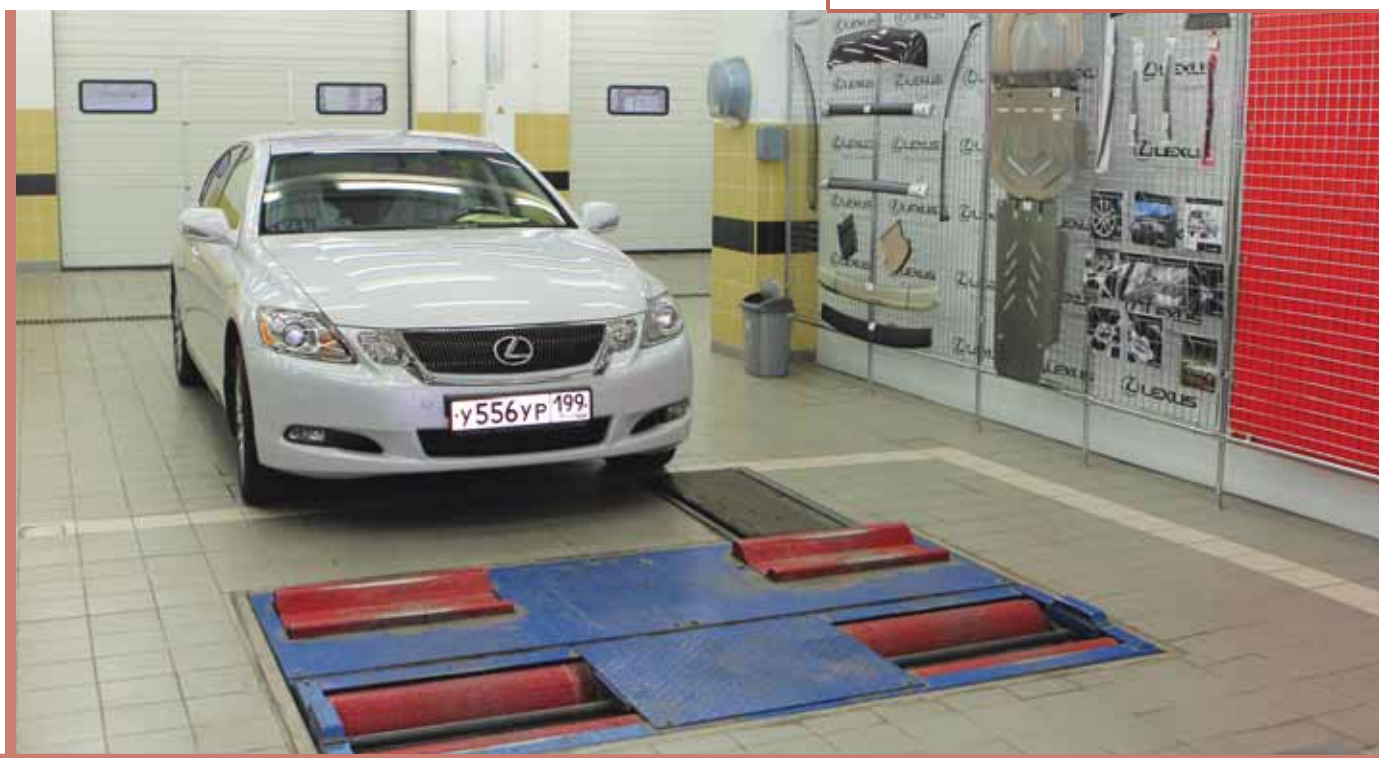


Ситуация вокруг нового порядка проведения технического осмотра автомобилей все больше накаляется. Как показывают первые итоги внедрения новой системы ТО, в текущем виде она ничем не лучше предшествовавшей ей коррупционной машины государственной бюрократии.

