

В ближайшее время Государственная Дума собирается рассмотреть во втором чтении довольно серьезные поправки в законодательство, касающиеся государственного технического осмотра транспортных средств. Судя по тому, что в техосмотре по-новому, который действует с января этого года, хватает неразберихи, нормативные акты еще не раз будут подвергнуты корректировкам.

В ожидании вердикта

Тихий омут российского техосмотра, успевший за полтора десятилетия прочно затянуться ряской, в одночасье был взбаламучен вступившим в должность мэра столицы Сергеем Собяниным. Да так взбаламучен, что едва не отдал концы, поскольку сложившаяся практика государственного надзора за состоянием транспортных средств не соответствовала прописанному на бумаге.

В ситуацию вмешался глава государства, пригрозив в начале 2011 года разделаться с техосмотром, когда ему доложили о творящихся в этой сфере безобразиях: «Это действительно довольно бесполезная вещь».

Автомобильное сообщество замерло в ожидании окончательного вердикта, тем более что президент, выступив вскоре перед активом «Единой России», вновь уничижительно отозвался о техосмотре, назвав его ценность «абсолютно минимальной», а саму процедуру – порождающей «никчемную бумажку».

В соответствии с его поручением правительство объявило мораторий на действие правил в отношении той самой «никчемной бумажки» и занялось поиском компромиссного решения судьбы техосмотра.

Тогдашний вице-премьер правительства Игорь Шувалов так обозначил векторы этих

поисков: с одной стороны, процедура техосмотра должна стать «необременительной, спокойной, без каких-либо вымогательств и нервных стрессов для граждан». С другой – надзорные функции государства за техническим состоянием транспорта следует все же исполнять, дабы не наносить ущерба безопасности дорожного движения.

Протестным голосам различных околоавтомобильных организаций и некоторых законодателей противопоставлялась статистика. Вот, мол, ежегодные отчеты ГИБДД о дорожно-транспортных происшествиях. А вот – «вклад» в эти происшествия технически неисправных машин: всего 0,3–0,5 процента от общего количества ДТП. Не будь техосмотра, кто знает, во сколько раз возросли бы аварийные цифры.

Другая, правда, статистика плохо корреспондировалась с заслугами техосмотра по снижению аварийности. Как оказалось, более 60 процентов российских автомобилистов предпочитали игнорировать эту процедуру, попросту покупая заветный талончик. Более того, из 30 миллионов ежегодно осматриваемых машин лишь восемь процентов отправлялось на «устранение недостатков». Это при возрастном-то состоянии российского автопарка (средний возраст наших автомобилей 11 лет) и его качественных характеристиках (более 50 процентов автопарка составляют «жигули», «волги» и «москвичи» не первой свежести)!

Ни казнить, ни миловать

Очевидно, споров о том, быть в России техосмотру или не быть, значительно поубавилось бы, если бы государство твердо сказало: здесь не о чем спорить. В свое время в числе 28 стран мы присоединились к Соглашению о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств. Этот документ – неотъемлемая часть других международных договоренностей о безопасности дорожного движения. И – точка! Тут надо думать не над тем, как откеститься от принятых 15 лет назад обязательств, а над тем, как превратить техосмотр в действительно облегченную во всех смыслах процедуру.

Однако обо всем этом предпочитают не говорить, хотя и невооруженным глазом видно, что техосмотр в отечественном исполнении сидит в печенках не только у рядовых автомобилистов.

Интересный факт: с августа 2007 года, когда вступила в силу новая редакция примечания к статье 12.1 Административного кодекса, согласно которой порядок и сроки прохождения технического осмотра устанавливаются федеральным законом, а не правительственными постановлениями, государственный надзор за состоянием транспорта (в том виде, в каком он существовал) выпал из правового поля.

Подстегиваемые возникшей коллизией, законодатели взялись за разработку, скажем так, тематического законопроекта, который прошел первое чтение в Государственной Думе задолго до поднявшегося вокруг техосмотра скандала. Прошел – и забылся почти на год, возникнув затем ко второму чтению практически с тем же набором новаций, что были приняты в первом чтении. Исключение составила «небольшая поправка», которая концептуально переиначила законопроект.

В изначальной версии, принятой в первом чтении, функции техосмотра передавались объединениям саморегулируемых организаций. Этот ход сводил к минимуму основной порок отечественного техосмотра – коррупцию, ежегодный оборот которой, по словам председателя тогдашнего думского комитета по транспорту Сергея Шишкарева, оценивался примерно в полтора миллиарда долларов.

Одновременно, находясь под опекой саморегулируемых организаций, техосмотр приблизился бы к общепринятым в других странах стандартам, практически исключая его профанацию. Ведь упомянутые саморегулируемые структуры по закону устроены таким образом, что любой сбой в любом из десятков входящих в их состав центров технического осмотра влечет исключение из государственного реестра всего объединения. Поэтому для него одинаково неприемлемы как мздоимство, так и формально проверенная техника.

Поправка в законопроект, появившаяся ко второму чтению, диаметрально изменила расстановку государственных приоритетов в этом вопросе. Потому что было очевидно: при полном (или почти полном) обнулении коррупции в «осмотровой» сфере практически невозможно было избежать роста напряженности в среде автомобилистов. А это абсолютно не отвечало задачам сделать техосмотр «необременительным, спокойным, без нервных стрессов для граждан».

Передача права аккредитации операторов техосмотра в ведение Российского союза автостраховщиков и увязывание выдачи талона техосмотра с полисом ОСАГО, по

замыслу разработчиков законопроекта, были лучшим выходом из тупиковой ситуации. Так-то оно так, если бы не одно но. Когда закон, даже в его проектной стадии, пытаются, как в той поговорке, повернуть на манер дышла, результат получается не самым убедительным. Мягко говоря, сырым. Так оно случилось и на этот раз.

