

Убийственная статистика

Последствия введения новой системы проведения технического осмотра в главе со страховыми компаниями оказались ужасающими. Об этом говорят результаты анализа правоприменительной практики Федерального закона от 1 июля 2011 года № 170-ФЗ "О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (далее — Закон), проведенного Союзом организаций технических экспертов "ТехЭксперт".



Красноречивые цифры

Анализ указанного Закона, проведенный на основании принципов обеспечения безопасности дорожного движения, выявил значительные материальные потери общества, государства и экономики, наряду с многомиллионными частными прибылями теневых структур.

За основу исследования взята официальная статистика ГИБДД РФ, согласно которой в 2012 году в ДТП по технической причине погибли 282 человека, получили травмы 1465 человек. Если сравнивать эти показатели с данными позапрошлого года, то мы обнаружим рост погибших на 21,6 %, получивших травмы — на 3,5 %. При этом в целом в 2012 году в дорожно-транспортных происшествиях погибли 27 991 человек (рост на 0,1 %); пострадали — 258 618 человек (рост на 2,7 %).

Первые цифры 2013 года также не блещут оптимизмом. В январе-феврале текущего года по технической причине произошло 189 ДТП: рост по отношению к аналогичному периоду 2012 года — на 35 %. Погибли в этих авариях 52 человека (рост на 33 %); травмированы — 279 человек (рост на 36 %). В общем за январь-февраль текущего года в России

произошло 21 987 дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими. Из общего числа потерпевших погибли почти три тысячи человек, ранения получили 28,5 тысяч. При этом по сравнению с показателями за первые месяцы 2012 года количество ДТП снизилось на 6,2 %. Однако аварии из-за неисправностей в автомобилях, напротив, происходят все чаще за последние два года. По однозначному мнению экспертов, это во многом связано с проведенной реформой процедуры техосмотра.

На основании приведенных цифр можно подсчитать потери Российской Федерации от погибших и пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях. Анализ проводился на базе статистики погибших не для того, чтобы произвести особо сильное впечатление на восприимчивые умы, а для обеспечения максимальной достоверности. Дело в том, что в случае гибели одного или нескольких участников ДТП возбуждается уголовное дело и проводится более или менее приличная экспертиза, позволяющая с достаточной степенью точности установить причины происшествия и таким образом выявить, виновно ли техническое состояние транспортного средства в произошедшей аварии или нет.

Так вот, в соответствии с Методикой оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от ДТП Р-03112199-0502-00 (методика НИИАТ) рассчитанный норматив ущерба на 1999 год составляет:

- погибший в ДТП — 2 262 000 рублей в год;

- пострадавший, получивший инвалидность, — 1 118 000 рублей в год.

С учетом инфляции в 2011 году этот норматив по погибшим увеличивается до 8 922 200 рублей в год; пострадавшим, получившим инвалидность, — 4 417 100 рублей в год. Таким образом, ущерб от погибших в ДТП по технической причине за 2012 год составит 2,5 млрд рублей (282 погибших x 8 922 200 рублей).

Средний возраст погибших — 39,5 лет. Потери государства от произведенного валового продукта в связи с недоработкой погибшего до пенсионного возраста в среднем — 18 лет (мужчины — 20,5, женщины — 15,5 лет). За 18 лет суммарный ущерб государства от погибших в ДТП за 2012 год составит 45 млрд рублей.

Ущерб с учетом социальных выплат от одного пострадавшего в ДТП и получившего инвалидность: 4 417 100 рублей x

х 10,6 = 46,8 млн рублей, где 10,6 — средний срок социальных выплат пострадавшему в ДТП и получившему инвалидность. Напомним: в 2012 году получили травмы в ДТП по технической причине 1465 человек.

И это только по инцидентам с человеческими жертвами. Каковы общие потери РФ и общества от аварий, обусловленных неисправностями ТС, — остается только догадываться. Но, к сожалению, точно подсчитать их невозможно по объективным причинам. Хотя и приведенные цифры позволяют сделать неутешительные многозначительные выводы о степени работоспособности и эффективности (точнее, полной неэффективности) действующей системы технических осмотров АМТС.

