

В декабре 2011 года казалось, что теперь автомобилисты заживут по-новому. Система взяток отомрет, уйдут в прошлое «звонки другу», с дорог исчезнут чадящие «Жигули» и едва ковыляющие иномарки с букетом смертельно опасных неисправностей. Да, речь об отмене техосмотра в его старом, «советском» понимании. Прошло ровно два года. Что же изменилось и что нас ждет в 2014-м? Автолюбители уверены: ничего хорошего. Эксперты с ними согласны.

Напомним, что в июле 2011 года под законом, кардинально изменяющим правила техосмотра, появилась подпись президента России Дмитрия Медведева. Час «икс» был намечен на 1 января 2012-го. И началось. Целая сага с тысячами комментариев, сотней замечаний, мораторием на ТО и десятками поправок. Самое главное: МВД перестало быть монополистом в этой сфере, заветные талончики канули в лету, была осуществлена жесткая привязка техосмотра к полису ОСАГО – именно он фактически заменил собой талон ТО. Предполагается, что если у водителя есть полис «автогражданки», значит, машина исправна и прошла обязательную процедуру осмотра в одном из аккредитованных техцентров.

Как было раньше? В ГИБДД были огромные очереди, мало кто проходил ТО по-честному, бизнес был поставлен на широкую ногу – талончик стоил 3–5 тысяч рублей в зависимости от того, насколько хорошими связями обладал автовладелец, причем иногда его доставляли прямо на дом. Словом, сама идея себя полностью дискредитировала и на безопасность никак не влияла.

А что сейчас? Очередей нет, взяток тоже, однако стали ли машины на дорогах безопаснее? Увы, нет. Ведь сейчас получить диагностическую карту (она пришла на смену талону) можно фактически где угодно, да и нужна она исключительно для покупки полиса ОСАГО. При этом никаких неприятностей ни при встрече с гаишниками, ни в случае аварии у водителя не будет – сотрудники ДПС не вправе требовать диагностическую карту, а если учесть, что она «вносится в базу», то и страховая не может отказать в выплате или организовать регрессный иск. Даже если ДТП случилось из-за давно неисправных тормозов, лысой летней резины зимой или – банально – неработающих стоп-сигналов. Главное, чтобы полис не был откровенно «липовым».

Еще один налог

«Техосмотра в России нет, он фактически упразднен. Деятельность по реальной проверке технического состояния машин умерла сразу же после того, как контроль над этим перешел к страховщикам, – рассказал «Авто Mail.Ru» президент Коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин. – Диагностическую карту сейчас можно получить в мелких автосервисах, чуть ли не в шиномонтажах. Или в самих страховых компаниях: агенты закрывали и по-прежнему закрывают глаза на отсутствие диагностической карты, необходимой для оформления полиса ОСАГО, более того, они сами торгуют такими бумажками – им выгоднее, чтобы клиент пришел и на следующий год». Его слова напрямую подтверждают «настоящие» операторы ТО, из тех, кто моментально «завернет» машину с текущими тормозами и другими подобными неисправностями. Они в один голос жалуются на убытки: к ним никто не едет, а оборудование и аренда помещений стоят денег. Согласны с Травиным и в Госдуме.

«Сейчас техосмотр под контролем Российского союза автостраховщиков, и чтобы пройти там аккредитацию, достаточно в буквальном смысле только ручки и бумаги. Разрешения операторам даются на основании сугубо теоретической информации», – отметил в разговоре с корреспондентом «Авто Mail.Ru» первый зампред комитета Госдумы по конституционному законодательству и государственному строительству, лидер партии «Автомобильная Россия» Вячеслав Лысаков. По его словам, «реального подтверждения тому, что у оператора есть отвечающее всем требованиям помещение и аппаратура, не требуется».

