

*Как выяснили «НИ», на сегодняшний день только 50 субъектов РФ установили максимальную плату, которую автосервисы, авторизованные Российским союзом автостраховщиков, могут взимать с проходящих техосмотр автолюбителей. При этом в зависимости от региона стоимость ТО отличается в разы, а экономического обоснования такому ценообразованию его разработчики – органы местного самоуправления – не дают. К тому же новая схема, похоже, не слишком выгодна и самим частным операторам, которых пока по стране ничтожно мало.*

Российский союз автостраховщиков (РСА) назвал максимальные цены на техобслуживание (ТО) автомобилей в некоторых регионах России. Напомним, что по действующим с начала этого года правилам стоимость техосмотра проводящие его коммерсанты устанавливают сами – закон ограничивает лишь максимум платы, который должен быть утвержден в каждом регионе. (Кроме того, в течение переходного периода до 2014 года государственный технический осмотр будет проводиться и на 95 станциях, принадлежащих Госавтоинспекции и расположенных на площадках, принадлежащих органам внутренних дел).

Как пояснили «НИ» в РСА, цены и сегодня известны не по всей территории России. В специальной таблице, оказавшейся в распоряжении «НИ», пока отмечены 50 краев, областей, автономных округов и три республики восьми федеральных округов страны.

Самыми дорогими регионами оказались Московская область (1040 рублей), Приморский край (996,82 рубля), Мурманская область и Республика Северная Осетия-Алания (по 700 рублей). Наиболее же дешевыми стали Астраханская (265 рублей) и Тюменская (293 рубля) области, Республика Адыгея (295,55 рубля) и Хакасия (300 рублей), а также Брянская, Липецкая, Орловская и Тамбовская области, где стоимость ТО варьируется от 300 до 305 рублей. Для прохождения техобслуживания в Москве автовладельцу придется выложить 690 рублей.

В РСА подчеркнули, что регионы рассчитывают стоимость прохождения ТО исходя из своих представлений о затратах и готовят экономическое обоснование таких цен. Представленные цены действительны на первый квартал текущего года и с апреля

будут пересматриваться. При этом ценовой разброс по регионам очень существенный. В Дальневосточном федеральном округе, например, стоимость ТО варьируется от 334 рублей в Амурской области, до, как уже говорилось выше, почти тысячи в Приморском крае.

Несмотря на то что операторы ТО могут менять расценки только в сторону понижения, по мнению экспертов, не увеличиваться затраты водителей просто не смогут. Так, президент Коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин сказал «НИ», что у коммерческих структур цены обязательно вырастут с течением времени, как только они освоятся с новым бизнесом.

Согласно постановлению правительства России, чтобы получить аккредитацию, оператор технического осмотра транспортных средств должен заплатить 20 тыс. рублей только за рассмотрение заявления о предоставлении аттестата аккредитации и принятие решения о его выдаче. Еще в 10 тыс. рублей обойдется каждый пункт технического осмотра. Если же коммерсант решит увеличить количество пунктов техобслуживания, то за рассмотрение его заявления с него вновь возьмут 10 тыс. рублей. Кроме того, ежегодно потенциальный оператор должен раскошелиться еще на 15 тыс. за подтверждение соответствия требованиям аккредитации.

В результате частные предприниматели не горят желанием заниматься подобным бизнесом. Владелец небольшого автосервиса признался «НИ» на условиях анонимности, что, кроме этих выплат, необходимо закупить еще и недешевое оборудование для проведения ТО. Кроме того, на полное и добросовестное тестирование авто уйдет минимум часа три, а никак не 30 минут, как это предусмотрено нормативными документами. «Да никто и не возьмется этого делать за 690 рублей, – добавляет наш собеседник. – Скорее всего, будут также платить оператору «в лапу» за фиктивный осмотр транспортного средства, как раньше давали сотрудникам ГИБДД».

Закономерный итог – небольшое число операторов, занимающихся сегодня проведением техосмотра. По всей стране их сейчас насчитывается не более двух тыс. с 2,5 тыс. пунктов ТО.

Виктор Травин говорит, что сама идея избавить ГИБДД от несвойственной ей функции не так уж и плоха. Плохо то, что опять у автовладельцев не будет альтернативы. Раньше было только ГИБДД, теперь будут только коммерческие структуры. При этом о

качестве и ответственности тоже говорить не приходится.

**Источник: Новые Известия, 17.01.12**

**Автор: Аляев Д.**