Тем не менее идем дальше. В "ТехЭксперте", кроме того, подсчитали и потери от уменьшения поступлений в виде налогов. На 1 января 2013 года в РФ было зарегистрировано 50 512 132 единиц автотранспортной техники. По данным прошлых лет, ТО проходило примерно 60 % от зарегистрированного количества, что составляет в пересчете на текущую ситуацию 30 307 279 единиц. Средняя стоимость проведения ТО по утвержденным тарифам в субъектах РФ — 467,26 рублей (в расчетах участвовали 46 регионов, взята средняя величина от стоимости ТО легкового автомобиля). В 2012 году в единую информационную систему поданы данные о технических осмотрах 18,7 млн автотранспортных средств. Это лишь 37 % общегосударственного автопарка. А о 63 %, или более чем 31,8 млн штук АМТС, сведения отсутствуют. Формально это должны быть либо новые автомобили, проходящие техосмотр один раз в несколько лет (в зависимости от возраста), либо так называемые "мертвые души" — машины, стоящие на учете, но не эксплуатируемые. Однако, согласитесь, 31,8 млн таких автомобилей — почти две трети автопарка страны — представить довольно сложно. Да что там говорить — такого в принципе не может быть, то есть без какого бы

то ни было преувеличения можно предположить, что дело здесь явно нечисто. И исходя из средневзвешенных данных предыдущих лет (понимая, что до реформы ТО проходило, как уже было сказано, около 60 % всего количества стоящих на учете АМТС), заключаем: примерно 11,6 млн единиц автотехники ездит по дорогам страны с, мягко говоря, не вполне легально полученными полисами ОСАГО, которые невозможно приобрести без обязательного прохождения техосмотра по полной программе. Эти "липовые" бумажки, как мы покажем ниже, сегодня любой желающий может купить чуть ли не на каждом шагу. Фактически, как отмечает генеральный директор Союза "ТехЭксперт" Сергей Зайцев, это теневая экономика, минимальный объем которой составляет более 5,4 млрд рублей (11 607 279 АМТС х 467,26 рублей).

Сергей Зайцев:

— Данные деньги проходят по непонятным договорам и не зарегистрированным в налоговом органе квитанциям, что приводит к неуплате налогов, сумма которых, при применении упрощенной системы налогообложения, по самому минимуму составляет около 326 миллионов рублей за 2012 год.

Подобный расклад вызывает еще большее негодование, если учитывать, что за последние семь лет средняя цена полиса ОСАГО выросла на 45 %, а средняя выплата за один убыток опустилась ниже уровня 2006 года, до 21 961 рублей. Такие цифры получил The Insurer, сопоставив статистику по ОСАГО за период с 2006 по 2012 год (анализ 2012 года проводился на основе данных ФСФР за первые три квартала года, поскольку РСА до сих пор не обнародовала свой годовой отчет по ОСАГО). Причем наличие тенденции: средняя цена полиса поднимается еще выше, практически вплотную подобралась к 3 тысячам рублей. Скорее всего, этот психологический рубеж уже пройден, и мы увидим его в

окончательных цифрах РСА по итогам 2012 года.

И опять же, причина злоупотреблений, хищений и откровенной коррупции, по мнению экспертов, — действующая в настоящее время организация проведения технического осмотра автотранспортных средств.

Проще не значит лучше

По большому счету, иначе и быть не могло, ведь сегодня в стране действует абсолютно безответственная, полностью недееспособная, противоречащая базовым мировым принципам система ТО. Оператором техосмотра может стать кто угодно. Для этого необходимо лишь выполнить несколько элементарных шагов. Во-первых, зарегистрироваться как "индивидуальный предприниматель", а пункт ТО аккредитовать как передвижной (для регистрации адреса ПТО подойдет все, вплоть до садового участка). Автомобиль можно арендовать. На диагностическое оборудование вполне достаточно составить договоры аренды либо сфальсифицировать товарно-транспортные накладные и копии отдельных разделов паспортов, которые предоставляются в РСА (РСА не проверяет фактического наличия оборудования). Затем — фиктивным приказом принять на работу лицо, имеющее квалификационные документы технического эксперта, и заключить договор с любым провайдером на доступ в Интернет. Кроме того, потребуется приобрести оргтехнику и программное обеспечение.