А профи в этот бизнес не идут, отмечает Сергей Зайцев, гендиректор Союза организаций технических экспертов «Техэксперт», под крылом которого работают все техцентры, занятые проведением ТО. «Сейчас реальные операторы техосмотра, у которых есть в штате подготовленные люди, которые имеют техническую базу – они даже не подают документы на аккредитацию. Им это просто невыгодно». Наш собеседник приводит наглядную калькуляцию, согласно которой получается, что средняя стоимость ТО должна составлять 900 рублей при себестоимости 750 рублей. Какой смысл техцентрам работать без прибыли или даже в убыток себе? «Рентабельным этот бизнес будет, если на каждую станцию будут ежегодно приезжать 8–9 тысяч автомобилей, а сейчас их всего 1–2 тысячи. Причина в том, что страховые компании и их агенты просто торгуют диагностическими картами, и люди не понимают, зачем им куда-то ехать, что-то проходить, когда можно просто купить. «Техосмотр» проводится на вторых и третьих этажах офисных зданий, чуть ли не в овощехранилищах», – сетует Зайцев.

Таким образом, техосмотр превратился в то же самое, что и ОСАГО: как отмечают многие автомобилисты, это просто своеобразная дань, еще один налог, уплата которого необходима для спокойного передвижения по российским дорогам. Наличие полиса

«автогражданки» совершенно не гарантирует, что пострадавшему в ДТП будет оплачен ремонт в полном размере, а наличие диагностической карты точно так же не гарантирует, что машина исправна. И никакой ответственности никто не несет! Ни владелец разваливающегося на части рывана, ни техцентр, в котором постановили, что эта машина годна к ежедневной эксплуатации.

Глава «Техэксперта» с такими утверждениями спорить даже не пытается. Более того, приводит статистику – если ей верить, получается, что «ребрендинг» техосмотра впору назвать смертельно опасным. В буквальном смысле. «Если мы посмотрим на графики роста ДТП по техническим причинам, то ситуация катастрофическая. В этом году, по ноябрь включительно, – 322 погибших. Показатели гораздо выше, чем в 2009-м, 2010-м, 2011-м и 2012-м годах. И они устремились вверх сразу после введения моратория», – уверяет Зайцев.

И резюмирует: «Техосмотр теперь просто бумажка, которую продают и покупают. При этом абсолютно все в курсе – включая прокуратуру. В Магадане дали пять лет условно агенту и лжеоператору техосмотра, на Алтае возбуждено несколько уголовных дел. Но это не меняет сути: ключевое решение – то, что вопросы ТО регулируются силами страховщиков – оно неправильное. Они никогда не будут бороться за качество, их цель, их концепция – больше денег получить и меньше денег выплатить, это всего лишь дополнительный инструмент для заработка».

А что же сами страховщики? Мы обратились за официальным комментарием в пресс-службу РСА, но ответа так и не получили.

От страховщиков к банкирам

Надо что-то менять! Но что именно? Здесь мнения экспертов расходятся, более того, четких сценариев, пожалуй, нет ни у кого. К примеру, Виктор Травин считает, что существующую систему необходимо полностью упразднить, ведь она за несколько лет дискредитировала себя больше, чем тот мнимый техосмотр, который все проходили за деньги в девяностых и нулевых. Наш собеседник уверен: «ТО надо переместить в сознание водителей». Под этим он понимает классическую схему кнута и пряника – автовладелец не платит за техосмотр и без лишних поборов спокойно колесит по дорогам Москвы и других городов. Но только в том случае, если его машина исправна. А если она неисправна, и именно по этой причине случается авария, то «это можно и под

расстрел подвести». «Водитель должен понимать: случись что на дороге по его вине, из-за того, что недосмотрел за автомобилем, это будет его поломанная жизнь и жизнь его детей в третьем поколении». Проще говоря, Виктор Травин предлагает возложить всю ответственность на автовладельцев, которые, таким образом, сами будут заинтересованы в том, чтобы не выезжать лишний раз на дорогу, если с машиной что-то не так.

