

Техрегламент с двойным дном

Автомобильный техрегламент, вступивший в силу 23 сентября, наделал много шума из ничего. Увеличение штрафа за излишнюю тонировку стекол ситуацию не изменит, запрет на кенгурины вообще выглядит фиктивным. Зато менее заметный пункт о том, что теперь автомобили определенной марки должен завозить только один импортер, может привести к более серьезным изменениям — к росту цен на машины и запчасти.

"Удар по морде"

Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств был утвержден правительством еще 10 сентября 2009 года, однако его вступление в силу было отложено на год. Ровно через год стало ясно, насколько предусмотрительным было решение о задержке: 10 сентября 2010 года вышло новое постановление, вносящее поправки в регламент. Они заняли около трети изначального документа — к слову, довольно пухлого.

Главная поправка сводится к отмене запрета на праворульные машины: в первой редакции регламента их признали небезопасными в условиях правостороннего движения. Государство провело работу над ошибками после нескольких заметных акций протеста автомобилистов. Один из авторов регламента, директор департамента автомобильной промышленности Минпромторга Алексей Рахманов, написал в своем блоге: "До вступления регламента в силу мы успеваем устранить наиболее одиозные недостатки". После выхода поправок официальная "Российская газета" в статье "Удар в морду" заявила, что "поправки делают поначалу неоправданно строгий документ более демократичным". В Минпромторге (министерство было одним из разработчиков регламента) признали, что по результатам "диалога с представителями общественности" некоторые требования были смягчены, но принципиальные пункты о безопасности остались.

Впрочем, их не так много. На легковые автомобили теперь нельзя устанавливать стальные "кенгурятники". Транспортные средства, используемые для перевозки опасных грузов и для коммерческой перевозки пассажиров, должны быть пригодны для установки системы ГЛОНАСС (документ не обязывает устанавливать прибор — нужно лишь, чтобы было, куда его вставить). Автобусы и грузовики дальнбойщиков с 2012 года должны быть оборудованы тахографами (приборами, контролирующими режим работы водителя). В регламенте есть и послабление, которое касается тонировки стекол. Ранее лобовое и передние стекла машины должны были обеспечивать прозрачность не менее 75%, а теперь — только 70%. Параллельно с этим призрачным послаблением произошло увеличение штрафа за избыточную тонировку: согласно новым поправкам в КоАП, он будет составлять 500 руб. вместо 100. Однако у любителей ездить за темными стеклами остаются нестандартные решения.

Съемная прозрачность

Станислав (фамилию он попросил не называть) гордится, что может называть себя изобретателем. Он уверяет, что изобрел съемную тонировку не для того, чтобы обманывать гаишников. Цели были благородными: защищать машину, оставленную на стоянке, от солнечных лучей и воровских взглядов. Съемная тонировка — это материал, который благодаря накопленному статическому электричеству сам прикрепляется к стеклам автомобиля. Станислав, правда, не раскрывает секрета, что это за материал. На видео в Youtube видно, что технология работает.

"Я подал заявку на патент,— рассказывает изобретатель "Деньгам".— Но думаю, мне откажут ввиду отсутствия полезности изобретения. По их логике, оно нужно, чтобы обходить закон".

Вообще-то так оно и есть: поймать и оштрафовать автомобилиста с такой тонировкой практически невозможно. Станислав уверяет, что съемная тонировка — не основное его дело и заказов не так много, хотя у него уже появились представители в нескольких регионах. Изготовление съемной тонировки стоит примерно столько же, сколько и обычной, 8-10 тыс. руб. на машину. Но наладить поточное производство невозможно, тонировка изготавливается для каждой машины индивидуально.

Несколько роликов в Youtube показывают, как вырезать из тонкого оргстекла тонировку и закрепить

двусторонним скотчем на стекле машины. "Если видите сотрудника ДПС или проезжаете КПП, тонировку легко можно снять,— говорит автор ролика.— Я, правда, уже три комплекта такой тонировки подарил инспекторам по своей глупости".