Вторым шагом оформляются заявление и комплект копий документов, предусмотренных "Правилами аккредитации...", оплачивается процедура аккредитации. Документы направляются в РСА, при их качественной подготовке гарантия положительного ответа — 99 %.

Ну и в-третьих, после получения аттестата аккредитации необходимо обратиться с ним в территориальное УГИБДД, которое обязано обеспечить доступ к ЕАИС ТО. Производится регистрация в этой информационной систе-

ме, а также в системе Е-ТО на сайте: http://techosmotr.ru/ru/about/e-to/registration_to — для распечатывания диагностических карт в автоматическом режиме. И уже потом (или прежде — кому как удобнее) налаживается контакт со страховыми агентами, определяется порядок внесения информации в ЕАИС ТО, сбора и распределения денежных средств.

Ориентировочная сумма затрат по данной схеме — 40 тысяч рублей. И собственно, для получения конечного результата — сбора денежных средств — данной схемой не предусматривается проведение обязательных проверок технического состояния автомобилей и наличия диагностического оборудования. То есть самого главного, ради чего и была затеяна вся эта реформация. Ведь достаточно лишь получить аккредитацию — и можно сразу приступить к работе по реализации документов.

В итоге Россию наводнили мнимые ПТО, многие из которых расположены в абсолютно неожиданных, не поддающихся никакой логике и критике местах: на садовых участках, в хозблоках и бытовках, в переделанных под торговые центры сельмагах и так далее. Естественно, ни о каких проверках техсостояния в данных случаях речи не идет — в лучшем случае у "технического эксперта" есть прибор для проверки света фар, а то и вообще ничего, кроме принтера, нет.

Справедливости ради стоит сказать, что правоохранительные органы пытаются как-то бороться с этим "шарашками". Например, в конце прошлого года сотрудниками Главного управления МВД России по Северо-Западному федеральному округу была пресечена незаконная деятельность группы лиц по изготовлению и реализации поддельных диагностических карт транспортных средств.

Оперативники установили, что одна из страховых компаний оказывает платные услуги по оформлению диагностических карт транспортных средств без предъявления самого транспортного средства. Во время проведения комплек-

са оперативно-розыскных мероприятий сотрудниками ГУ МВД России по СЗФО была произведена "контрольная закупка" карты. На автомобиль SAAB 9000 черного цвета за денежное вознаграждение в сумме 1900 рублей техническая карта была предоставлена. В ней указывалось, что автомобиль исправен и разрешен к безопасной эксплуатации. Несколькими часами ранее данный автомобиль был осмотрен экспертом по техническому контролю и диагностике транспортных средств и официально признан запрещенным к эксплуатации.

При обыске в офисе страховой компании обнаружены незаполненные бланки диагностических карт с подписями и печатями эксперта по техническому контролю и диагностике транспортных средств, а также сами печати. Данные подпись и печать признаны поддельными.

Оперативниками задержан за изготовление и сбыт данных документов один из работников фирмы. Следственными органами возбуждено уголовное дело по ч. 3 ст. 327 УК РФ "Подделка, изготовление или сбыт поддельных документов, государственных наград, штампов, печатей, бланков с использованием заведомо подложного документа".

Но подобные случаи — лишь капля в бушующем море фиктивного техосмотра. Действия оперативников, даже если они будут многократно усилены и переведены на круглосуточный режим, вряд ли дадут ощутимый результат, поскольку порочна сама система, создающая все условия для оборота, по сути, фальшивых диагностических карт.

Судите сами. В соответствии с трактовкой страховых компаний (из которой можно узнать реально удивительные вещи) техосмотр состоит из двух частей: проверки технического состояния и технического диагностирования. При этом проверка технического состояния может быть выполнена страховым агентом, и лишь техническое диагностирование проводится исключительно техническим экспертом. Далее — прямо по тексту, который уже сам по себе фантастичен:

"Первая часть ТО — проверка технического состояния автомобиля — не регламентируется специальными требованиями и не требует специальной квалификации лица, проводящего данную процедуру.

