

Стенограмма:

В.В.Путин: Уважаемые коллеги, добрый день!

Как вы знаете, у автолюбителей много проблем. Больше всего их беспокоят, конечно, плохие дороги, пробки, отсутствие парковочных мест. Сегодня мы с вами поговорим о техосмотре. Вы знаете, что с 1 января 2012 года начал действовать новый порядок прохождения техосмотра. Мы сейчас были только на одной из станций, я посмотрел на месте, как организована работа: в целом продумано. У нас Шувалов Игорь Иванович возглавлял комиссию, группу рабочую, которая готовила эти решения, затем соответствующий закон в Думе обсуждался.

Работа началась, и сегодня я хотел бы с вами поговорить на тему о том, как это организуется, какие вы видите здесь проблемы, какие вопросы нужно доработать. Вот [сейчас мы были на станции](#), где тоже коллеги ваши начали организовывать прохождение техосмотра. Они там обратили внимание на информационное обеспечение, на совмещение, допустим, выдачи талона на техосмотр и оформление ОСАГО. Это, конечно, для людей было бы удобно, на эту тему поговорим.

Но вначале я хотел бы сказать о самом главном – о том, что прохождение техосмотра теперь будет организовано на пунктах техобслуживания, причём аккредитацию таким пунктам техобслуживания будут давать не чиновники региональных, тем более федеральных каких-то властей и даже не ГИБДД, а Российский союз автостраховщиков, что, на мой взгляд, является делом принципиального значения.

И в этой связи хотел бы обратить внимание на другую возможную засаду – на возможное стремление к монополизации этого рынка, чего допустить, на мой взгляд, нельзя в интересах потребителей этих услуг, так же как и нельзя занижать рентабельность предприятий, которые занимаются этим видом деятельности. Вот сейчас я с руководителем такого предприятия разговаривал. Он говорит, что объём работы у нас возрос, а доходы нет. Это существенный момент, на который мы должны все с вами обратить внимание. Здесь прежде всего региональные власти, конечно, могут сыграть позитивную роль - имею в виду, что могут предоставлять определённые субсидии, особенно если это связано с предоставлением льгот для малоимущих и незащищённых категорий граждан, прежде всего инвалидов, пенсионеров и так далее. В Москве установлена, например, предельная стоимость 690 рублей, а от платы за ТО пенсионеры освобождены, если имеют один автомобиль. И эта возможность есть практически у каждого региона, так же как необходимость установить определённый барьер при взимании платы, а методика устанавливается ФСТ – [Федеральной службой по тарифам](#). И здесь тоже не должно быть никаких необоснованных колебаний. Нужно будет, безусловно, учесть и специфику каждого региона: там, где не хватает стационарных центров ТО, необходимо предусмотреть мобильные станции и пункты. Нужно, конечно, чтобы ГИБДД, во всяком случае сегодня, обеспечила необходимый объём талонов, чтобы бланки были на всех станциях. Вроде пока такой нехватки не наблюдается, имею в виду, конечно, что начало года ещё, нет пика прохождения техобслуживания: как мы знаем, это происходит как раз по весне.

Ну а в целом, вот я посмотрел, как организовано: практически за 30 минут можно пройти техосмотр и получить талон. Это в общем и целом, на мой взгляд, такой хороший, уже серьёзный шаг вперед. Главное, чтобы мы с вами все вместе на практике выстроили работу должным образом так, чтобы людям было удобно, но и, повторяю, так, чтобы предприятия не оказывались в накладе, чтобы был обеспечен хороший уровень рентабельности работы станций техобслуживания. Все действующие сегодня до 2014 года станции имеют право работать в таком режиме, но и те, что будут появляться вновь, в 2014 году должны будут пройти аккредитацию.

Давайте обсудим все текущие вопросы, связанные с организацией этой работы. Пожалуйста, кто начнёт?

В.И.Лысаков (председатель координационного совета Межрегиональной общественной организации автомобилистов «Свобода выбора»): Можно я?

В.В.Путин: Да, Вячеслав Иванович, прошу вас.