Инспекторы с владельцами тонированных машин обычно не церемонятся, напоминает эксперт справочно-правовой системы "Право.ру" Мария Глазкова: "Сотрудник ДПС грозит отнять техосмотр, скрутить номера или требует "растонироваться" на месте. С точки зрения закона "О милиции" такие действия необоснованны". Надо спорить. Юристы утверждают, что по закону право проводить экспертизу прозрачности окон есть только у инспекторов Гостехнадзора. Департамент обеспечения безопасности дорожного движения (ДОБДД) сообщил "Интерфаксу", что проводить измерения может любой инспектор с соответствующим прибором. Надо знать некоторые тонкости, напоминает Мария Глазкова: "Прибор должен быть сертифицирован Научно-технической комиссией по метрологии и измерительной технике и раз в год проходить госпроверку в местном органе сертификации. После проверки выдается свидетельство, а прибор опечатывается личной пломбой проверяющего. Если пломба на приборе отсутствует или повреждена, показания такого измерителя могут быть опротестованы. Кроме того, точность прибора зависит от напряжения аккумулятора, температуры и влажности воздуха". То есть если милиционер пытается измерить тонировку в мороз или дождь, надо спорить.

"На практике мало кто из гаишников станет тратить на это время,— говорит директор компании "Центр содействия автовладельцам" Евгений Липатов.— Сначала проведут несколько показательных акций, потом забудут. Слишком маленький штраф — 500 руб. У нас подобные меры практически не действуют, эффективны в основном "лишенические" статьи".

Еще больше свободы у любителей "кенгурятников": хотя они и вне закона, оштрафовать за них нельзя.

«Сотрудник ДПС грозит отнять техосмотр, скрутить номера или требует "растонироваться" на месте. С точки зрения закона "О милиции" такие действия необоснованны»

Декоративная защита

Запрет "кенгурятников", то есть защитных конструкций, крепящихся к бамперу автомобиля, вызвал оживленные общественные дискуссии. Прежде всего потому, что сформулирован он довольно туманно. Запрещены конструкции, выступающие вперед относительно линии бампера, "изготавливаемые из стали или других материалов с аналогичными прочностными характеристиками". Поскольку не разъясняется, что такое "аналогичные характеристики", возникает вопрос, можно ли ставить кенгурин, например, из бронзы. Впрочем, вопросы эти лежат исключительно в теоретической плоскости. На практике езда с "кенгурятником" не является нарушением правил, и оштрафовать за нее нельзя. Всего лишь с кенгурином не пройти государственный техосмотр. На одном из пунктов ГТО корреспонденту "Денег" рассказали, что владельцам машин с "кенгурятниками" приходится откручивать их прямо во время осмотра, благо процедура простая. "Так что вы лучше снимите заранее, а потом можете обратно поставить",— посоветовали мне.

Впрочем, есть способ и проще. Найдя в интернете одну из контор, предоставляющую помощь в прохождении ГТО, я выяснил, что за 4,5 тыс. руб. техосмотр можно пройти, даже не выезжая из дома. Достаточно выслать по электронной почте копии прав, техпаспорта, ОСАГО, а по ним установить наличие "кенгурятника" невозможно.

То есть запрет получился виртуальным. Однако он не только вызвал живое обсуждение среди автомобилистов, но и успел изменить рынок "кенгурятников". Весь этот рынок делится на две неравные части. Декоративная защита из тонкостенной стали, которая, собственно, ни от чего не защищает, это большая часть: ежегодный оборот этого рынка оценивается в несколько десятков миллионов долларов. Несравнимо меньшие объемы у рынка силовых бамперов и "кенгурятников", которые используются в основном джиперами — любителями езды по бездорожью. Это дорогое профессиональное оборудование в основном импортируется и, кстати, не должно вызвать нареканий с точки зрения техрегламента. "Основные производители — из Австралии, например ARB,— поясняет зампреда южно-сахалинского "Джипер-клуба" Дмитрий Архипов.— А там давно действуют нормы безопасности, которые сейчас приняли у нас. Соответственно кенгурины, произведенные там, не выступают вперед за линию бампера".

