



*Серьезные перемены ждут автовладельцев и операторов ТО. Первых начнут штрафовать, используя дорожные камеры, за управление машиной, которая не прошла ТО. А если такой автомобиль попал в ДТП, причиной которого стала неисправность, страховщики получают право регрессного иска к его владельцу. Технических экспертов и вовсе будут сажать в тюрьму за мошенничество с диагностическими картами.*

Минэкономики подготовило пакет поправок к действующему законодательству для проведения глобальной реформы ТО. Соответствующее поручение было дано правительством по итогам заседания президиума Госсовета во главе с Владимиром Путиным весной 2016 года. Поправки направлены для утверждения в правительство, после чего ожидается внесение их в Госдуму. «Ъ» удалось ознакомиться с содержанием одной из последних версий документа.

КоАП предлагается дополнить наказанием за «управление транспортным средством, в отношении которого не проведен технический осмотр или при проведении ТО выявлено несоответствие этого транспортного средства требованиям безопасности». Штраф — 800 руб., сейчас подобных санкций нет. При этом, о несоответствии каких именно требований идет речь, в законопроекте не говорится. Правила техосмотра описаны в постановлении правительства №1008 и предполагают проверку 68 ключевых параметров, включая тонировку, трещины на стеклах, работу световых приборов, остаток протектора шин, а также наличие знака аварийной остановки и огнетушителя.

ГИБДД сможет выявить факт нарушения, даже не останавливая автомобиль для проверки. Как следует из пояснительной записки, для этого будут использованы возможности дорожных камер: машину проверят по Единой автоматизированной информационной системе техосмотра (ЕАИСТО).

Если же будет установлено, что ДТП произошло из-за технической неисправности машины, не прошедшей техосмотр, страховщик получит право выступить с регрессным иском к автовладельцу. Такая норма будет внесена в закон об ОСАГО. В Минэкономики

считают, что она позволит «повысить уровень мотивации» автовладельцев к прохождению техосмотра.

Ужесточение контроля ждет и операторов ТО. Минэкономики намерено исключить ситуации, когда диагностическая карта (документ с результатами техосмотра) выдается владельцу машины, которая на пункт ТО не приезжала. Карта по итогам осмотра будет формироваться только в электронном виде и заверяться усиленной электронной подписью эксперта. Процесс осмотра будет обязательно фиксироваться на видео (как процесс приема экзаменов в ГИБДД), съемка будет загружаться «незамедлительно» в централизованную базу ЕАИСТО. В КоАП вводится наказание (штраф до 10 тыс. руб.) для эксперта, который сформировал карту и допустил к движению машину, не прошедшую ТО. Если же установлено, что данные были «заведомо недостоверными» и передавались в базу «умышленно», сотрудник может быть наказан принудительными работами на срок до четырех лет — такую поправку внесут в УК. А если деяние совершено «группой лиц по предварительному сговору», может назначаться тюремный срок до двух лет. Срок может достичь четырех лет в случае, когда внесение данных в базу привело к «тяжким последствиям» (в ходе ДТП с участием машины, не прошедшей техосмотр).

Контроль над деятельностью операторов ТО будет возложен на Ространснадзор (ведомству будет дополнительно выделено из бюджета более 186 млн руб., следует из материалов Минэкономики).

Эксплуатацию ЕАИСТО передадут из МВД Российскому союзу автостраховщиков (РСА). Курировать работу РСА в этой сфере будет ЦБ. В пояснительной записке подчеркивается, что незащищенный доступ к базе является одной из причин внесения в нее данных о машинах, не прошедших техосмотр.

Напомним, в 2012 году проверять машины доверили частным операторам, забрав эти функции у ГИБДД. Вместо талона ТО ввели диагностические карты, контролировать которые должны страховщики при выдаче полиса ОСАГО. Схема была предложена депутатами Госдумы, а в 2011 году поддержана Дмитрием Медведевым, который и запустил реформу. В пояснительной записке говорится о «широкой практике» продажи карт без проведения ТО. По данным ГИБДД, в 2017 году в РФ из-за технической неисправности произошло более 5,8 тыс. аварий, рост составил 18,5% (по сравнению с аналогичным периодом годом ранее). Реформа техосмотра заложена в правительственной стратегии безопасности движения до 2024 года, о которой «Ъ» писал ранее.

Предложенная схема реформы в целом устраивает РСА, рассказал «Ъ» заместитель исполнительного директора союза Сергей Ефремов. «Информационная система ЕАИСТО потребует модернизации и доработки, стоимость затрат мы пока не оценили,— говорит он.— Ни у кого не вызывает вопросов необходимость обязательной видеофиксации процесса ТО, однако это займет какое-то время, потому что реализация требует проработки. Потребуется подзаконные акты, которые определяют технические требования, порядок передачи информации. Внедрение видеофиксации потребует значительных затрат, которые могут быть возложены как на страховое сообщество, так и на самих операторов техосмотра». На данном этапе, отмечает господин Ефремов, достаточно внедрения фотофиксации, что дает подтверждение пребывания на пункте техосмотра.

Гендиректор союза «Техэксперт» Сергей Зайцев считает, что контроль над базой ЕАИСТО нельзя передавать страховщикам. «Компании ведь финансово заинтересованы в продаже как можно большего числа полисов, а значит, им нужно, чтобы водитель получил диагностическую карту,— говорит он.— РСА не может контролировать работу компаний, брокеров и агентов. Сейчас на рынке порядка 3 тыс. нелегально работающих операторов ТО, остановить их крайне сложно». По его мнению, необходимо вернуть контрольные функции в МВД и создать Российский союз операторов техосмотра.

Искоренить коррупцию в области ТО не удастся даже путем радикальной реформы, считает председатель Движения автомобилистов России Виктор Похмелкин. «Техосмотр не имеет смысла, он не дает ничего никому, кроме тех, кто на этом зарабатывает,— говорит он.— За состояние машины отвечает водитель, это сказано в ПДД. Проще вообще исключить ТО, оставив его обязательным только для автобусов и грузовиков. В противном случае коррупция останется, и даже уголовная ответственность не спасет».

По данным «Ъ», пакет поправок от Минэкономки, скорее всего, будет доработан — несколько дней назад в правительстве прошло согласительное совещание на эту тему. Сергей Ефремов из РСА уточнил, что норма о возможности регрессного иска к владельцу автомобиля в случае ДТП еще обсуждается, так как пока «не нашла поддержки» у всех заинтересованных сторон.

Источник: Коммерсант, 25.01.2018