В.И.Лысаков: Спасибо. Мы с коллегами предварительно говорили - все мы мониторим эту ситуацию, и по обслуживанию не только легкового транспорта, но и грузового и так далее. Сейчас выявляются две проблемы, которые решить можно и нужно. Нам надо оградить этот рынок от откровенных жуликов и от недобросовестных операторов. К сожалению, нормативно-правовая база, выработанная на сегодняшний день, такова, что Российский союз автостраховщиков производит аккредитацию операторов только по бумагам, они не могут проверить каждого на наличие аппаратуры и так далее. И вот сейчас имеющий хождение в интернете случай, когда прошла аккредитацию в соответствии с правилами и законом одна из структур, у которой нет вообще абсолютно оборудования, то есть они получили в соответствии с правилами пачку талонов, условно говоря, они сейчас будут торговать этими талонами. Это первое. Я думаю, что мы проблему эту постараемся решить в новом составе Думы, депутаты, с учётом общественного мнения проведём круглые столы и так далее, и подумаем, как законодательно оградить рынок от откровенных мошенников. Это первое.

Есть второй случай, когда система, фирма получила аккредитацию - есть оборудование, но они не прогоняют машины через это оборудование, – так же могут теоретически или гипотетически торговать этими талонами. Здесь тоже есть один из выходов. Я знаком с

программистами молодыми из Перми, которые предлагают следующий вариант: они заводят всю систему в программное обеспечение с тем, чтобы талон техосмотра распечатывался физически только после того, как машина пройдёт проверку на всех стендах абсолютно, то есть имитировать ничего нельзя. Пройдёт проверку – тогда после этого уже.... Ну, это один из вариантов. Мы наверняка и с Павлом Борисовичем (*П.Б.Бунин – президент Российского союза автостраховщиков*), и с Виктором Николаевичем (*В.Н.Кирьянов – заместитель министра внутренних дел Российской Федерации*) встретимся, с нашими коллегами соберёмся, подумаем, как это защитить, может быть, с точки зрения аппаратно-программного обеспечения, может, ещё каким-то образом. Но вот пока это две проблемы, которые на виду, на поверхности. На самом деле разговоры о сложности техосмотра, скорее всего, рождены тем, что в посленовогоднее время нет информационных поводов особенных, поэтому журналисты будируют эту тему. Пока особых проблем мы не видим, но мы мониторим эту ситуацию, будем, конечно, отслеживать её и по возможности исправлять как с точки зрения законодательной, так и с точки зрения организационной.

В.В.Путин: Вячеслав Иванович упомянул об одной из проблем, на первый взгляд несущественных, а тем не менее я хотел бы, Игорь Иванович (*обращаясь к И.И.Шувалову*), обратить ваше внимание на это – имеется в виду оборудование, которое требуется к применению на станциях технического обслуживания, – чтобы не было завышенных требований, чтобы эти требования не подгонялись под конкретного производителя и продавца. Сейчас на станции мне показали один из приказов [Министерства промышленности](#), где, судя по всему, явно завышенные требования, рассчитанные на одного поставщика.

В.И.Лысаков: Афилированного, видимо.

В.В.Путин: Наверное, я не знаю, но вопросы такие сразу возникают. Я вам сейчас отдам, я взял у них прямо копию этого приказа Министерства промышленности, нужно проверить. Понятно, что ориентироваться нужно на лучшие стандарты, но что это означает? Что мы всех заставляем сейчас покупать именно это оборудование, что ли? Как это? Разберитесь, я вам сейчас дам. Это первый вопрос.

Второй вопрос. Нам нужно, чтобы базы данных ГИБДД были таким образом адаптированы к работе, чтобы станции обслуживания, которые будут выдавать соответствующие документы о прохождении техобслуживания, могли легко ими пользоваться. Там тоже есть вопросы. Вы как-то можете прокомментировать, Виктор Николаевич (*обращаясь к В.Н.Кирьянову*)?

В.Н.Кирьянов (заместитель министра внутренних дел Российской Федерации): Владимир Владимирович, на самом деле работа проведена просто большая, и сегодня за эти дни, в которые по-новому проходит техосмотр, мы всё нарабатываем. Первые дни показали, что в общем-то безболезненно... Я думал (хочу сказать как профессионал в этом деле), что будет намного больше вопросов уже в первые дни проведения техосмотра. Сегодня их практически у нас нет, потому что мы все ежедневно общаемся, анализируем ситуацию по всем регионам. У нас осталось больше десятка регионов, где мы остались пока и проводим техосмотры (это Госавтоинспекция), остальные все регионы уже работают в нормальном, рабочем режиме. Конечно, шероховатости есть, это большое дело – то, что сейчас идёт, но я думаю, что мы сегодня справимся. У нас полное понимание есть, и что надо исправить по программе – мы обязательно исправим, и подправить по базе данных – мы подправим. Я думаю, что ничего сложного в этом нет, работа у нас – в правильном направлении.

