНОСТИ ПЕРЕХОДНОГО ПЕРИОДА

### Резкие движения

Подготовка законодательных актов, обеспечивающих коренное реформирование существующей процедуры государственного технического осмотра автотранспортных средств, ведется уже не первый год. Идет она медленно, со скрипом, то и дело упираясь в бюрократические преграды. Однако весной этого года ситуация резко активизировалась. Началось все с выступления Дмитрия Медве-

дева на встрече с активом «Единой России» в конце апреля. Президент во всеуслышание заявил, что нужно либо вообще отменить техосмотр, либо максимально упростить его прохождение для граждан и, может быть, изъять из компетенции МВД. Дальше — больше. Решающий удар по действующей системе Дмитрий Медведев нанес на пресс-конференции в Сколково в середине мая, сказав, что он считает разумным пред-

ложение отказаться от милицейского ГТО и совместить этот техосмотр с заключением договора о страховании автогражданской ответственности.

Некоторые эксперты говорят о том, что недовольство Медведева, скорее всего, вызвано очередями на пунктах ГТО, которые наглядно демонстрировали низкую эффективность реформы правоохранительных органов. Но процесс преобразования техосмотра готовится уже не первый



год, и эта волокита не могла не раздражать самую верхушку власти.

**Сергей Зайцев**, генеральный директор союза «ТехЭксперт»:

— Мне кажется, президенту просто надоело терпеть молчаливое саботирование подготавливаемой реформы техосмотра со стороны МВД. Как он сказал год назад, в России все можно заболтать, но только не то, что у него на контроле. А вопрос техосмотра как раз именно такой.

Действительно, в середине прошлого года соответствующий законопроект, подразумевающий передачу функций по контролю технического состояния транспортных средств частным компаниям, уже был одобрен в первом чтении Государственной Думой. Но после критики Дмитрия Медведева, которому не понравилось то, что проводить периодический технический осмотр и ремонтировать автомобили будут в одной и той же структуре, а это подразумевает, по его выражению, высокие «коррупционные риски», он был отправлен на доработку. Однако вопреки всем процессуальным нормам в положенный срок к усовершенствованию документа, судя по всему, так и не приступили.

**Сергей Зайцев:**

— В течение 30 дней участвующие в работе ведомства должны были внести поправки, направить комментарии и так далее, однако прошло девять месяцев, а от правительства не поступило ничего. Это и привело к тому, что Медведев, выступая, стукнул кулаком по столу, сказав: если вы не понимаете, что это под контролем, что это надо делать, отменю вообще.

С одной стороны, президенту надо сказать спасибо за то, что он вновь акцентировал внимание на застарелой проблеме и потребовал ее скорейшего решения. Чиновники и народные избранники сразу засуетились. Председатель комитета Госдумы по транспорту Сергей Шишкарёв даже поспешил заявить, что уже к середине июня законопроект будет утвержден и подписан президентом. Пока же глава правительства Владимир Путин подписал Постановление Правительства от 24 мая 2011 года № 413 «Об особенностях проведения государственного технического осмотра...», которым фактически был объявлен

годовой мораторий на прохождение техосмотра в нашей стране.

С другой стороны, поспешные действия верховной власти грозят новыми сложностями с периодическим ТО.

