

ПОТЕРЯ КОНТРОЛЯ

Во множестве случаев техосмотр в России проходит без какого-либо осмотра. В ближайшее время это недоразумение планируют устранить. Уже в который раз!

Автор Сергей Зиновьев

Помните страшные слова «инструментальный контроль»? Под такой вывеской техосмотр в России проводили с 1999 по 2011 год. И уж если кто не хотел идти окольным путем, то нередко терял нервные клетки. На линиях инструментального контроля тогда проверяли чистоту выхлопа, распределение световых пучков и тормозных усилий. Это помимо сотни мелочей – нормальные ли шины, работают ли дворники-лампочки и прочее.

Госпошлина за получение талона в 2010 году составляла 300 рублей, услуги по проведению техосмотра оценивались в 690 рублей (в Москве). А доллар стоил около 30 рублей.

Кому это выгодно

Зачем вообще нужен техосмотр? Не все водители уделяют должное внимание техническому состоянию транспортных средств, наплевав на их безопасность. Поэтому государство ввело принудительный контроль. И не важно, что автовладелец может весь год ездить на лысых шинах, а перед ТО на пару дней одолжить у соседа новые. Глядишь, и вкрутит лампочку вместо перегоревшей! Худо-бедно система работает.

Во времена позднего СССР и ранней новой России техосмотр проводила ГАИ, обычно – на открытых площадках. Зачастую весьма формально: провели номера кузова и мотора, аптечку

и огнетушитель. По настроению – люфт в рулевом управлении и колесах, работу фар, дворников и ручного тормоза. Сильно ржавые кузова и слишком грязные двигатели не любили. Лучше всего было проходить техосмотр в мороз – очереди меньше, а инспекторы говорчивее.

Инструментальный контроль, введенный в конце 1990-х, серьезно изменил подход к проверке состояния машин. Она стала куда более тщательной. С переходом в 2012 году на диагностические карты концепция осталась прежней. Как и раньше, сервисы должны проверять автомобиль детально, с использованием спецоборудования, по всем параметрам, влияющим на безопасность. Только вот не проверяют или проверяют кое-как – реформа не сработала.

Автосервисы и дилерские центры, сертифицированные для проведения технического осмотра и выдачи диагностических карт, берут за все процедуры смехотворные 400–800 рублей (в разных регионах – разные тарифы, их устанавливает местная исполнительная власть). Это несопоставимо с объемом работ (60 пунктов!) и стоимостью нормочаса. То есть заниматься проведением ТО нерентабельно. Зато рентабельно просто продаивать диагностические карты.

В общем, государство отрегулировало систему так, что в нормальном техосмотре не заинтересован никто – ни отлученная

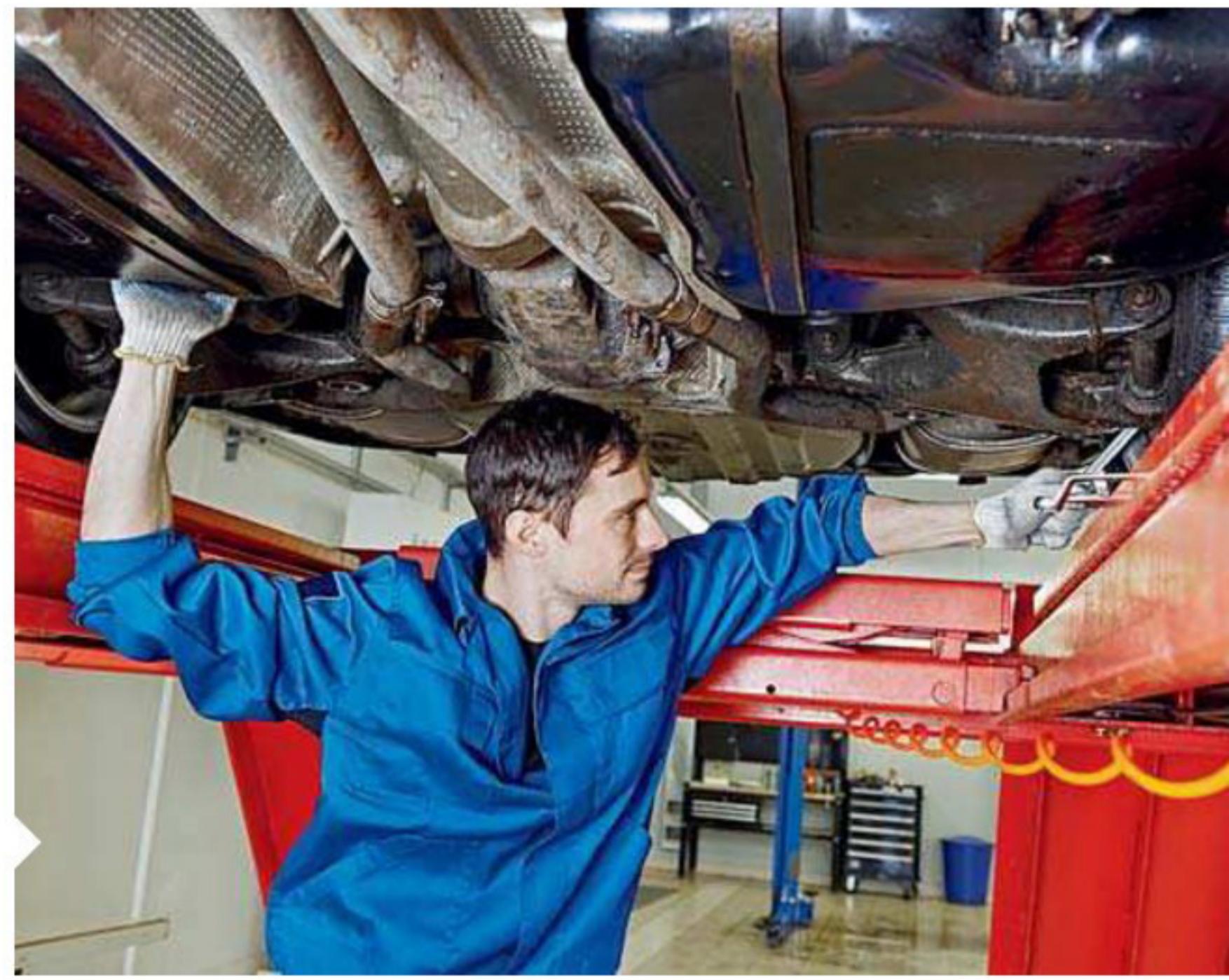
«Обходные схемы существовали всегда. По данным Движения автомобилистов России, более половины автовладельцев покупали талон у «представителей» ГАИ





ГИБДД ныне сохранила стародавнее право сверять номера кузова и двигателя в рамках снятия транспортных средств с учета и постановки их на учет.

Честный, углубленный осмотр невыгоден автосервисам: оборудование дорогое, работы много, а заработка мизерный.



от него ГИБДД, ни СТО, ни страховые компании, ни большинство водителей.

Причины и показатели

Доля ДТП, среди причин которых фигурирует техническая неисправность, в России составляет около 4%. Это ничтожно мало по сравнению с самой частой причиной – нарушениями Правил дорожного движения. Из-за пренебрежения ими аварии происходят вдвадцать раз чаще! С другой стороны, никто не проводит углубленную экспертизу искореженных в дорожных коллизиях транспортных средств. Неизвестно, отлетевшее колесо – причина или следствие ДТП: нет точных данных. Некоторые специалисты считают, что 4% – заниженный показатель, более реалистичны 15–20%. Но даже 4% при переводе в абсолютные величины – это несколько тысяч раненых и погибших.

И если техосмотр способен хоть немного улучшить эту статистику, то он необходим. Особенно в стране, где средний возраст автопарка превышает двенадцать лет. Необходим, но только не в том виде, до какого его довели.

Да, обходные схемы существовали всегда. В период инструментального контроля, по данным Движения автомобилистов России, более половины

автовладельцев покупали талон у «представителей» ГАИ. Как победить коррупцию, никто не знает. Но и совсем ничего не делать вроде тоже нельзя. Диагностическую карту сегодня можно купить через интернет, с доставкой на дом (о представлении автомобиля на осмотр речь не заходит). И даже в офисах некоторых страховых компаний – для «оптимизации» процесса торговли полисами ОСАГО.

А шесть миллионов водителей, по данным Российского союза автостраховщиков (РСА), ездят вообще без страховки. Маловероятно, что, экономя на покупке полиса, они исправно проходят техосмотр. Иначе в «глухой периферии» не встречалось бы так много местных машин в неописуемом состоянии.

Нужна реформа?

Техосмотр обязателен на бумаге, но в реальности машину как-то проверяют только в гарантийный период, когда она привязана к обслуживанию у дилеров. Затем многие от официалов уходят – ибо дорого. Есть некий сегмент здравомыслящих водителей, осознающих, что выезжать на автомобиле без фар, тормозов или дворников опасно для жизни. Они содержат машины в порядке и проходят ТО легально. Но их мало: по оценкам

штрафов за просрочку ТО, а факт просрочки снимает обязательства со страховых компаний.

В США царит хаос. В одних штатах техосмотр достаточно глубокий, в других упор сделан на параметры выхлопа, в иных его вообще нет, благодаря чему процветает нелегальный тюнинг. А средний возраст штатовского автопарка близок к возрасту российского – около одиннадцати с половиной лет.

экспертов, около 80% машин эксплуатируется без техосмотров.

ГИБДД обязана отлавливать на дорогах неисправные машины и принимать меры, но возможности ее крайне ограничены. Выявить, скажем, отсутствие нейтрализатора гаишники просто не в состоянии. Простой подсчет показывает, что 20–25 миллионов машин преодолели планку «200 тысяч» (среднегодовой пробег автомобиля в России – около 17 000 км) и давно ездят без нейтрализаторов, с обманками на лямбда-зондах. На черта тогда введены все эти Евро-5?

Власти периодически порываются навести порядок. Самое актуальное предложение, одобренное Госдумой на данный момент, – оснастить все пункты ТО видеокамерами и вернуть техосмотру кураторство ГИБДД. Вспомним, что от услуг ГИБДД отказались отчасти по причинам коррупционного характера, передав контроль над техосмотром страховщикам. И поставим себя на место сервисных центров: появляется риск нарваться на штраф до полумиллиона рублей – так не лучше ли вообще избавиться от этой обузы, на которой и без того не получается заработать?

Перевод диагностической карты в электронную форму сбережет несколько березовых рощ, но не решит основной проблемы. Помимо дефицита средств у владельцев старых машин, она видится в отсутствии заинтересованной стороны.

Сомнительно, что на СТО за те же 800 рублей станут намного усерднее замерять тормозные усилия (пункт 2 в диагностической карте), световые пучки (пункт 21) и параметры выхлопа (пункт 32). И сомнительно, что 4402 оператора ТО (см. реестр на сайте РСА) физически успеют обработать десятки миллионов транспортных средств в год. Если по-честному и «на камеру» – час на машину уйдет. Неужели вернутся очереди? Но главное – удастся ли спасти те 4%, ради чего всё затянуто?

ИЗ КРАЙНОСТИ В КРАЙНОСТЬ

На планете не выработано единого отношения к техосмотру. В большинстве стран полиция отмежевана от этого процесса, ТО проводят лицензированные СТО или дилеры, он обязателен для машин старше трех лет (кое-где эта планка чуть выше). Интервал между ТО составляет год или два. Во многих странах отметка о прохождении ТО (талон

или стикер) должна присутствовать на машине в оговоренном месте. Конкурирующие за клиентов пункты ТО нередко предлагают скидки.

В 2014 году Евросоюз частично унифицировал подход к ТО: выработана единая методика проверки машин по 606 позициям. Везде за ТО берут довольно высокую плату. В Германии, например, для автомобиля это около 100 евро. При этом действует система