В.В.Путин: Хорошо.

В.И.Лысаков: Владимир Владимирович, и у них стоимость техосмотра в ГАИ – 300 рублей. К сожалению, 95 пунктов только на Россию осталось, работать будут до 31 декабря 2013 года, но стоимость в разных регионах разная: от 300 рублей до 1000 с лишним рублей. Но пункты ГАИ проводят в силу определённой специфики там, правовой ситуации 300 рублей плату. Поэтому могут как бы на выбор пойти либо в коммерческую структуру, либо в систему ГАИ, причём сейчас МВД сделало совершенно правильный шаг, – это так называемый межрегиональный техосмотр, то есть можно пройти техосмотр в любом регионе вне зависимости от того, где зарегистрировано твоё транспортное средство. Это действительно шаг по отношению к нам, автомобилистам.

В.Н.Кирьянов: Понятно. Вообще, это как палочка-выручалочка, понимаете? Где видим, что чуть-чуть что-то не идёт, подключаемся и эту дырочку уничтожаем.

В.В.Путин: Давайте коллег послушаем. Павел Борисович, пожалуйста.

П.Б.Бунин: Спасибо большое. На сегодняшний день мы обеспечили преемственность этой работы, как сказал Виктор Николаевич. Все действующие пункты, ранее работавшие с ГАИ, аккредитованы при РСА и обеспечены талонами. Аккредитованы уже и новые коммерческие пункты, которые тоже обеспечиваются талонами нового образца. С Вячеславом Ивановичем (*Лысаковым*) я совершенно согласен по поводу этой проблемы недобросовестных действий некоторых возможных операторов техосмотра. Эту проблему надо решать, надо собираться экспертным сообществом и при помощи современных IT-технологий эту проблему решать.

По поводу монополизации – о чём Вы сказали. У нас 1990 пунктов, которые работали с ГАИ, включены в реестр. Они принадлежат совершенно разным юридическим лицам, и монополизация здесь, наверное, сложна, но Федеральная антимонопольная служба, конечно, всегда имеет возможность посмотреть. 13 новых коммерческих пунктов тоже принадлежат совсем разным юридическим лицам,

как физическим лицам и крупному автомобильному дилеру, так и «Жилкомхозу» на Колыме, – там в общем совершенно разные пункты. Поэтому с монополизацией, безусловно, посмотрим.

По поводу мобильных станций. Сейчас действительно идёт ориентир на новые мобильные станции, чтобы услугу приблизить к потребителю. Цена мобильного комплекта там – от 300 до 500 тыс. рублей. В общем-то это подспорье малому бизнесу, это создание новых дополнительных рабочих мест. В общем, автостраховщики заинтересованы в том, чтобы на дорогах нашей страны были исправные машины.

В.В.Путин: Хорошо. Александр Николаевич (обращаясь к А.Н.Васильеву), пожалуйста.

А.Н.Васильев (лидер интернет-сообщества «Убитые дороги Пскова»): Я считаю, что, конечно, важно, чтобы и пункты техосмотра находились в хорошем состоянии. Но всё-таки вот эта система... Человек должен быть в центре системы, то есть это всё должно быть вокруг него, чтобы ему было удобно проходить эти обязательные процедуры. И я специально узнавал в Пскове, как у нас проходит процедура техосмотра. Первые дни показали, что в целом люди даже остались довольны. Предсказуемо с должным скептицизмом они приходили на станцию техосмотра, но на станции нет сотрудника ГИБДД, стоимость уменьшилась почти в 2 раза, потому что не надо платить госпошину (300 рублей) и за сам техталон. Сама процедура быстрее проходит, меньше надо документов – вот это положительные сдвиги. Но тем не менее сообщество говорит о том, что техосмотр – это вещь всё-таки очень субъективная, очень много махинаций на этом рынке. Но я так понимаю, что отменить его вообще нельзя по действующим нормам, в том числе мировым.

В.В.Путин: Дело не в нормах. Дело в безопасности движения и в безопасности людей.

А.Н.Васильев: Да. Но даже страховщики отметят, что сложно доказать: до ДТП транспортное средство было в хорошем состоянии или всё-таки оно было в плохом?