### И снова проблемы

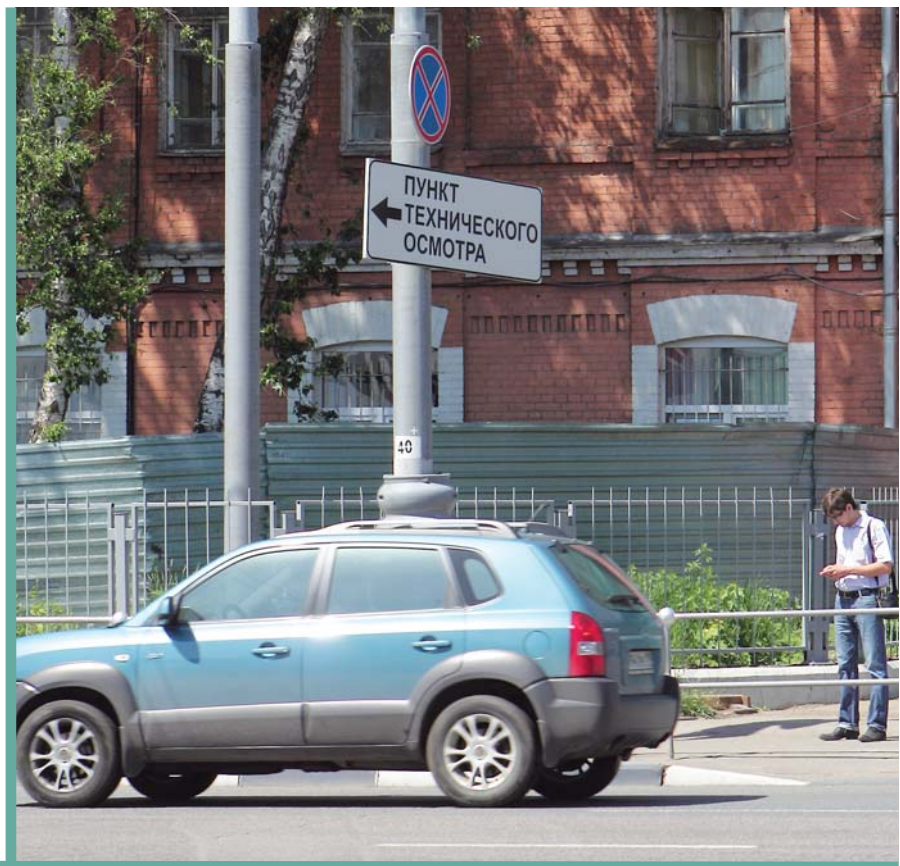
Во-первых, мораторий. Автовладельцы, несомненно, обрадованы этим известием, но профессиональное сообщество впало в состояние, близкое к шоку. Перенос очередного техосмотра на год означает лишение станций техосмотра работы и, соответственно, заработка на весь этот срок.

**Сергей Зайцев:**

— Этим постановлением было реализовано то, что длительное время «тихой сапой» вынашивало МВД, — серьезный удар по предпринимателям в данном сегменте. Что значит объявить мораторий на год для малого и среднего бизнеса? Через два-три месяца он просто погибнет. То есть это фактически расчистка места для других участников бизнеса, которые придут через год в практически лишенной конкуренции среде.

Мы уже являемся свидетелями того, как подразделения ГИБДД субъектов федерации и заинтересованные территориальные чиновники затеяли процесс формирования «карманных» саморегулируемых организаций в техосмотре и постепенно удаляют из данного вида деятельности компании — члены независимых межрегиональных СРО. Мораторий только усилит процесс. В итоге отрасль может ожидать повторения проблем, аналогичных «саморегулированию» в строительстве, дискредитирующих принципы саморегулирования как таковые.

Во-вторых, внезапное и для всех неожиданное вовлечение в тематику техосмотра страховых компаний. На все той же пресс-конференции в Сколково президент предложил совместить процедуру техосмотра с выдачей полисов ОСАГО. Кроме того, как сообщили в Российском союзе автостраховщиков (РСА), законопроект «Об обязательном техническом осмотре транспортных средств» предполагает, что осуществлять аккредитацию операторов технического осмотра будет РСА в соответствии с порядком, утвержденным





федеральным органом исполнительной власти. Также предполагается, что РСА будет вести реестр операторов техосмотра и проводить проверку их деятельности на основании поступивших жалоб. Одной из функций РСА по организации техосмотра может стать обеспечение и учет бланков техосмотра в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти. «Порядок обеспечения бланками планируется осуществлять по аналогии с обеспечением бланками полисов ОСАГО», — заявил глава РСА Павел Бунин.

Представители страхового бизнеса пока не могут дать однозначных и исчерпывающих комментариев по этому вопросу, поскольку законодательно это еще не утверждено.