Михаил КАЛИНИН |



СИСТЕМНЫЕ ПРОСЧЕТЫ

Дело не только в проблемах, связанных с чрезвычайно бурной и вместе с тем абсолютно далекой от технического осмотра деятельностью фантома под названием ЗАО «Техосмотр» (мы писали об этом дочернем новообразовании «Росгосстраха» в январском номере «Новостей Автобизнеса»). Как показывают результаты первого квартала, адекватной современным требованиям по безопасности дорожного движения именно системы технического осмотра как механизма оценки и контроля технического состояния транспортных средств так и не было создано. А самое обидное то, что, несмотря на все накопившиеся уже в значительном количестве нарушения, практически никаких подвижек в деле, как говорится, ее «доведения до ума» не предпринимается.

Как отметили участники круглого стола по правоприменительной практике нового Закона о техосмотре,

к работе которого были приглашены представители федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих разработку нормативных правовых актов для реализации данного Закона, надзорных органов, депутаты Госдумы, руководители станций контроля технического состояния автотранспортных средств (СКТС), по-прежнему остается масса проблем. От их решения напрямую зависит, будет ли в нашей стране проводиться действительно технический осмотр, соответствующий международным требованиям и нормам, или он так и останется фикцией, как в прежние времена. На этом фоне вполне закономерно выглядит отмечаемый специалистами рост аварийности по причине технической неисправности транспортного средства. Так, в Свердловской области количество таких ДТП увеличилось с 6 в 2010 году до 16 в 2011 году. А за 2 месяца нынешнего года их уже 3. Причем последствия

самые трагичные, вплоть до летальных исходов.

Андрей Кузнецов, представитель Федеральной антимонопольной службы:

— Закон новый и очень сырой. В феврале к нам поступило довольно много обращений из различных регионов (Томск, Калининград, Владикавказ, Элиста, Хабаровск, Улан-Удэ, Санкт-Петербург, Орел) от хозяйствующих субъектов и физических лиц о нарушениях при проведении ТО и продаже полисов ОСАГО, по которым сейчас проводятся расследования. В настоящее время ФАС проверяет эти жалобы на наличие признаков нарушения антимонопольного законодательства при проведении государственного технического осмотра транспортных средств. Будем смотреть на результаты и предпримем все возможные по закону действия.

Алексей Семенихин, ответственный за направление «Аутомотив» «ТЮФ-Зюд Руссланд»:

— Действующее сейчас российское законодательство о техническом осмотре оторвано от двух важнейших смежных областей: от законодательства о безопасности дорожного движения и от законодательства о техническом регулировании. Это большая беда, потому что первое в целом отслеживает безопасность транспортного средства — от момента его проектирования до утилизации, включая и эксплуатацию, а второе определяет средства и методы, которые сопровождают процесс жизненного цикла автомобиля.

Проблема в том, что ТО определяется законом как процедура проверки технического состояния транспортного средства в целях его допуска к эксплуатации. На самом деле ТО как процедура в целях допуска легкового автомобиля к дорожному движению за 8 лет будет выполнена всего трижды. А интересно, какими нормативами должен руководствоваться автовладелец между техосмотрами? Ответа на этот вопрос законодательство не дает.

Как отметил генеральный директор Союза организаций технических экспертов «ТехЭксперт» Сергей Зайцев, система вроде бы работает, но до сих пор не утверждены ее базовые, фундаментальные принципы. Нет требований к земельному участку, планировке производственных зданий, технологии выполнения работ. В итоге появляются немыслимые сооружения, которые просто язык не поворачивается назвать станциями контроля технического состояния автотранспортных средств, на них априори невозможно качественно выполнять надлежащие операции.

С подготовкой экспертов творится что-то невообразимое. За нее берутся

все, кому не лень. Например, Московский государственный индустриальный университет очень вольно истолковал действующие государственные требования и готовит экспертов (как они именуют, «по техническому контролю и диагностике автотранспортных средств») по 72-часовой программе, принимая на курсы всех подряд — от выпускников ПТУ до опытных специалистов с высшим образованием. Еще более интересный вариант: появился некий сертификат соответствия, причем в Системе добровольной сертификации аэродромного оборудования и средств наземного обслуживания авиационной техники, который удостоверяет квалификацию «технического эксперта в области технического контроля и диагностики автотранспортных средств».

Алексей Семенихин:

— Новая система ТО похожа на профанацию, особенно в части подготовки специалистов-экспертов. Нет ни программы, ни квалификационных требований, ни методики проверки полученных знаний и повышения квалификации, ни реестра. Как аттестуются и аккредитуются учебные центры по подготовке экспертов, как организуют учебный процесс — неизвестно.