В.В.Путин: Александр Николаевич, вы это говорите сейчас с точки зрения организации бизнеса. Но мы же должны думать и о безопасности на дорогах.

А.Н.Васильев: Я понимаю.

В.В.Путин: Прежде всего об этом – о безопасности людей, их здоровье. Как выпустить на линию и вообще на дорогу транспортное средство, которое опасность представляет? И так-то весь автотранспорт – это средство повышенной опасности даже в хорошем, нормальном состоянии. А если он будет ещё в плохом состоянии?

А.Н.Васильев: Главное, чтобы не было махинаций. Это самая главная задача: чтобы все были равны, чтобы все получали абсолютно одинаково техосмотр, проходили его честно, машина проходила действительно через все эти процедуры, и на дороге у нас были безопасные автомобили.

В.В.Путин: Игорь Иосифович (обращаясь к И.И.Волчку).

И.И.Волчек (президент Союза предприятий технического осмотра): Я представляю здесь как раз тех самых операторов. Я владелец этой станции, на которой вы сегодня были.

В.В.Путин: Хорошая станция. Она с 1994 года работает?

И.И.Волчек: Станция работает с 1996 года. То есть накоплен уже большой опыт работы в предыдущей системе, и вот уже неделю мы работаем по новому закону, и уже накопили достаточно... Первый положительный момент – это то, что действительно, реально для автовладельцев облегчилась процедура прохождения за счёт того, что мы теперь полностью сами отвечаем за весь процесс технического осмотра и не зависим от ГИБДД, с которым раньше мы работали по договорным условиям. И я, как владелец станции, например, могу полностью управлять процессом со своими сотрудниками, поэтому оптимальная организация, как Вы заметили, и люди уже не ждут получения информации, заезжают на станцию, сразу оплачивают, а пока идёт занесение информации в базу данных, автомобиль уже осматривается и на выходе, при окончании процесса, он уже может получить талон, причём если автовладелец желает получить полис ОСАГО, как Вы заметили, всё это уже организовано: если автомобиль технически исправен, он тут же получает полис ОСАГО, то есть очень удобно и правильно.

Ещё такой психологический момент, который был раньше: когда присутствовал сотрудник Госавтоинспекции, это некоторых людей отпугивало, поскольку знали, что могут придраться и так далее. Теперь этот психологический момент снят, то есть гражданские люди, коммерсанты, которые готовы любезно встретить и провести техосмотр. Мы считаем, что техосмотр – собственно, я считаю как человек, который этим занимается уже 17 лет, – это форма некой независимой экспертизы. Есть ремонт автомобиля, есть так называемый

техосмотр. Не всегда ремонт проводится добросовестно. Мы обслуживаем свой автомобиль, меняем масло и так далее. Техосмотр – это как раз форма, когда можно определить и понять, насколько добросовестно был сделан ремонт автомобиля. Это проводится не так часто – раз в два года или раз в год и так далее. Для автолюбителей должно быть понятно, что прежде всего мы проверяем автомобили по тем параметрам, которые связаны с безопасностью движения, безопасностью экологии, и не придираемся к тем параметрам, которые в принципе напрямую с этим не связаны.

Вы обратили внимание на то, что на сегодняшний день в законе может быть не совсем корректно сформулированы требования к оборудованию? Оборудование, установленное на нашей станции, – это оборудование, которое прежде всего проверяет параметры, связанные с безопасностью и экологией: это газовый анализ, это проверка тормозов. Очень важны проверка тормозов и наличие специального оборудования, то есть тех самых роликовых стендов, на которых можно определить не просто усилие тормозов, а неравномерность. Это очень важно в наших климатически сложных условиях, когда мы большую часть времени ездим по скользкой дороге. Это очень важный момент, и прежде всего на это технические эксперты обращают внимание и предоставляют информацию автовладельцам. Я считаю, что важен диалог в процессе техосмотра, а не как раньше, когда сотрудник Госавтоинспекции выписывает талон, не всегда любезно это было...