**Павел Бунин:**

— *Передача РСА функций по проведению техосмотра, по мнению экспертов, представляется логичной. Как профессиональное объединение страховщиков, участвующих в продаже полисов ОСАГО, РСА располагает всеми возможностями, в том числе административными, для создания удобной и эффективной системы*

*по осуществлению контроля процедуры техосмотра. В то же время участие страховщиков в проведении технического осмотра позитивно отразится на его качестве, так как страховые компании особенно заинтересованы в снижении аварийности из-за технических неисправностей.*

По словам Павла Бунина, обязательным документом для заключения договора ОСАГО планируется сделать действующий талон техосмотра. В свою очередь, полис ОСАГО будет заменять талон техосмотра. «При заключении договора ОСАГО страхователи будут передавать страховщику талон ТО, а информация о дате истечения срока его действия будет вноситься в полис ОСАГО», — уточнил Павел Бунин. Планируется, что сотрудники ГИБДД не будут проверять у водителей наличие талона ТО, так как соответствующая информация будет отражена в полисе ОСАГО. В дальнейшем предполагается, что информация о прохождении техосмотра будет передаваться страховщику исключительно в электронном виде путем обращения к базе данных. Планируется, что базу

данных технического осмотра станет вести ГИБДД.

Но некоторым представителям профессионального сообщества такая схема представляется весьма сомнительной.

**Сергей Зайцев:**

— *На первый взгляд, соединение техосмотра и страхования — благое намерение. Однако оно может быть реализовано везде, где угодно, кроме России. Ибо на сегодняшний день страховые компании уже забыли понятие «технический эксперт» при страховании. А есть некие внутренние «специалисты» в страховых компаниях, которые, отстаивая интересы фирм, в которых они работают, задерживают выплаты, снижают объемы компенсаций и так далее. Техосмотр, как и техническая экспертиза, — это независимые процедуры, которые не могут быть подчинены любым интересам, включая финансовые, таких организаций, как страховые компании.*

Сергей Зайцев также указывает на то, что очень странно выглядит намерение предоставить страховым компаниям права по аккредитации в техосмотре, поскольку эти компании ни в контроле технического состояния, ни вообще в этой системе в целом никогда не работали и ни соответствующих специалистов, ни опыта не имеют. Но получается, что они должны аккредитовать тех, кто уже не первый год трудится в данной сфере и не понаслышке знаком и с техникой, и с технологиями. С ним согласен и Андрей Соболевский, директор по коммерции группы компаний «ГАРО».

**Андрей Соболевский:**

— *Как страховщиков вписать в систему периодического технического осмотра, я, честно говоря, не знаю. Я не вижу, каким образом они могут за это дело отвечать.*

Третий момент — саморегулирование, которое может исчезнуть из закона о техническом осмотре. Точнее, не исчезнуть, а остаться в качестве некоего добровольного акта, по сути, ни к чему не обязывающего. При этом как такового взаимодействия профессионального сообщества с Сергеем Шишкаревым не получилось. В октябре прошлого года союзом «ТехЭксперт», объединяющим несколько региональных саморегулируемых организаций



и некоммерческих партнерств в сегменте технического осмотра, в Госдуму был направлен ряд поправок в законопроект, получивший положительную оценку Администрации Президента и Совета Федерации. Однако ответа так и не последовало.

Действительно, с саморегулированием сегодня все не очень просто. Процессы, произошедшие в строительной отрасли, дискредитировали всю идею саморегулирования. Они опорочили сам принцип: фирмы продают, деньги крутятся. Не случайно правительство не готово отдать все на откуп саморегулируемым организациям.