А между тем государственные требования к минимуму содержания и уровню профессиональной подготовки выпускников вузов для получения дополнительной квалификации «эксперт по техническому контролю и диагностике автотранспортных средств» и для получения квалификации «оператор по техническому контролю и диагностике автотранспортных средств», согласованные и утвержденные Министерством общего и профессионального образо-

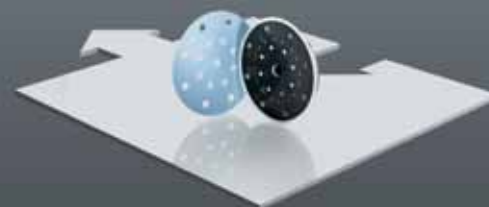
Техосмотром занялись автодилеры. В первой десятке аккредитованных РСА: «СП Бизнес кар», «ТСК АвтоГермес», «Автотемп», «АА Независимость», «АЦ на Ленинском», «Ауди центр Варшавка», «ТЦ Кунцево лимитед», «ТЦВА», «Рольф», «Превокс моторс».

По состоянию на 1 марта в реестр операторов технического осмотра внесена 2041 организация. Ранее эти организации работали по договору с МВД России, сообщили в РСА. Аккредитацию получили 344 оператора технического осмотра. На момент подготовки публикации более 70 заявлений находилось на рассмотрении в РСА.

В территориальные органы МВД направлены заявки на 7,2 миллиона бланков талонов ТО старого образца. В Госзнак направлены заявки на 9,46 миллиона бланков талонов ТО нового образца.

Превосходство в Системе.

Ведь когда все подходит, работать намного легче.



Система Festool: инструменты, оснастка и расходные материалы идеально сочетаются друг с другом. Собери - и убедись.

Подробнее о кампании «Превосходство в системе» на www.festool.ru/system

automotive systems | FESTOOL

Деятельность пресловутого ЗАО «Техосмотр» все-таки не осталась в стороне от пристального внимания «ответственных» органов. В связи с многочисленными публикациями в средствах массовой информации сведений о проведении технического осмотра транспортных средств с нарушением требований федерального законодательства Генеральная прокуратура проанализировала состояние законности в указанной сфере правоотношений. Как сообщает пресс-служба ведомства, не во всех регионах открыто достаточное количество пунктов технического осмотра с учетом нормативов минимальной обеспеченности населения. Во многих субъектах единая автоматизированная система технического осмотра не содержит полной информации об операторах, зачастую операторы не имеют к ней доступа. Не везде организовано взаимодействие единой автоматизированной системы технического осмотра и автоматизированной информационной системы обязательного страхования, содержащей сведения о договорах ОСАГО, страховых случаях, транспортных средствах. Поскольку данные факты не соответствуют требованиям закона, не обеспечено соблюдение гарантий прав автовладельцев на проведение техосмотра, Генпрокуратура поручила прокурорам субъектов активизировать надзор за исполнением законодательства о защите прав граждан при техническом осмотре транспортных средств и обязательном страховании гражданской ответственности автовладельцев.

В середине марта управление ФАС по Рязанской области возбудило дело в отношении «Росгосстраха» по признакам нарушения пункта 2 части 1 статьи 14 Федерального закона от 26 июля 2006 года № 135-ФЗ «О защите конкуренции». Нарушение, по мнению ФАС, выразилось во введении потребителей в заблуждение в отношении потребительских свойств полисов ОСАГО. Работа в Рязанской области компании «Техосмотр» и самостоятельная выдача страховыми агентами и сотрудниками «Росгосстраха» талонов о прохождении технического осмотра от этой организации ранее обсуждались на заседании руководителей страховых компаний и операторов технического осмотра с участием представителей Министерства транспорта Рязанской области в местной Торгово-промышленной палате. Участники заседания отметили: «...этот новый канал бизнеса полностью дискредитирует всю систему технического осмотра, а выдача бланков ТО без реальной проверки автомобиля негативно влияет на безопасность дорожного движения и вводит в заблуждение автовладельцев».