Техническое диагностирование автомобиля — это специальная регламентированная часть процедуры технического осмотра автомобилей, которая может проводиться только аккредитованным в РСА техническим экспертом на ПИКЕ ЗАО "Техосмотр".

Задача агента — обеспечить консультирование клиентов по вопросу прохождения ТО, организовать оформление всех необходимых для проведения ТО документов, принятие и перечисление денежных средств за проведение ТО в ЗАО "Техосмотр". Также агент проводит визуальную проверку технического состояния автомобиля, которую имеет право проводить специалист любой квалификации на основании визуального осмотра транспортного средства.

Техническое диагностирование автомобиля клиент сможет пройти на ПИКЕ ЗАО "Техосмотр" в удобное для него время, и самое главное — он сразу же сможет оформить полис ОСАГО при встрече с агентом и будет эксплуатировать автомобиль на законных основаниях с действующим полисом ОСАГО".

То есть фактически технический осмотр заменен распространением диагностических карт. Да, количество мест продажи выросло, потребительский сервис улучшился, финансовый оборот увеличился, но только действительно с техосмотром как контролем технического состояния транспортных средств на предмет безопасности их эксплуатации все это имеет мало общего. Да, по сути, и ничего, кроме названия. О какой безопасности дорожного движения здесь вообще может идти речь?

Сергей Зайцев:

— Очень странно, но процедура технического осмотра трактуется как состоящая из двух частей. Причем одна из частей

может быть выполнена страховым агентом без какой-либо квалификации. Подобное положение вещей приводит к тому, что в стране вместо реального технического осмотра налажена и успешно функционирует система, позволяющая просто продавать ТО тысячами! Получилось, что пришла негосударственная организация из другого вида деятельности, имеющая финансовый интерес и при этом контрольные функции. Для мировой практики это нонсенс — лису поставили курятник сторожить.

При этом на официальных полноценных, оснащенных по всем правилам пунктах ТО оперируют теми тарифами, которые по закону прописаны губернатором (субъектом федерации), а доморожденные агенты выставляют суммы, величина которых зависит лишь от их наглости. Так называемые страховые брокеры стали неподконтрольны даже страховым компаниям, основную прибыль они теперь получают на продаже не страховых полисов, а диагностических карт. Обнаружилась еще одна крайность — демпинг. "Аккредитовав" стол и стул или собственный дачный участок, можно для привлечения клиентов установить сколь угодно минимальные цены.

The Insurer выявил самое "дешевое" место, где можно пройти техосмотр в столице нашей Родины. Всего за 100 рублей любой может получить диагностическую карту в "офисе розничных продаж для частных клиентов на базе одного из пяти крупнейших гаражно-строительных кооперативов Москвы "СИГНАЛ". Понятно, что купить ТО с дисконтом можно, лишь приобретя полис ОСАГО.

В страховом центре с неожиданным названием "ОкПолис", что "организован людьми, работавшими и работающими в страховых компаниях на ключевых позициях (хорошо знающими "кухню" страхования, плюсы и минусы страховых компаний; направлением деятельности являлась работа с корпоративными клиентами)", работают со следующим перечнем страховщиков ОСАГО: СОГАЗ, "Югория", "Антал-Страхование", "Мастер страх", "Инсотек", "ЕвроИнс", "Росгосстрах", "Ингосстрах", "РЕСО-Гарантия", "АльфаСтрахование", "Сургутнефтегаз", Zurich, "Группа Ренессанс Страхование", МСК и "Энергогарант".