Теперь мы стараемся предоставить информацию автовладельцу. Если автомобиль неисправен, мы даём эту информацию. И что имеет большое положительное значение в новом законе – то, что мы можем уже устранять незначительные неисправности прямо на месте, то есть, если фары не отрегулированы, или если на старом автомобиле не совсем корректный выхлоп, то есть газовый анализ, мы можем на месте это устранить по новому закону, и это очень важно, потому что мы не отправляем автовладельца без талона, а на месте уже это делаем. Пока мы это делаем бесплатно, могу сказать. Естественно, мы сейчас уже пытаемся нашим некоммерческим партнёрством разработать схему, по которой мы смогли бы уже предоставлять примерно одинаковые услуги по крайней мере по Москве, и можно говорить по всей России.

Очень важный момент – это автоматизация процесса. На сегодняшний день это как раз одна из проблем, наверное для нас именно организационная проблема, – это автоматизация процесса передачи информации от диагностической линии в единую информационную систему МВД. Мы своим партнёрством сегодня эту программу уже разработали, на днях её установим, и я надеюсь, что по крайней мере в рамках Москвы мы эту проблему решим. И этим опытом мы можем поделиться, собственно, со всеми регионами России. Это необходимо сделать для того, чтобы процесс был автоматизирован, и чтобы не было возможностей обходить процесс техосмотра и продавать технические талоны. Поскольку если информация будет передана – это объективная информация, которая идёт с оборудования, – то обойти будет очень сложно. И те недобросовестные фирмы, которые не имеют оборудования, не смогут продавать талоны.

И очень важный момент, подчеркну, что сегодня в законе отсутствуют требования к производственной базе, и это как раз даёт возможность недобросовестным предпринимателям аккредитовываться, имея, допустим, документ или, может быть, даже оборудование или какие-то передвижки, не привязанные, собственно, к помещению. И это очень важно: необходимо привязать наличие оборудования к помещению. Оборудование должно быть метрологически проверено, если есть сертификаты, которые это подтверждают, и этого достаточно. И необходимость персонала, квалифицированного персонала, который по новому закону предусматривается, – не так, как раньше, а это тот персонал, который сегодня выдаёт талоны технического осмотра вместо сотрудника Госавтоинспекции, к нему предъявляются новые требования.

В.В.Путин: Эксперты так называемые.

И.И.Волчек: Эксперты так называемые, да. И это тоже некая проблема, потому что на сегодняшний день, наверное, в регионах России есть нехватка таких специалистов, поскольку требования изменились. К счастью, в больших городах, таких как Москва, есть такие специалисты. Вы сегодня видели, они как раз проводили технический осмотр. Они полностью удовлетворяют этим квалификационным требованиям. Но таких людей немного, и это – проблема, которую надо обсуждать и решать, и мы, собственно, уже приступили к этой задаче. Я надеюсь, что в ближайший месяц мы организуем курсы, на которых сможем готовить людей с опытом работы по техническому осмотру, для того чтобы они были переквалифицированы в технических экспертов.

В.И.Лысаков: Можно вопрос Игорю Иосифовичу? Игорь Иосифович, вы подтвердили необходимость корректировки нормативно-правовой базы в этой части. Конечно, над этим мы все будем работать. А вот такой вариант прохождения техосмотра, более простой: у вас обслуживается постоянно машина – ну, скажем так, не менее года, от года там и более, два-три-четыре года, – ваши мастера знают эти машины как облупленные, они проходят профилактические работы, ремонтные работы. Вы не занимаетесь обслуживанием?

И.И.Волчек: Нет-нет, мы занимаемся только проведением технического осмотра.

В.И.Лысаков: Хорошо, тогда это вопрос не к вам, а в принципе. Владимир Владимирович, есть некий сертифицированный сервис, который обслуживает автомобили юридических лиц, физических лиц, он знает эти машины, повторяю, занимается заменой расходников, ремонтом и так далее. Почему бы нам не отнести ответственность этого сервиса... То есть качество работ они должны гарантировать и подтверждать, что автомобиль у них обслуживается, ремонтируется, проводятся профилактические работы, и это транспортное средство соответствует техническим нормативам, это подтверждение фактически того же техосмотра. Вот это один из вариантов

упрощения техосмотра. Если человек делает машину в гараже, пусть он проходит через пункты, а если он обслуживается на сертифицированном сервисе, зачем ему ещё раз подтверждать, собственно говоря, нормативное состояние технических узлов? Потому что сервис, который занимается с этой машиной, должен это знать и должен нести ответственность за качество своей работы. Ну, это в качестве предложения для дальнейшей дискуссии, для дальнейшего обсуждения просто.