Административное дело по признакам нарушения компаниями «Росгосстрах» и «Техосмотр» части 4 статьи 11 Федерального закона «О защите конкуренции» было возбуждено и Бурятским УФАС.

Выявлены нарушения в деятельности сахалинского филиала «Росгосстраха». Прокуратурой области с привлечением прокуратуры города Южно-Сахалинска, а также регионального отделения по финансовым рынкам в Дальневосточном федеральном округе проведена проверка по коллективному обращению директоров компаний, осуществляющих деятельность в сфере технического обслуживания транспортных средств. В ее ходе установлено, что в нарушение требований законодательства работниками филиала «Росгосстрах» при выдаче полиса ОСАГО производилось оформление талона ТО и его выдача без предоставления диагностической карты, то есть без прохождения техосмотра на станции контроля технического состояния.

Прокуратурой Южно-Сахалинска направлены два материала проверки в органы предварительного следствия для решения вопроса об уголовном преследовании сотрудников филиала «Росгосстрах» в Сахалинской области по части 1 статьи 327 УК РФ. Одновременно прокуратура направила два исковых заявления в Южно-Сахалинский городской суд с требованием о признании заключенных договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (страхового полиса ОСАГО) недействительными. А региональное отделение ФСФР выдало предписание «Росгосстраху» об устранении нарушений страхового законодательства.

вания России еще в 1998 году, никто не отменял. По идее, они продолжают действовать.

Чтобы разрешить все противоречия в этом вопросе, Сергей Зайцев предлагает выработать Федеральный государственный образовательный стандарт высшего профессионального образования по подготовке бакалавров и федеральные государственные требования к минимуму содержания и условиям реализации дополнительной образовательной программы

профессиональной переподготовки технических экспертов, которые формализуют отношения в данной сфере и позволяют получать действительно квалифицированных и ответственных специалистов, знающих, что и как делать, а не кого попало.

Сергей Зайцев:

— При этом я считаю, что готовить экспертов можно только на базе высших учебных заведений. Как показывает практика, даже люди, получившие

высшее образование в специализированных автомобильных вузах, не могут быть квалифицированными диагностами. Как минимум 100-часовая программа должна преподаваться дополнительно, чтобы довести их до нужных требований.

И далее следует уже посредством экспертиз федеральных государственных образовательных стандартов оценивать, во-первых, соответствие результатов образования требовани-

ям профессиональной деятельности, во-вторых, возможности достижения заявленных результатов профессионального обучения в рамках разработанных требований к обучающей программе и условиям ее реализации. Причем к формированию стандартов и требований должны быть подключены не только научно-педагогическое сообщество, но и представители работодателей, определяющие компетенции и их уровень, а также содержание квалификационных экзаменов.

Андрей Ременцов, проректор МАДИ:

— В Словакии уже 50 лет готовят специалистов по проверке технического состояния автотранспортных средств. Чтобы человек был допущен к оценке, он должен иметь высшее техническое образование плюс два года работы на предприятии, и потом он еще шесть месяцев учится, получая дополнительную профессиональную подготовку. Только после этого он получает свой штамп и может отвечать за автомобиль, который проверил. У специалистов, занимающихся ДТП, обязательно наличие профильного образования, не менее пяти лет работы и двух лет дополнительной профессиональной подготовки.

Отсутствие единообразия в подготовке таких специалистов в нашей стране — ужас. Существовала система (и она продолжает работать) контролеров техсостояния. Но сейчас речь идет о технических экспертах, и откуда их брать — непонятно. У нас более восьми тысяч контролеров. Их надо переподготовить, но нет методики, порядка, содержания такой переподготовки и так далее.