**Готовность номер один**

Между тем перспектива перехода техосмотра в руки автосервисов не у всех вызывает бурный энтузиазм. Причем это касается не только простых обывателей, всегда настороженно относящихся к передаче в бизнес-сферу традиционно государственных функций, но и профессиональных участников рынка. Их позицию наглядно иллюстрируют слова **Михаила Невмovenко**, исполнительного директора Сибирской ассоциации автомобильных дилеров:

— Я был участником совещания нашего законодательного собрания, на котором обсуждалась тема передачи ГТО частным компаниям. Мне показалось, что проект этого закона достаточно сырой, и пока сложно выработать однозначное к нему отношение. Вопросы по-прежнему остаются гораздо больше, чем ответов. В частности, непонятно, кто будет компенсировать материальные затраты дилерских предприятий на обустройство необходимой инфраструктуры. Ведь для полноценного функционирования пункта технического осмотра необходима выделенная линия, обеспечивающая защиту передаваемой информации. К тому же с персональной информацией автовладельцев должен работать специально подготовленный к этому персонал. Одним словом, думаю, маловероятно, что наши дилеры на ура воспримут планируемые нововведения.

Отчасти точку зрения Михаила Невмovenко разделяет и **Дмитрий Канаев**, генеральный директор «Автомир-Новосибирск»:

— Не все дилеры имеют сертифицированные линии контроля. В любом случае, нельзя будет реализовать передачу техосмотра частным компа-

ниям одновременно и сразу везде, потому что нужно обучить персонал, его вообще нужно подбирать особым образом для решения новых задач, с которыми большинство автодилеров прежде не сталкивались.

С другой стороны, достаточно много техцентров, которые готовы взяться за проведение техосмотра. Некоторые уже даже проводят его. Поэтому, скорее всего, постепенно проблемы все-таки будут решены, и новая схема организации контроля заработает в полную силу.

О необходимости скорейшего реформирования системы ГТО говорит и **Анатолий Алексеев**, генеральный директор группы компаний «ГАРО»:

— Вопрос технического осмотра изначально решался не совсем цивилизованно. Занималось им МВД. Но в текущих условиях нужны новые, более прогрессивные формы. Мне близок опыт Германии, изучением которого я занимался. Там функции периодического техосмотра делегированы государством специальным организациям, среди которых TÜV SÜD. Она имеет не только свои, но и привлеченные станции, количество которых гораздо больше собственных. Их взаимодействие строится по принципу аренды, то есть TÜV SÜD арендует у этих СТО имеющееся в их распоряжении технологическое оборудование, специалист TÜV SÜD приезжает туда и по определенному графику проводит там проверку.

Идеология абсолютно правильная: есть станция, есть набор оборудования, есть возможность осуществлять проверку, но поскольку СТО — сторона заинтересованная, контроль должен проводить независимый специалист.

Непонятно, что произойдет и с тарификацией услуг техосмотра. Это тоже настораживает профессиональных игроков рынка. Например, в Тверской области цена процедуры технического осмотра, регулируемая местными властями, для легкового автомобиля составляет 305 рублей. Как признался пожелавший сохранить инкогнито директор одной из местных станций ГТО, реальная себестоимость услуги лежит в районе 450 рублей. То есть станция работает себе в убыток, но продолжает делать это из «политических соображений», благо у владельцев довольно развет-



**Большой выбор готовых автоэмалей для иномарок российской сборки**

Официальный дистрибьютор на территории РФ  
**ООО "Русавтолак"**  
[www.rusautolack.ru](http://www.rusautolack.ru)



**Москва:** т.: +7 (495) 676-19-25  
 info@rusautolack.ru  
**Санкт-Петербург:** т.: +7 (812) 449-43-50  
 spb.info@motip-dupli.ru

ленный бизнес и есть возможность перекрывать убытки на техосмотре прибылью с других направлений деятельности. И такие факты можно найти по всей России.

Именно поэтому очень полезным можно назвать пожелание участников профессионального сообщества оградить муниципалитеты от ценообразования и передать регулирование стоимости работ по техническому осмотру на федеральный уровень. Причем осуществлять это регулирование нужно с учетом развития региона и инфляции. Необходимо создать методику расчета базовой цены для регионов с наиболее характерным минимальным размером оплаты труда. Для остальных регионов применять повышающие и понижающие коэффициенты.

Здесь показателен опыт Германии.