В.В.Путин: Игорь Иосифович, какие функции выполняет это некоммерческое объединение, некоммерческое партнёрство?

И.И.Волчек: Некоммерческое партнёрство мы создали как общественную организацию, собственно профсоюз, который объединяет в нашем случае практически все предприятия Москвы. Прежде всего мы защищаем интересы предприятий и как раз работаем в направлении... Прежде всего мы создаём программное обеспечение, которое позволит автоматизировать, мы сейчас занимаемся обучением, и мы предоставляем информацию и организовываем некую юридическую защиту предприятий, которые занимаются этой областью. Я в этой связи, Владимир Владимирович, хотел бы сказать, что технический осмотр, на мой взгляд, – это предмет саморегулирования, который как раз в рамках саморегулируемой организации позволит решить в основном все те проблемы, которые мы сегодня обсуждаем и которые, скажем так, не предусмотрены законом: требования к производственно-технической базе, требования и подготовку персонала и так далее, то есть необходимо количество станций по регионам. Мы владеем этой информацией и уже имеем опыт, поэтому тут мы можем взаимодействовать и с РСА. Надо отметить, что практически в каждом регионе России в той или иной форме существуют или некоммерческие партнёрства, или добровольные саморегулируемые организации уже сегодня. То есть наша стратегическая задача – объединиться и создать в ближайшее время какую-то единую российскую структуру. На мой взгляд, это было бы целесообразно и даже необходимо.

В.В.Путин: Вот вы говорили (технический вопрос, вроде бы мелкий) об оборудовании, которое вы применяете уже в течение нескольких лет. Оно, я так понимаю, хорошее, мирового класса оборудование. И ваш менеджер Игорь Владимирович мне сегодня рассказывал о том, что в приказе (он даже не мог сначала понять, что это за документ, потом мы с ним нашли этот приказ Министерства промышленности) требования к оборудованию подобного рода явно завышенные. Расскажите, о чём там речь.

И.И.Волчек: Есть некие неточности, на мой взгляд, в требованиях к оборудованию. Например, к тормозным стендам указаны параметры, которые явно завышены. То есть понятно, что не нужно такое оборудование, поскольку, если говорить конкретно, требования к тормозным стендам рассчитаны на автомобили с общей массой, допустим, более 6 т. Но сколько у нас легковых автомобилей приезжает на техосмотр с такой массой? В общем, по моему опыту не было практически ни одного автомобиля. Нет абсолютно смысла устанавливать такие завышенные требования. Теперь, например, новыми правилами предусмотрено измерение такого параметра, как «шум» – я считаю, что это избыточно и не нужно. Но при этом (наверное, это некая небольшая недоработка) отсутствуют требования к проверке негерметичности выхлопной системы. То есть шум мы должны мерить, а негерметичность не смотрим! И что самое интересное – такие машины уже проходили. Это нонсенс, на мой взгляд, и избыточно. Вот этим можно не заниматься и не тратить на это время. Так же как, допустим, измерение люфта. Это достаточно сложный прибор, он сложный с точки зрения его установки на автомобиль. Люди – технические эксперты – имеют достаточный опыт, и они могут определять люфт на глаз. Если, конечно, он чувствует, что люфт завышен, он ставит прибор, и для того чтобы доказать автовладельцу, что с автомобилем что-то не так, необходимо применять. Вот здесь как раз необходима, на наш взгляд, некая корректировка, с тем чтобы упростить саму процедуру. Это будет легче и для оператора, и это будет понятнее и проще для автовладельца. В принципе процедура, как Вы видели, с учётом того, что применяется хорошее техническое оборудование, уже, по моему опыту, может проводиться в течение 20 минут – в течение этого времени будут установлены действительно все показатели или параметры, связанные прежде всего с безопасностью.

В.В.Путин: А теперь скажите два слова о стыковке или нестыковке с базой данных ГИБДД.

И.И.Волчек: Была большая работа проведена. Мы очень, я считаю, плодотворно взаимодействовали с МВД в последнее время и с РСА в новогодние каникулы, как раз с тем, чтобы перейти на новую систему: мы начали 10-го числа работать. Сама информационная система МВД абсолютно устраивает, то есть система хорошая, нормальная. Были некие нюансы, которые уже были отработаны буквально за эти дни. Мы передаём информацию без проблем. Отсутствует пока именно связь между оборудованием и вот этой системой. Это мы уже своим партнёрством программу разработали. В принципе при установке этой программы проблем никаких я не вижу.