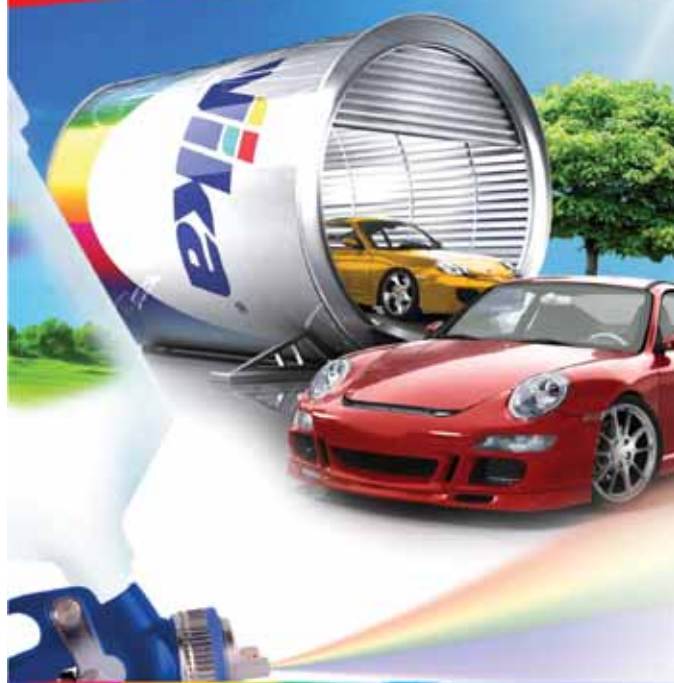
Текущей ситуацией обеспокоено все образовательное сообщество. В конце прошлого года было подготовлено обращение в адрес Министерства образования от 132 вузов, занимающихся подготовкой кадров для автомобильной отрасли. В нем, в частности, говорится, что должны быть разработаны порядок подготовки и периодического повышения квалификации специалистов, требования к содержанию объемов подготовки, порядок переаттестации контролеров, требования к учебной базе тех структур, которые обучают, образовательный стандарт. Только тогда можно говорить об обеспечении определенного уровня безопасности дорожного движения.

По официальной статистике, около 4% аварий в России обусловлены

Vika®

**АВТОРЕМОНТНЫЕ
МАТЕРИАЛЫ**

10 лет с ВАМИ



Авторемонтная система Vika - это полный комплекс высококачественных лакокрасочных материалов для ремонта автомобилей, включающий в себя материалы для подготовки и окраски поверхности, лабораторию по подбору цвета и вспомогательные продукты.


РУССКИЕ КРАСКИ

Дилеры и розничные продажи в Вашем регионе на сайте:

www.vika-color.ru

тел. (4852) 49-29-41/42/43/81

на правах рекламы

техсостоянием автомобилей. В Великобритании — 10%. Что же это — выходит, в Великобритании машины хуже? Мы сами провели исследование, выезжали на место ДТП и выполняли анализ их причин. У нас получилось, что в 24% аварий виновно ненадлежащее техсостояние автотранспорта.

Не утихает полемика и вокруг размеров предельной платы за процедуру ТО. Эксперты продолжают утверждать, исходя из практики: в среднем российском городе прохождение всех процедур на трехпостовой стационарной поточной линии менее 700 рублей по себестоимости не выходит. Сейчас действуют расценки, которые ниже этого порога. Если присовокупить к этому тот факт, что с мая прошлого года организации простояли в так называемом моратории, то теперь многие СКТС могут оказаться фактически на грани банкротства — они не в состоянии даже заказать и оплатить талоны ТО: фабрики Гознака выставляют счет и никаких частичных оплат не принимают.

А по большому счету, надо не только расценки пересматривать, но и модифицировать сам механизм их формирования. Опираясь на европейский опыт, специалисты предлагают устанавливать не только максимальную, но и минимальную стоимость процедуры. В Германии, например, только минимальная и регламентируется. Верхнюю планку контролирует рынок. Что вполне разумно: если сервис хочет много заработать, он должен предложить клиенту такие услуги, чтобы тот захотел оплатить и по высокой цене.

Более того, время, заложенное в правилах проведения ТО, не учитывает несколько процедур, связанных с осмотром. То есть фиксируется только время на диагностирование, а такие процедуры, как идентификация транспортного средства, оформление диагностической карты, талона ТО, передача информации в единую информационную систему, — нет, хотя они также занимают 15–20 минут. В связи с этим было бы уместно рассчитать стоимости ТО связывать с временем, затрачиваемым на операции, по аналогии с техническим ремонтом. Это отразит объективную стоимость процедуры, и ее усложнение будет автоматически учитываться в тарификации.