Чего не учел законодатель

Начало новой эры отечественного техосмотра ознаменовалось рядом скандалов, самый существенный из которых связан с одним из крупнейших игроков страхового рынка. Известная страховая компания, в клиентской базе которой 12 миллионов обладателей полисов ОСАГО, стала выдавать талоны техосмотра... непосредственно в своих офисах.

Не находя в этом ничего противозаконного, руководство компании так аргументировало свои действия: «Страховщик не может отправлять клиентов на техосмотр, не обеспечив гарантию их возврата за полисом ОСАГО». Параллельно выяснилось, что более 80 пунктов техосмотра, объединенных в одно ЗАО и непосредственно работавших с этой компанией, по случайному совпадению квартировали в офисах... страховщика. Более того, львиная доля свежееотпечатанных талонов техосмотра опять же по случайному совпадению оказалась на руках этой компании.

Страховой рынок пришел в негодование. Однако, если иметь в виду направленность жалоб на мелочовку, негодование страховщиков вызвала главным образом пронируемость конкурента, объехавшего на кривой козе других игроков рынка.

Вывод: дело не в том, что страховщики нашли лазейки в законе или просто его проигнорировали. А в том, что законодатель не учел: страхование – это бизнес. Который тем менее успешен, чем более для клиентов создается головной боли. И тем более прибылен, чем более завышаются ставки тарифов, в том числе неофициальных.

И если в прежней системе координат техосмотр был относительно недорогой формальностью, в хватких руках страховщиков он стал формальностью, сопоставимой по цене со стоимостью полиса ОСАГО.

Не потому ли вызвана к жизни значимая поправка к действующему закону о государственном техническом осмотре транспортных средств в Российской Федерации, второе чтение которой ожидается на днях? Законодатель, предлагая освободить от техосмотра автомобили, проходящие регулярное обслуживание в сертифицированных сервисах, выводит из-под страховщиков пусть пока не самую значительную часть автопарка страны, но весьма существенную.

Кроме того, законопроект создает серьезные стимулы для преодоления извечной привычки наших автомобилистов ремонтировать машины на коленке.

И наконец, главное: такой ход в полной мере отвечает единообразию условий для периодических технических осмотров, которые наша страна в рамках международных соглашений приняла еще в 1997 году.

Чего же более желать всем, кто заинтересован в том, чтобы по нашим дорогам колесили исправные автомобили?

За и против

Виктор Похмелкин, председатель Движения автомобилистов России:

– Техосмотр – абсолютно бесполезная процедура, потому что большинство людей ее обходят, а ответственность за техническое состояние машины все равно ложится на водителя. Допустим, попал человек в аварию и эксперты признали, что ДТП произошло из-за технической неисправности его машины. Он же никогда не докажет, что виноват в этом оператор технического осмотра. И за последствия будет расплачиваться сам. Технический осмотр должен быть обязательным для общественного транспорта и для машин, участвующих в коммерческих и международных перевозках. Это соответствует нашим международным обязательствам. Что касается обязательного техосмотра для владельцев легковушек, эту процедуру следует упразднить.

Скептически я отношусь к поправке в законопроект, гласящей, что обслуживание

автомобилей в сертифицированных сервисах будет приравнено к прохождению техосмотра. Ведь у нас после трех лет основных гарантийных сроков большинство людей старается обслуживать автомобили самостоятельно или на неофициальных сервисах – так дешевле. Да и регулярно обслуживается на сервисах сравнительно небольшой процент автомобилей.

Михаил Брячак, первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы по транспорту (фракция «Справедливая Россия»):

– Парк машин в стране (как частных, так и закрепленных за юридическими лицами) очень старый. Специалисты называют цифру его износа – 70 процентов. И мы не можем этому не верить, видя каждый день, какой хлам колесит по нашим дорогам. Оставлять такие машины без контроля – значит превращать езду фактически в убийство. Поэтому отменять техосмотр, как иногда предлагают, – шаг безответственный, а вот изменить его процедуру и поднять эффективность – это реально. Именно на это направлены основные положения законопроекта, корректирующего законодательство о техосмотре. Например, назначается переходный период до 2014 года, в течение которого процедура техосмотра должна перейти от ГИБДД к структурам, получившим аккредитацию у страховщиков.

Главным действующим лицом в процедуре техосмотра становятся страховые компании. Ведь это им предстоит отвечать за состояние автомобиля рублем. Это будет серьезным стимулом для них.

Кроме того, в новом законопроекте есть ряд новелл, расширяющих права граждан при прохождении техосмотра. Теперь можно получить временный полис ОСАГО (он действует 20 дней) без прохождения техосмотра».

Цифры и факты

48 миллионов транспортных средств зарегистрировано сегодня в РФ.

52 процента авто, эксплуатируемых в России, старше десяти лет.

3 тысячи государственных пунктов и 2 тысячи лицензированных операторов проводят техосмотры в нашей стране.

30 минут требуется для диагностики легкового транспорта по новым правилам техосмотра.

92 процента машин в РФ проходят ежегодный техосмотр с первого раза.

60 процентов российских автомобилистов уклоняются от легального техосмотра.

0,34 процента от общего числа аварий составляют ДТП, вызванные неисправностью машин. Это в 100 раз меньше доли катастроф из-за выезда на встречную полосу.

Источник: [Парламентская газета](#) , № 25, 06.07.12

Автор: Абдуллаев М.