Важный момент – мы сегодня не имеем возможности получать обратную информацию, нет обратной связи, как это было раньше, то есть первичные данные автовладельца мы должны заносить изначально вручную, с документов. Раньше госинспектор получал карточку водителя из своей информационной системы, базы данных, доступа к которой мы сегодня не имеем. Если это будет предусмотрено...

В.В.Путин: Именно это я имел в виду.

В.Н.Кирьянов: Владимир Владимирович, да, раньше мы делали запрос, одновременно проверяя машину на розыск, и высвечивалось всё, что касается автомобиля, и, конечно, не надо было вручную забивать. Здесь сегодня получается, что мы тратим дополнительное время. Конечно, это не очень удобно. Но я думаю, что мы поработаем тоже над этим и подумаем, как эту ситуацию исправить.

В.В.Путин: Да, вы подумайте, как сделать так, чтобы система работала в автоматическом режиме. Это будет и вам удобнее, надёжнее будет, и предприятиям, и, главное, людям будет удобнее, потому что быстрее будет происходить. Ладно?

В.Н.Кирьянов: Хорошо.

В.В.Путин: Игорь Вадимович (*обращаясь к И.В.Титову*), пожалуйста.

И.В.Титов (*генеральный директор ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»*): Спасибо, Владимир Владимирович. Наш институт, НИИ автомобильного транспорта, являлся одним из разработчиков проведения технического осмотра. Причём у нас есть дочернее предприятие, пункт технического осмотра, совместно с немецкой фирмой *DEKRA*, и так случилось, что там оборудование (это один из лидеров технического осмотра) соответствует самым высоким требованиям. Поэтому мы не теоретизировали, а черпали информацию из практики. Разрабатывали мы эти правила с удовольствием, потому что приятно заниматься узакониванием чего-то разумного, полезного, удобного для людей и соответствующего международному опыту. Заказ политический нам был такой: максимально упростить. Работали очень серьёзно. Существует технический регламент безопасности колёсных средств, там есть раздел, в котором сотни требований, седьмой раздел, определяющий требования к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации. Раньше считалось, что проверка при техническом осмотре проводится в соответствии со всеми этими сотнями требований. Сейчас составлен чёткий перечень. То есть, во-первых, гарантировано то, что в соответствии с этими требованиями осуществляется проверка, во-вторых, эти требования относятся только к эксплуатации с точки зрения безопасности транспортного средства. Но я бы с коллегой не согласился по поводу необходимости измерения шумовых параметров. Кажется, это очень серьёзное требование, которое мешает нам жить, если не выполняется, и его обязательно нужно отслеживать. Время сокращено. В качестве примера приведу легковой автомобиль с бензиновым двигателем по технической составляющей с 43 минут до 31 минуты.

В.В.Путин: У вас так на практике и получается где-то минут 30, да?

И.И.Волчек: Да, на практике получается процесс диагностики не дольше 30 минут.

В.В.Путин: Так что вы правильно рассчитали.

И.В.Титов: Да. Хотелось бы отметить, что сейчас есть такое некое несоответствие внутри ряда нормативных документов, но, насколько я знаю, соответствующие поручения уже даны. Тот самый технический регламент, который определяет требования к эксплуатации. И у нас требования в постановлении должны, естественно, коррелировать друг с другом. В общем-то, я хотел попросить о том, чтобы дано было такое поручение.

В.В.Путин: Спасибо.

Павел Борисович (*обращаясь к П.Б.Бунину*), хотели добавить что-то?

П.Б.Бунин: Спасибо большое. Я ещё раз - про базу данных МВД. Нам крайне важно определиться, кто оператор чистой базы данных, потому что всегда есть технические ошибки, когда сотрудник набивает что-то, ошибается, потом их очень сложно вылавливать, надо ставить фильтры. Вот если бы можно было политически определить, что есть база данных, в которую есть какой-то доступ (конечно, не в полном объёме, а в том, в котором разрешён) страховщикам, операторам техосмотра, тогда ошибок и спорных ситуаций вследствие них было бы гораздо меньше.

В.В.Путин: Я думаю, что это вполне можно было делать. Виктор Николаевич, вы специалистам поручите, я с Нурғалиевым (*Р.Г.Нурғалиев*) переговорю тоже. Так, чтобы защитить ту часть информации, которая нужна исключительно для ведомства, а открыть ту часть, которая нужна для операторов и всех участников рынка.