Но одна из основных проблем — это аккредитация участников рынка техосмотра. Сейчас Минэкономразвития готовит закон «Об аккредитации». В проекте сказано, что орган по аккре-

дитации обязан привлекать экспертов, а в некоторых случаях, когда требуются специальные знания, — технических экспертов. Эксперты должны быть компетентны и независимы от любого коммерческого, финансового или административного воздействия, которое оказывает или может оказать влияние на принимаемые органом по аккредитации решения. Следовательно, с принятием соответствующего закона целесообразно аккредитацию операторов технического осмотра осуществлять в рамках формируемой национальной системы.

Сергей Зайцев считает, что если в сфере ТО и в дальнейшем будет действовать механизм аккредитации, то его нужно делать нейтральным. В РСА не будет объективности, поскольку налицо естественный конфликт интересов, где во главе угла стоят страхование и связанное с ним получение прибыли. И нельзя здесь осуждать РСА — не они создавали закон, не страховщики виноваты в том, что новая система ТО дает сбои, они не в состоянии наладить ее, потому что не всегда компетентны в данных вопросах.

Сергей Зайцев:

— Мы видим, что страхование с учетом финансовых интересов и человеческого фактора показало не очень положительные результаты. Саморегулирование тоже может оказаться проблемным. Оно не идеально, особенно в контексте пресловутого человеческого фактора. Наглядный пример — строительство, ставшее для российского института саморегулирования сложнейшим испытанием.

Учитывая эти обстоятельства, можно по примеру Союза организаций технических экспертов «ТехЭксперт» создать структуру, в которую входят представители и саморегулируемого профессионального сообщества, и надзорно-контрольных структур, и Международного комитета СИТА, и Ростехрегулирования — все ее члены способны участвовать в процессе и регулировать его.

О том, что передача основных функций в новой системе ТО страховщика была не вполне корректной, говорит и представитель общественной организации предпринимателей «ОПОРА России» **Ирина Алехина:**

— В существующей архитектуре заложены серьезные противоречия. Вся проблема в концептуальной ошибке. Страхование — отношения по защите имущественных интересов физиче-

ских и юридических лиц — страхователей при наступлении определенных событий — страховых случаев за счет денежных фондов — страховых фондов, формируемых из уплачиваемых ими страховых взносов. И больше там ничего нет, никакого техосмотра.

В любом случае нынешняя ситуация с техосмотром нуждается в корректировке. В связи с этим разумным представляется предложение председателя Комитета по транспорту в Госдуме **Евгения Москвичева:**

— Действительно, есть проблемы, и они были ожидаемы. Потому что впервые в истории правительство страны по просьбе граждан технический осмотр отдало бизнесу. Так давайте оправдаем это доверие. Я хотел бы, чтобы в России был цивилизованный техосмотр, как в ведущих мировых государствах.

Хватит жаловаться друг на друга в государственные органы. Нужно собираться вместе всем заинтересованным сторонам и обсудить имеющиеся сложности с тем, чтобы выработать оптимальное консолидированное решение. Постарайтесь услышать друг друга. Если вы займете непримиримые позиции, ничего хорошего не выйдет. А если вы предложите что-то реально важное — поправки внесем в течение пары месяцев. Только нужно, чтобы эти поправки были продуманные, взвешенные, чтобы это не было эмоциональное шарханье от берега к берегу, чтобы они не преследовали цель мгновенного обогащения, а были направлены на удовлетворение интересов и соблюдение законных прав граждан нашей страны.

Между тем законотворческая деятельность, призванная улучшить создававшуюся систему ТО, набирает обороты. Так, незадолго до подписания в печать этого номера журнала появилась новость о внесении законопроекта, предусматривающего для сервисных предприятий возможность заниматься техосмотром не просто какого-то класса автомобилей, но конкретной марки. Пока же пункты ТО должны принимать машины любых марок одного класса. Еще одна поправка — не исключено, что от процедуры техосмотра будут освобождены автомобили, которые обслуживаются в сертифицированных центрах — причем не обязательно дилерских. По предварительным данным, рассмотрение всех этих законопроектов ожидается в середине мая.