Одним словом, контроль за организацией и проведением технического осмотра автотранспортных средств в настоящее время отсутствует. А между тем по декларации страховщиков каждый второй автомобилист положительно оценивает реформу техосмотра, которая стартовала в январе 2012 года. Об этом свидетельствует опрос, проведенный на портале "Прайм Страхование": 22 % участников голосования положительно оценивают реформу, поскольку теперь нет очередей на пунктах ТО, а 23 % — потому что купили как ОСАГО, так и талон ТО у страховщика без посещения пункта техосмотра. Почти четверть участников опроса не заметили никаких изменений, потому что они покупают техталон так же, как и покупали его ранее. Отрицательно к реформе техосмотра относятся лишь 14 % участников опроса, при этом только 2 % пожаловались на новогодний коллапс с отсутствием техталонов и пунктов техосмотра, а 14 % отметили, что страховщик пытался им навязать покупку техталона. Примечательно то, что в опросе приняли участие только... 118 человек.



CHAMALEON



Материалы для профессионального кузовного ремонта



Официальный дистрибьютор

Компания «Русавтолак»

МСК : +7 (495) 679 85 20

СПб: +7 (812) 449 43 50

www.rusautolack.ru



Немного не дотягивает до репрезентативности на фоне 50 млн автовладельцев, не правда ли? Но даже и такая, с позволения сказать, "объективность" наводит на определенные мысли: 23 % одобряют новую систему потому, что купили полис ОСАГО у страховщика без посещения пункта техосмотра. Безусловно, среда автомобилистов не блещет сознательностью, но уже сам факт признания таких откровений, согласитесь, говорит о многом.

Плачевный финал

Представить, к чему приведет дальнейшее развитие ситуации в том же русле, несложно. Безусловно, далеко идущие последствия окажут самое негативное воздействие и на безопасность дорожного движения, и на экономику страны (в виде потерянной прибыли, недополученных налоговых поступлений, развития теневого сектора и прочего). Но, что не менее важно, под угрозу ставится и будущее самой отрасли технического осмотра как грамотного профессионального сообщества, как области специальных технологических знаний. Уже сегодня операторы технического осмотра, имеющие полноценную производственную базу, загружены лишь на 25–30 %. С начала 2013 года отмечается дальнейшее сокращение загрузки производственной базы до 10–15 %.

В качестве примера аналитики "ТехЭксперта" проанализировали ситуацию в 10 субъектах Российской Федерации. На функционирующих в них ПТО уже сокращено 1616 рабочих мест, 221 сотрудник ПТО переведен на сокращенное время, в отпуск без сохранения содержания отправлены 223 человека. И все это — безусловные специалисты, настоящие профессионалы своего дела, имеющие за плечами огромный опыт работы. Что ж, в сложившихся условиях со стремительно падающей загрузкой это вполне закономерный итог — повальная технологическая деградация отрасли с потерей квалификации. Все технологически продвинутые организации закроются — их задавят налоговая и прочие системы, поскольку они все менее платежеспособны ввиду неимения клиентов.

Сергей Зайцев:

— Такое положение привело к тому, что тем, кто действительно занимается техосмотром, жить стало совсем невмоготу. Если данные этих 10 регионов экстраполировать на всю страну, то получается, что около 20 тысяч специалистов фактически выведены из бизнеса. К тому же стоимость 470 рублей ниже себестоимости в два раза. Говорить о развитии отрасли с такими цифрами бесполезно. Очевидная безнаказанность и бесконтрольность ведут к неуправляемой тор-

говле документами, дальнейшему процветанию теневой экономики, и уже есть сигналы о криминальных угрозах (Костромская и Сахалинская области). В настоящее время имеют место многочисленные нарушения, недостатки, нерешенные проблемы (юридические, организационные, технологические). Общее организационно-правовое состояние действующей системы технического осмотра несовершенно и неработоспособно, что является источником ухудшения безопасности дорожного движения. Если до конца 2013 года не произойдет решительных изменений, многих профессиональных станций ТО не станет. Они будут закрываться, перепрофилироваться. Сейчас, главным образом, держатся те, у кого есть иные источники финансирования.

В связи с настолько плачевным положением вещей представители профессионального сообщества считают крайне актуальным проведение перенастройки системы на основе международной и отечественной практики.