П.Б.Бунин: Спасибо большое.

В.В.Путин: Это можно сделать.

Игорь Иванович (*обращаясь к И.И.Шувалову*), пожалуйста.

И.И.Шувалов: Уважаемый Владимир Владимирович! По поводу прохождения по новой процедуре технического осмотра мы в Правительстве постоянно проводим совещания, и буквально вчера были даны в том числе поручения для того, чтобы Министерство промышленности и торговли инициировало внесение соответствующих изменений для полного соответствия технического регламента правилам прохождения, для того чтобы они не были излишними. И заместитель министра промышленности и торговли Саламатов Владимир Юрьевич такие поручения получил.

Другая проблема, о которой СМИ говорили с начала года, – это отсутствие соответствующих бланков талонов на всех станциях. Мы приняли такое решение, что те пункты операторов, где в настоящий момент бланки отсутствуют по какой-либо причине, могут в простой письменной форме заполнить характеристику автомобиля, подписать и этот документ направить в страховую организацию. Страховая организация будет уполномочена выдать страховой полис ОСАГО. И такой подход Союз страховщиков поддержал.

И ещё один момент. Мы действительно, когда разрабатывали законопроект, думали, что помимо всех тех пунктов, которые в настоящий момент уже аккредитованы, то есть все те, которые были по состоянию на 2011 год, вошли в соответствующий реестр (мы не сократили ни одного пункта и даже добавили, как было сказано, 13 дополнительных). Но мы имели в виду, что будут аккредитованы те профессиональные дилерские центры и станции технического обслуживания, которые, по сути, этой функцией никогда не занимались, и то, о чём Вы сказали, что, обслуживая постоянно автомобиль и отслеживая его техническое состояние, конечно же, они будут одновременно выдавать соответствующее...

Реплика: По факту.

И.И.Шувалов: По факту, поскольку техническое обслуживание автомобиля будет проводиться регулярно, как это полагается по паспорту. И такая информация будет страховщику направляться. Поэтому эта возможность в законе заложена. По факту пока таких организаций у нас нет, но мы надеемся, что эти дилерские центры и специализированные станции технического обслуживания будут аккредитованы.

В.В.Путин: Мы с вами, как в народе говорят, рассусоливать не будем особенно. Вопрос понятен, конкретен. В его достойном урегулировании заинтересованы миллионы наших граждан. Вопрос очень важный почти для каждой российской семьи. У нас количество автомобилей из года в год растёт, увеличивается в разы. За последние годы вообще количество увеличилось в разы. На сколько выросло по процентам?

В.Н.Кирьянов: 44 млн с копейками сегодня количество автомобилей в России. Конечно, огромная цифра. На 2 млн с лишним больше по сравнению с прошлым годом - 2,148 млн.

В.В.Путин: Понимаете, у нас один из самых перспективных рынков, по оценкам всех международных экспертов. Автомобильный рынок растёт очень быстро. Мы в позапрошлом году продали легковых машин в России больше, чем в такой стране, как Индия с более чем миллиардным населением. Представляете, какой у нас рынок? И вопросов здесь много. Один из них – это тот, который мы с вами обсуждали. Я, во-первых, хочу вас поблагодарить и ваш институт хочу поблагодарить, ГИБДД неплохо отработало, МВД в целом, правительственная комиссия, но мы видим, что есть ещё и шероховатости, и нужно их устранять. Вот цель нашей сегодняшней встречи – как раз выявить эти проблемы и наметить конкретные шаги для их устранения. Игорь Иванович, я попрошу вас в самое ближайшее время эти предложения представить.

И.И.Шувалов: Сделаем, Вам доложим.

В.В.Путин: Спасибо. И есть ещё один момент, на который я хотел бы обратить внимание (это прежде всего касается общественных организаций), – это дороги и дорожные фонды. Они будут пополняться за счёт налога. 90 млрд получают регионы в дорожные фонды, а за счёт акциза ещё 94 млрд. Деньги большие, которых давно на такие цели не выделялось и не было в региональных бюджетах. И общественные организации, и законобрания на местах, в регионах, должны самым строгим образом следить за тем, чтобы деньги были истрачены исключительно целевым образом, чтобы граждане почувствовали изменение ситуации с качеством наших дорог. Спасибо.