Вячеслав Лысаков придерживается несколько другого мнения. «Существующий процесс требует изменений. Компании, проводящие ТО, должны нести ответственность, которая на сегодняшний день фактически отсутствует, не прописана в нормативно-правовых актах», – говорит депутат. Он предлагает перевести контроль за техосмотром из ведения страховщиков в руки саморегулируемых организаций, состоящих из тех самых «настоящих» операторов. Тогда, считает Лысаков, они сами будут заинтересованы в чистоте и прозрачности этого бизнеса, и не будут допускать в него тех, кто выдает диагностические карты кому ни попадя.

Но это лишь частные предложения. А есть ли инициативы «с самого верха»? Есть. Нас ждут как минимум два новшества. Во-первых, с Нового года гаишники окончательно перестанут иметь какое-либо отношение к ТО – с 1 января осмотр можно будет сделать только в аккредитованных РСА техцентрах. А во-вторых, внезапно в этой схеме возникнет новый игрок. И это Центробанк РФ. Именно на банкиров возложили функции по рассмотрению жалоб со стороны как физических, так и юридических лиц, заметивших нарушения в порядке проведения техосмотра тем или иным оператором.

В Банке России удивлены и (негласно) недовольны тем, что на них легла такая обязанность, в ГАИ – просто недовольны. В следующем году, обещает Вячеслав Лысаков, «скорее всего, будут внесены предложения» по улучшению существующей системы ТО, но какими конкретно они будут, когда будут рассматриваться, и будут ли приняты – тайна за семью печатями. Поэтому со стопроцентной вероятностью можно говорить, что на дорогах России в 2014-м году, благодаря схеме «купленного» техосмотра, сохранится тот же хаос, что и прежде: видимо, есть государственные задачи поважнее, чем разбираться с техническим состоянием автопарка.

Хронология:

– Май 2011 – в «Российской газете» публикуется постановление Правительства РФ

№413, вступающее в силу с 4 июня: согласно этому документу, объявляется мораторий на техосмотр, и талоны, выданные в 2011 году, автоматически продлеваются еще на год. На русско-украинской границе автомобилистам говорят, что ни о каком моратории не слышали, ГИБДД заявляет, что владельцы «старых» талонов могут получить «новые», но по факту «новые» не выдает.

– Январь 2012 – автовладельцы сталкиваются с непривычными для себя трудностями при постановке машины на учет: по новым правилам, для этого необходимо сначала пройти ТО и оформить полис ОСАГО. Выясняется, что ни у одного оператора ТО еще нет лицензии на проведение этого вида деятельности. Талонов нового образца также нет.

– Февраль 2012 – в Правительстве называют предельный размер платы за прохождение ТО по регионам. Самыми дорогим оказывается Приморский край, там эта процедура стоит 983,14 рубля. А в Астрахани техосмотр можно пройти за 300 рублей.

– Февраль 2012 – в Минэкономразвития предлагают увеличить стоимость ТО, кивая на «европейский опыт». В странах Европы прохождение техосмотра обходится водителям не меньше 10 евро (400 рублей), включают в министерстве.

– Март 2012 – Союз предприятий техосмотра рассчитывают «реальную» стоимость ТО. Она оказывается равна 1840 рублям.

– Март 2012 – в Госдуме предлагают отменить техосмотр для «добросовестных автовладельцев», т.е. для тех, кто регулярно проходит ТО в официально работающих (не гаражных) сервисах.

– Апрель 2012 – талон техосмотра исключают из пакета документов, необходимого для предъявления водителем сотрудникам ДПС.

– Июль 2012 – появляется возможность купить полис ОСАГО на 20 дней в тех случаях, когда требуется перегон только что купленного автомобиля из одного региона в другой.

– Август 2012 – диагностическая карта официально приходит на смену талону ТО.
Окончательно он упраздняется в декабре того же года.

Источник: [Авто Mail.Ru](#) , 30.12.13

Автор: Яворский И.