Для достижения поставленных целей необходимо, во-первых, наличие высокотехнологичной производственно-технической базы (ПТБ) операторов технического осмотра автотранспортных средств. Для этого необходимы (на уровне постановления Правительства РФ) утверждение требований к ПТБ, экспертная оценка соответствия действующим требованиям профессиональным сообществом операторов технического осмотра.

Во-вторых, наличие высококвалифицированного персонала — технических экспертов (специалистов по проверке технического состояния транспортных средств). Поэтому нужно (на уровне постановления Правительства РФ) ввести в Квалификационный справочник должностей руководителей, специалистов и других служащих (утвержден Постановлением Минтруда РФ от 21 августа 1998 года № 37) должность "технический эксперт — специалист по контролю и диа-

СИСТЕМА ЭФФЕКТИВНОГО ШЛИФОВАНИЯ БЕЗ ПЫЛИ

гностике технического состояния транспортных средств". А Минобрнауки РФ — определить требования к квалификации и уровню подготовки технических экспертов по техническому контролю и диагностике автотранспортных средств. Предусмотреть оценку знаний и практических навыков — аттестацию.

В-третьих, ввести ответственность технического эксперта и оператора технического осмотра: реальную административную, уголовную ответственность, а также страхование профессиональной ответственности.

В-четвертых, обеспечить "обязательность" процедуры прохождения технического осмотра — распространить административную ответственность за "не пройденный" техосмотр для всех водителей без исключения с сохранением существующих санкций без ужесточения по ст. 12.1, ч. 2, и ст. 27.13, ч. 2, КОАП РФ. Данное предложение не повлечет каких-либо дополнительных бюджетных затрат, так как будет направлено на "неограниченный круг лиц", как и сейчас, и будет способствовать изменению негативной ситуации с ростом числа погибших и раненых в силу "предупредительного" характера действия.

В-пятых, обеспечить необходимый уровень качества выполнения работ по техническому осмотру автотранспортных средств с сохранением рентабельности. Для этого передать на федеральный уровень формирование стоимости технического осмотра автотранспортных средств с учетом экономического развития субъектов Российской Федерации. Определить минимальную стоимость технического осмотра автотранспортных средств, чтобы избежать откровенного демпинга.

В-шестых, организовать эффективный учет результатов технического осмотра при проведении контрольно-надзорных мероприятий. Для пресечения злоупотреблений при оформлении документа о прохождении технического осмотра (диагностической карты) в целях эффективного контроля за деятельностью операторов технического осмотра ввести

оформление данного документа на бланках строгой отчетности (БСО) по аналогии с бланками ОСАГО.

Не помешала бы и передача профессиональному объединению операторов технического осмотра оценки соответствия юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, претендующих на право проведения технического осмотра, ведения реестра и контроля профессиональной деятельности операторов технического осмотра.

Сергей Зайцев:

— Заниматься основными функциями должно профессиональное сообщество, поскольку только оно знает и понимает, где и как контролировать своих членов. Оно заинтересовано в честности, в отсутствии коррупции и так далее. Оно понимает, какие требования предъявляются сегодня к автотехнике. При этом оно должно нести полную ответственность. Страховые организации в предлагаемой нами схеме фигурируют только со своими прямыми функциями — как организации, страхующие персональную ответственность экспертов и операторов техосмотра. Они должны только этим и заниматься. А регулировать и контролировать другой вид деятельности — это нонсенс.

Придется внести и некоторые изменения в действующие нормативные правовые документы. Правила проведения технического осмотра автотранспортных средств дополнить требованиями к производственно-технической базе, технологии выполнения работ по проведению технического осмотра, требованиями к квалификации технических экспертов. В Приказ Минэкономразвития России — поправки, предусматривающие оценку соответствия производственно-технической базы оператора технического осмотра требованиям к технологическому проектированию предприятий автомобильного профиля на уровне экспертного заключения, а также аттестацию технических экспертов вместо аккредитации на основании представленных документов. **▲**



РЕШЕНИЕ ДЛЯ БЕСПЫЛЬНОЙ ШЛИФОВКИ ОТ MIRKA



Подробнее на www.mirka.ru

