

Поправки в закон о техосмотре, ужесточающие требования к пунктам автомобильного ТО, могут отвадить от рынка тех, кто работает только «на бумаге», а это около половины всех операторов.

Минэкономразвития предложило внести поправки в закон о техосмотре (копия документа есть в распоряжении «Известий») – планируется составить список производственно-технических требований к организациям, занимающимся техосмотром. Это должно отсеять тех операторов, которые проводят диагностику только на бумаге. В результате число организаций, уполномоченных проводить ТО, может сократиться в разы, считают эксперты.

В новом перечне требований будут подробно расписаны технические характеристики аппаратуры, на которой проводится осмотр автомобилей, рассказал «Известиям» заместитель директора департамента государственного регулирования в экономике Минэкономразвития Евгений Ковтун. Но самым главным в нем, как считают в Минэкономразвития, должно быть условие о наличии на каждом стационарном или передвижном пункте хотя бы одного эксперта (сейчас необходимо наличие одного стенда и эксперта на компанию, в то время как ей может принадлежать несколько пунктов). Список специальных требований установит уполномоченное правительством ведомство, источник в одном из федеральных ведомств считает, что им может стать Минпромторг.

– Для некоторых компаний, которые продают диагностические карты без проведения осмотра, это станет препятствием для совершения мошеннических действий, – уверен Евгений Ковтун. Однако на этом совершенствование системы техосмотра вряд ли завершится, признался он.

Заместитель руководителя аппарата комитета Государственной думы по транспорту Ираклий Асламазов полагает, что решить проблему «покупных» диагностических карт это вряд ли поможет, но зато существенно повысит качество проверок на работающих честно пунктах.

– Минэкономразвития высказало разумную идею, потому что техническим осмотром должен заниматься профессиональный человек с инженерным образованием, он

решает сложные технологические задачи.

Проблемой, правда, может стать кадровый вопрос, отмечает Асламазов.

– Где взять столько экспертов? Студенты МАДИ и МАМИ выпускаются не только, чтобы работать на пунктах ТО. Тем более что у нас есть потребность в них и в транспортной отрасли. Так что не надо делать резких движений, нужно подумать сначала, как решить вопрос со специалистами, – говорит он.

По оценкам экспертов, количество пунктов ТО в России сейчас составляет более 10 тыс. Зарплаты технических специалистов колеблются от 15 тыс. рублей в глубинке до 60 тыс. в Москве. Эти затраты, разумеется, лягут на плечи работодателей.

– В настоящий момент пункты, которые проводят реальную, а не «бумажную» диагностику, работают себе в убыток: себестоимость получаса, занимаемого осмотром одного автомобиля, в среднем составляет 700–750 рублей, в то время как рентабельность возможна на уровне 900–950 рублей (в Москве и Петербурге и того выше – примерно 1,2 тыс. рублей), – говорит генеральный директор Союза организаций технических экспертов Сергей Зайцев. Впрочем, это не так много: 1,2 тыс. рублей – это цена заправки средней легковушки. При так называемой пакетной продаже страховыми агентами полисов страхования, диагностических карт и прочих навязанных услуг в настоящий момент фактические затраты для автовладельцев гораздо больше.

Самовольно изменять прецеденты операторы ТО не вправе: в каждом субъекте приняты свои фиксированные размеры платы. Самое дорогое ТО в Приморском крае – 983 рубля за легковой автомобиль, самое дешевое – в Астраханской области, 265 рублей. В Москве оно обойдется в 720 рублей.

В этих условиях новые нормативы скажутся, очевидно, не на потребителях, а на самих операторах ТО. По оценкам гендиректора Союза организаций технических экспертов «Техэксперт» Сергея Зайцева, из примерно 4,5 тыс. организаций, занимающихся техосмотром, лишь около 1 тыс. располагает сейчас необходимой технологической базой и специалистами. Еще 1 тыс. – это те, кому придется докупать оборудование, и оставшиеся – это те, кто работает по «рисованным» бумагам.

– Вряд ли они станут тратиться на закупку и создание производственно-технической базы станции технического осмотра в соответствии с требованиями к технологическому проектированию предприятий автомобильного профиля (минимальная стоимость строительства такой станции €300 тыс.), – считает Зайцев.

А значит, им просто придется уйти с рынка. Так что проиграют в том числе и страховые компании, почти все из них на нынешний момент обзавелись «карманными» пунктами техосмотра, торгующими диагностическими картами без реального проведения освидетельствования.

– В целом граждане довольны реформой системы техосмотра, очереди исчезли, удалось не допустить увеличения тарифа на прохождение ТО, появилась конкуренция, которой раньше не было. Однако проблемы все равно есть, и нам придется их решать в обозримом будущем, – заявил Евгений Ковтун «Известиям».

Он также рассказал изданию, что министерство выступило с инициативой создания единой структуры, координирующей технический осмотр автомобилей: если раньше эта сфера входила исключительно в компетенцию МВД, то теперь ею занимается сразу несколько структур: Минрегионразвития, Минэкономразвития, Минфин, Минпромторг, Минтранс, МВД и Российский союз автостраховщиков. В результате согласование любого решения занимает довольно много времени, кроме того, сегодня составлением большинства проектов нормативных актов занимается Минэкономразвития, для которого эта функция непрофильная.

По мнению замдиректора департамента Минэкономразвития, координирующие функции могло бы взять на себя Министерство транспорта – по образу и подобию европейских практик. Базу операторов ТО ведет МВД, и, как отметил источник, близкий к силовым структурам, в нем идею отобрать эту функцию вряд ли поддержат. В Минтрансе «Известиям» заявили, что пока не получали никаких документов, связанных с созданием новой структуры.

Источник: [Известия](#) , 14.06.13

Автор: Кунле М.