**Андрей Соболевский:**

— Чтобы избежать необоснованного завышения стоимости процедуры техосмотра коммерческими структура-

*ми, государство должно определять вилку, в рамках которой будет варьироваться цена услуги. Соответственно, станция будет сама считать свою экономику и выбирать наиболее подходящую для нее конкурентоспособную в конкретном регионе и на конкретном рынке цифру. Исходя из этого будут закупать оборудование, обустроить помещение, выплачивать зарплату персоналу и так далее. Если с течением времени условия изменятся — допустим, вырастет инфляция, то представители профессионального сообщества должны иметь возможность обратиться к федеральным ведомствам, ответственным за тарификацию, с предложением увеличить расценки.*

С ценой напрямую связано и количество проверяемых при техосмотре параметров технического состояния транспортных средств. В настоящее время в России подлежат проверке примерно 50 параметров, в Европе — около 20. Если в нашей стране уменьшить это количество до европейского

уровня, это приведет к сокращению времени проведения техосмотра при сохранении его эффективности.

**Сергей Зайцев:**

— Главное — подвергать контролю только основные узлы и агрегаты, от которых непосредственно зависит безопасность дорожного движения. Указанные 20 параметров — это как раз они и есть. Это рулевое управление, тормоза, газоанализ и так далее. А какой смысл смотреть высоту подголовника, причем в ВАЗ-2107, где он не регулируется?

Адекватное решение всех имеющихся проблем позволит сделать техосмотр привлекательным для частных инвестиций и решить одну из приоритетных задач — увеличить число пунктов технического осмотра с имеющихся сейчас 3000 до жизненно необходимых стране, по оценке РСА, 10 000. Тогда как раз и исчезнут так раздражающие нашего президента очереди на техосмотр.



## ГДЕ КУПИТЬ ЖУРНАЛЫ ИД «НОВОСТИ АВТОБИЗНЕСА»

Воронеж, ИП Бубликов Александр Викторович, ул. Дорожная, д. 22; ул. Димитрова, д. 100а; (4732) 39-81-82

Вышний Волочек, магазин «COLOR мастер», ул. Парижской Коммуны, д. 37а; (905) 127-53-17

Екатеринбург, «Автомастер», ул. Бакинских Комиссаров, д. 171; ул. Донбасская, д. 23; ул. Радищева, д. 33; (343) 320-20-83

Екатеринбург, «Краска Маркет», ул. Ереванская, д. 27; ул. Малышева, д. 138; ул. Донбасская, д. 1; ул. Черепанова, д. 23; ул. Походная, д. 83; (343) 207-26-77

Иваново, ИП Чертухин Олег Валерьевич, ул. Фрунзе, д. 46, ул. Мира, д. 2; ул. Ленинградская, д. 4; ул. Лежневская, д. 183; (4932) 218-218

Калуга, «Прима Системс», ул. Московская, д. 225-а; (4842) 58-92-89

Киров, «Автозали «ЕВРОПА», ул. Менделеева, д. 6; (8332) 62-01-83

Минск, «Железный поток», ул. Стадионная, д. 14, помещение 1Н; (37529) 612-34-56

Нижний Новгород, «Автокраска.Ру», Комсомольское ш., д. 56; (831) 463-90-60; «Автокраска Центр», ул. Касьянова, д. 4а; (831) 232-38-84; «Гараж», ул. Керченская, д. 14; ул. Новикова-Прибоя, д. 4; (831) 246-89-44; оптовый склад материалов Mobihel, ул. Чкалова, д. 15; (831) 277-97-44

Новосибирск, «Звезда Удачи», ул. Немировича-Данченко, д. 142/2; ул. Фабричная, д. 19а; ул. Бориса Богаткова, д. 253/1; ул. Сибириков-Гвардейцев, д. 49/1, корп. 22; (383) 325-06-24

Тула, «Прима Системс», ул. Октябрьская, д. 62; (4872) 34-65-95

Ярославль, «Автомастер», ул. Большая Федоровская, д. 96; (4852) 45-03-05

По вопросам распространения журнала обращаться к Владиславе Вдовиченковой, e-mail: V.Vdovichenkova@abiznews.ru; телефон: (499) 270-20-74

АВТО НОВОСТИ **БИЗНЕСА**

