

*Техосмотру вновь предстоит пережить различные изменения с точки зрения законодательства. Совершенствовать эту процедуру взялись страховщики – они подготовили пакет поправок в закон о техосмотре и в некоторые нормативные акты.*

Эти предложения были озвучены на заседании рабочей группы при участии представителей Центробанка и правительства. Ожидается, что необходимые поправки будут внесены в закон уже в этом году.

Что же еще и кого не устраивает в нынешней системе техосмотра? Казалось бы, к этой услуге практически нет претензий со стороны автовладельцев. Она стала максимально доступной, а все разногласия прекрасно решаются с помощью рубля без опасения быть привлеченным к ответственности за дачу взятки. Но именно это положение и не устраивает ни правительство, ни самих операторов техосмотра.

Опасения со стороны правительства понятны. Техосмотр требуется для того, чтобы не допустить на дороги неисправные машины. А при нынешнем подходе это невозможно. Понятно и недовольство легальных операторов техосмотра: они вкладывают деньги в диагностические комплексы, а автолюбители предпочитают покупать диагностические карты у тех, кто выдает их без проверки автомобилей. Опасения страховщиков тоже объяснимы – им приходится платить за ДТП, которые произошли из-за неисправности машины. Именно поэтому инициатором поправок выступил Российский союз автостраховщиков.

Печальная новость для автомобилистов: купить диагностическую карту без прохождения техосмотра станет гораздо сложнее. Или дороже. Ведь цель изменений – борьба с серыми схемами выдачи диагностических карт. Об этих поправках рассказал глава РСА Павел Бунин.

Одна из поправок предлагает четко прописать в законе, какой должна быть производственно-техническая база операторов техосмотра. Это требуется потому, что при проведении в том числе выездных проверок сотрудники РСА обнаруживают необходимое оборудование на пункте техосмотра, но в нераспакованном виде. В законе же говорится, что оборудование просто должно быть, поэтому не выдать аккредитацию нет оснований. Но при визите на другой пункт техосмотра обнаруживаются те же

нераспакованные ящики. И оснований для отказа также нет. Зато потом этот оператор может не устанавливать оборудования и торговать диагностическими картами.

Также предлагается ввести административную ответственность для оператора ТО за выдачу диагностической карты без осмотра или с ненадлежащим осмотром транспортного средства. И предусмотреть ответственность для юридического лица за нарушения, связанные с внесением данных в единую базу РСА по техосмотру.

Напомним, что в этой сессии Госдума планирует рассмотреть поправки в закон о техосмотре. В частности, предлагается не выдавать диагностическую карту в случае обнаружения неисправностей. Сейчас она выдается в любом случае. Просто в ней прописывается, разрешена ли эксплуатация автомобиля или нет.

Напомним, что 1 января 2012 года в России было зарегистрировано 2040 пунктов техосмотра, сейчас, по данным РСА, на территории страны функционируют 3200 операторов техосмотра. Еще 500 операторов подали заявления о прохождении аккредитации. РСА рассматривает порядка 40 заявлений на аккредитацию в день, из них только пять кандидатов получают одобрение. Более чем 10 претендентам возвращаются документы из-за их некорректного оформления, остальным отказывают по результатам выездных проверок.

Эти проверки тоже вызывают разногласия. Поэтому предлагается уточнить, что несоответствие аккредитации может выявляться не только по документам, но и при выездной проверке.

Предлагается навести порядок и в установлении цены на техосмотр. А то сегодня получается, что стоимость одной и той же операции на одинаковых автомобилях отличается в разы в зависимости от региона. Также и операторы техосмотра, и страховщики ратуют за то, чтобы у техосмотра наконец появилось одно ответственное министерство. Сейчас им по мере сил занимаются аж восемь ведомств. Все прекрасно знают, каково дитя у семи нянек.

**Источник:** [Российская газета](#) , № 67, 25.03.14

**Автор: Баршев В.**