**Вопрос 3**

*Алексей Владиславович Кожевников*

*Член Общественного совета*

*при ФАС России*

**Справка по саморегулированию в автотехобслуживании**

Система автосервисных услуг включает в себя несколько автономных подсистем, охватывающих весь спектр рынка. В основные подсистемы входят: техническое обслуживание и слесарный ремонт автомобилей, кузовной ремонт, тюнинг и дооборудование ТС, шиномонтажные работы, мойки и государственный технический осмотр.

По структуре все станции технического обслуживания и ремонта автомобилей разделяются на две категории: авторизованные, которые занимают всего 5% рынка и независимые (НСТО) с долей рынка в 95 %.

По оценкам разных аналитических агентств оборот технического обслуживания и ремонта легковых автомобилей составляет около 600 млрд. руб. и это без учета услуг по шиномонтажу, мойке, кузовному ремонту и техническому осмотру автомобилей. Объём рынка автозапчастей для легкового транспорта составляет более 1,4 трлн. руб. Таким образом, общий объём автосервисных услуг только для легкового транспорта на конец 2021 года составил более 2 трлн. руб. Одновременно с этим обслуживанием автомобилей в нашей стране занимается более 75 тысяч организаций, которые создают около 1.5 млн. рабочих мест.

Дилерские авторизованные сервисы работают в соответствии с нормами и требованиями заводов-изготовителей, используя в своей деятельности выверенные технологии проведения ремонтных работ, современное высокотехнологическое оборудование, специнструменты, поставленные непосредственно производителем автомобилей, труд высоковалифицированных специалистов, подготовленных в соответствии с профессиональными программами обучения автомобильных компаний.

В свою очередь, деятельность независимого сегмента рынка, оборот которого составляет 83% от общего объема, никак не регламентируется и не регулируется. Данный рынок очень разнообразный. Существуют сетевые структуры сервисов, работающие на основе франчайзинга, и компании, работающие на экспресс обслуживании, которые стараются отстраивать хоть какие-то стандарты по обслуживанию клиентов в независимом сегменте. Однако, большая часть предприятий, которая по экспертным оценкам аккумулирует в себе более 50 % от общего объема финансового потока, ключевым конкурентным преимуществом видит для себя демпинг цен, который на сегодняшний день и является основой привлечения клиентов на НСТО. Такие предприятия, как правило, стараются по максимуму снизить свои затраты, ведут полулегальную или полностью нелегальную деятельность, не платят налоги или избегают уплаты законного их размера, нарушают экологическое законодательство, не содержат соответствующую производственно-техническую базу и штат квалифицированных сотрудников, что катастрофически снижает качество предоставляемых услуг автопредприятиями и, как следствие, ведет к росту аварийности на дорогах. Только с 2011 года по 2020 год количество ДТП по причине технических неисправностей транспортных средств увеличилось с 1031 случая до 9651 случая.

Стоит отметить, что в отрасли также сконцентрировано более 30 % контрафактной продукции для обслуживания и ремонта ТС. Помимо этого, за рамками правового поля находятся организации по восстановительному ремонту и продаже б/у запчастей.

В связи с этим существует острая необходимость в изменении системного подхода к формированию рынка НСТО и совершенствовании инфраструктуры предприятий технического сервиса.

По мнению участников профессионального сообщества, решить данный вопрос можно путем реализации одного из двух подходов:

1. Определение федерального органа исполнительной власти, ответственного за развитие отрасли, и закрепление в нормативных правовых документах требований к участникам рынка.
2. Переход к обязательному саморегулированию в сфере автотехобслуживания в рамках тех видов деятельности, которые влияют на состояние безопасности дорожного движения.

Ввиду того, что государственное регулирование потребует значительных бюджетных расходов на формирование политики, нормотворчество и контрольно-надзорную деятельность, наиболее целесообразным будет перейти на обязательное саморегулирование.

Основная идея саморегулируемых организаций (СРО) — переложить контрольные и надзорные мероприятия за деятельностью субъектов предпринимательства в определённой сфере с государства на самих участников рынка. При этом с государства снимаются явно избыточные функции, а фокус собственно государственного надзора смещается с надзора за деятельностью в сторону надзора за результатом деятельности.

В связи с внедрением института СРО допуск на данный рынок станет более справедливым и ответственным. Появится возможность заняться вопросами качества оказываемой услуги, возникнут более высокие стандарты обслуживания, возрастет удовлетворенность автомобилистов. Будут сформированы четкие требования к оборудованию, квалификации персонала, технологиям ремонтных работ и применению цифровых решений, которые позволят проводить мониторинг и анализ деятельности производственных структур в режиме реального времени.

В отрасли уже существуют и внесены в реестр несколько СРО, стандарты которых формируют требования к общему процессу и технологии диагностирования при техническом осмотре АМТС, квалификационные и должностные требования к экспертам по контролю и диагностике. При этом стандарты и правила саморегулируемых организаций соответствуют федеральным законам и принятым в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами.