

<http://www.kommersant.ru/doc-rm/1641323>

Суперстартер

Дмитрий Медведев завел реформу техосмотра

Сегодня правительство РФ представит президенту Дмитрию Медведеву предложения по реформе технического осмотра автомобилей. В конце апреля глава государства потребовал существенно упростить или вообще отменить эту процедуру. Судя по обилию идей и предложений, подготовленных в авральном режиме, чиновники и депутаты толком не знают, что от них хочет Дмитрий Медведев. Поэтому решение о том, каким быть техосмотру в России, останется за главой государства.

Проблемы с исполнением функции техосмотра у Госавтоинспекции начались после развала СССР, когда в России стал быстрыми темпами расти автопарк. Как вспоминает сенатор от Карелии, экс-начальник ГАИ России Владимир Федоров, во времена СССР половину личных транспортных средств составляли мотоциклы, техническое состояние которых проверить не составляло труда. Однако в 1990-е владельцы от них принялись избавляться, приобретая взамен автомобили, что создало дополнительную нагрузку на МВД. А поскольку специализированных помещений для техосмотра почти не было (планы по строительству 22 станций техосмотра в СССР не были выполнены), часто для проверки техники сотрудники ГАИ сами выезжали на предприятия и в поселки. Причем за неимением специального диагностического оборудования осмотр проводился подручными инструментами.

В 1997 году Россия подписала международное соглашение об обязательном техосмотре, а через год появилось постановление правительства N 880, которое заложило основы существующей системы технического осмотра уже для всех транспортных средств. Уже тогда эту процедуру впервые разрешили проводить частным структурам. А фактически это произошло еще раньше: в 1993 году правительство РФ "рекомендовало" местным властями для проведения техосмотра привлекать станции техобслуживания и "предприятия с соответствующим оборудованием". "У МВД не хватало средств на закупку оборудования и людей,— вспоминает Владимир Федоров.— Поэтому решили допустить до процедуры бизнес". Основную диагностику проводили специалисты фирмы на принадлежащем ей оборудовании. При этом на каждом пункте государственного технического осмотра (ГТО) посадили по инспектору ГИБДД, который отвечал за проверку водительских прав, сверку номерных агрегатов и выдачу талона, а также наличие аптечки, знака аварийной остановки и огнетушителя.

Те, кто хотел пройти техосмотр честно, стояли в очереди и получали талон. Происходило это с первого раза или нет, зависело больше не от технического состояния автомобиля, а от желания инспектора ГИБДД получить взятку. Большая же часть населения (по данным Движения автомобилистов России — более 63%) талоны все это время покупала через тех же инспекторов. В Москве, к примеру, до недавних пор существовало две наиболее распространенные схемы. В первом случае владелец передавал инспектору (или посреднику) копию страховки, техпаспорт и деньги (обычно 3-5 тыс. руб.), при этом саму машину не показывал, а талон забирал через неделю. Второй вариант — заехать на автомобиле в пункт инструментального контроля (ПИК) и заплатить на месте. В этом случае цена обычно падала до 2 тыс. руб., но машина не должна была иметь внешних повреждений и глухо тонированных стекол, поскольку процесс "техосмотра" снимала камера (по этой причине и нужно было заехать в бокс). Периодически ГУВД проводило проверки, во время которых инспекторы заранее предупреждали клиентов о возможных задержках.

В Москве система дала сбой этой весной. В январе 2011 года начальником УГИБДД Москвы был назначен Александр Ильин, начавший активную борьбу со взяточничеством. В феврале ГУВД провело проверку и выявило на одном из крупных ПИКов практику "заочного" оформления техосмотра автомобилей. Были показательно уволены руководители ряда подразделений ГИБДД. Это совпало с начавшейся аттестацией полицейских, которые теперь боялись попасться на взятке и испортить служебную историю. В итоге купить талон техосмотра стало очень сложно, а расценки увеличились в два-три раза. Тогда многие автовладельцы решили пройти техосмотр честно, из-за этого и образовались огромные очереди. ГИБДД пробовала переводить ряд пунктов ГТО на 12-часовой режим работы, потом на 7-дневный, а некоторые — на круглосуточный, но все это не помогало.

Гром грянул в конце апреля, когда в адрес системы техосмотра с резкой критикой разразился президент Дмитрий Медведев. Глава государства заявил, что система техосмотра "изжила себя напрочь", и предложил "вообще отменить техосмотр или сделать его бесппроблемным для граждан". МВД и правительству до 1 июля 2011 года было поручено подготовить "предложения о существенном упрощении процедуры технического осмотра или о полной его отмене".

В правительстве и Госдуме гадают: что имел в виду президент? Пока лишь понятно, что существует два сценария развития событий. Первый, мягкий, заключается в "существенном упрощении" техосмотра за счет принятия закона "Об обязательном техническом осмотре", который депутаты Госдумы начали писать еще два года назад. Чуть позже реформировать систему техосмотра своим распоряжением поручил и премьер Владимир Путин. Идея сводилась к тому, чтобы избавить пункты ГТО от очередей (тогда еще не очень больших), что автоматическим образом должно было снизить коррупцию. Основная дискуссия развернулась вокруг возможности проходить техосмотр в удобном для водителей месте — на автосервисе или у дилера. Но из-за столкновения интересов представителей автобизнеса и МВД работа над законопроектом застопорилась: принятый в первом чтении в июле 2010 года законопроект был отправлен на доработку в правительство, где и застрял.

Споры велись по различным поводам. ГИБДД, к примеру, выступала категорически против проведения техосмотра автомобиля в фирме, которая эту же машину будет и ремонтировать. Такой эксперимент уже проводился в СССР в конце 1970-х: ГАИ разрешила некоторым официальным техцентрам ВАЗа проводить техосмотр. Это привело к тому, что слесари, по словам господина Федорова, находили несуществующие неисправности и вынуждали автовладельцев платить за их устранение. Автодилеры, в свою очередь, в случае допуска их к проведению техосмотра хотели освободиться от оков ГИБДД и объединиться в саморегулируемую организацию, но Госавтоинспекция не хотела терять контроль.

Работа над законопроектом стремительно активизировалась после выступления президента. Как оказалось, за девять месяцев работы чиновники так и не выработали единую позицию. Различные варианты реформы техосмотра стали обсуждаться на совещаниях у первого вице-преьера Игоря Шувалова. В минувшую пятницу в Госдуме лежало около десяти проектов закона.

Второй сценарий развития — более радикальный. Слова президента "вообще отменить техосмотр" насторожили чиновников, но все решили, что это было сказано в сердцах. Впрочем, затем предложение об отмене было оформлено уже в официальном поручении. Наконец, 10 мая на встрече с ветеранами Дмитрий Медведев вновь назвал техосмотр "довольно бесполезной вещью". Казалось бы, мысль, которую президент высказал трижды, нельзя игнорировать. Однако Россия взяла на себя международные обязательства согласно Венской конвенции 1997 года проводить регулярный техосмотр автомобилей. Впрочем, как выясняется, это не самое непреодолимое препятствие: год назад по поручению господина Медведева была отменена принятая в Европе норма допустимого содержания алкоголя в крови и выдыхаемом воздухе, введенная в 2007 году в соответствии с ратифицированными Россией правилами Венской конвенции о дорожном движении.

На этот раз, несмотря на четкий сигнал главы государства, чиновники и депутаты сосредоточились на реализации мягкого варианта. Лишь Игорь Шувалов заявил, что, скорее всего, техосмотр будет отменен — но для машин младше трех лет.

Итоговое решение, скорее всего, будет зависеть от президента, которому правительство РФ пообещало представить предложения по реформе. Как заявил вице-премьер Шувалов, это будет сделано уже сегодня. Возможен и другой вариант, ведь, хотя разобраться со скандалом с Химкинским лесом в 2010 году поручал чиновникам президент, финальное решение по проблеме высказал вице-премьер Сергей Иванов. Ясность наступит завтра, когда Госдума примет законопроект о техосмотре во втором чтении.

Иван Буранов

Комментарий:

Цена вопроса

Дмитрий Бадовский

замдиректора Института социальных систем

Инициатива Дмитрия Медведева упростить, а то и вовсе отменить "никчемные бумажки" техосмотра — хорошая иллюстрация некоторых правил игры, которым подчиняется российская публичная политика в целом и предвыборное взаимодействие власти и общества в частности.

Правило первое состоит в том, что существует некоторый круг вопросов, по которым общество признается "в своем праве" что-то спрашивать, требовать и даже иногда протестовать. А власть готова многое обсуждать и даже идти на уступки. Круг этих вопросов в представлении государства оказывается довольно близок к триаде "квартира—машина—дача", то есть еще "советской мечте" о благополучной повседневности, в нынешнем политическом лексиконе называемой "качеством жизни людей". В современных условиях к этой картинке добавляются еще несколько опций — необходимость поддержания относительного потребительского изобилия, право граждан на отдых в зарубежных здравницах (свободный выезд за границу) и, наконец, свобода интернета. Именно в рамках этих основополагающих прав и свобод государство готово принимать мелкого личного собственника-обывателя (тут, как кому удобнее, можно сказать и "средний класс") в качестве субъекта диалога с собой.

Другая закономерность российской публичной политики состоит в том, что государство традиционно испытывает тягу к сильным, но желательным простым решениям. С любовью к сильным ходам все ясно. Но для нашей традиции куда важнее, чтобы такие решения были максимально простыми. Потому что если решение той или иной проблемы есть довольно сложная институциональная и управленческая задача, то почти наверняка не избежать коррупции, мошенничества и сбоев в работе нового механизма.

Характерно и то, что часто простая и сильная идея что-нибудь ликвидировать возникает ровно потому, что существующий механизм работает плохо и людей раздражает, но подразумевается, что с этим все равно ничего не сделаешь и добиться минимальной эффективности и дееспособности госорганов нереально. Поэтому любая мысль довести систему до ума всегда у нас менее популярна, чем предложение все взять и отменить, ибо все равно ничего не работает и никогда не получится сделать прозрачно, честно и правильно. Проблема с техосмотром в том, что полностью и абсолютно его отменить все равно вряд ли можно, а значит — смотри выше и далее по кругу.

Наконец, нельзя не сказать и о всем очевидной политической закономерности: в предвыборные годы всегда растут не только социальные обещания, но и активизируется поиск властью новых эффектных и популярных инициатив. И все бы ничего, если бы не еще одно но: в условиях правящего тандема немногочисленные популярные инициативы еще должны как-то распределяться между двумя лидерами. В таких условиях практически неизбежной выглядит конкуренция, у кого хороших предложений больше и у кого они "гуще", включая и перехват инициатив друг у друга.