Декоративные "кенгурятники" пострадали больше. Когда год назад стало известно, что их запретят, рынок этих изделий просел. "Автосалоны перестали брать у нас кенгурины, продажи упали вполтину",— говорит Дмитрий Правдин из "Союза-96", крупнейшего отечественного производителя "защитно-декоративных аксессуаров из нержавеющей стали". Выход был найден: производить стали защитные дуги, которые, согласно регламенту, не выступают за бампер, а устанавливаются под ним. Такая дуга может, например,

смягчить удар о бордюр при парковке, но основная ее функция все же эстетическая.

"Продажи сейчас у нас вернулись на прежний уровень,— уверяет Дмитрий Правдин.— Только если раньше на пять высоких кенгуринов продавалась одна низкая защита, теперь все наоборот. На каждую модель автомобиля, продаваемую в России, у нас есть несколько вариантов разной защиты. По нашей статистике, дополнительное навесное оборудование покупается на каждый третий новый внедорожник или кроссовер — зачастую это для салонов лучший заработок, чем прибыль собственно с машины".

Нетехническое регулирование

Получается, новый техрегламент не стал прорывным документом в безопасности колесных транспортных средств, несмотря на то что целый год будоражил умы автомобилистов. Скептики считают, что спорные статьи были включены в регламент нарочно, чтобы создать шумиху. "Кенгурятники" — это "утка", которая отвлекает внимание от главной статьи техрегламента, считает руководитель московского отделения Федерации автовладельцев России Сергей Канаев. Основная, по его мнению, статья звучит так: "Изготовитель, не являющийся резидентом Российской Федерации, должен иметь единственного представителя в Российской Федерации".

Это означает, что регламент заставляет иностранного производителя выбрать одного официального импортера. Он фактически становится монополистом, а мелкие неофициальные поставщики теперь вне закона. Это, опасается Сергей Канаев, наверняка приведет к росту цен на машины и запчасти. "Официальный дилер будет один, остальные имеют право работать только под ним, получать его разрешение, соблюдать назначенные цены. Мы хотим подать запрос в ФАС по этому поводу. Непонятно к тому же, почему это прописано в техрегламенте: никакого отношения к безопасности эта статья не имеет".

Ранее в интервью "Российской газете" Алексей Рахманов из Минпромторга объяснял логику этой статьи регламента: "Обеспечить ответственность одного представителя изготовителя, к примеру, Subaru или Mazda... Сегодня получается: кто захотел, тот и ввозит по 10-20 тыс. автомобилей, а потом спросить не с кого. Что касается конкуренции, то ввозит один импортер, но впоследствии он отдает машины на реализацию десяткам дилеров. И те в свою очередь вправе конкурировать между собой, устанавливая цены". И все же не вполне ясно, что мешает господину Рахманову спрашивать с тех, кто ввозит по 10-20 тыс. машин. В Минпромторге на запрос "Денег" ответили категорично: "Регламент не касается вопросов ведения бизнеса". По-другому там ответить и не могли. Согласно федеральному закону от 27 декабря 2002 года N 184-ФЗ "О техническом регулировании", запрещено использование техрегламента для иных целей, кроме защиты жизни или здоровья граждан, окружающей среды, имущества, предупреждения действий, вводящих в заблуждение приобретателей, обеспечения энергетической эффективности. А в новом автомобильном техрегламенте что-то вроде регулирования рынка прослеживается.

Автор: Иван Ждакаев © Коммерсантъ АВТО-МОТО, МИР 5020 06.10.2010, 12:16 460

URL: <https://babr24.com/?ADE=88775> Bytes: 11741 / 11650 Версия для печати Скачать PDF

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Свяжитесь с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Иван Ждакаев.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/babr24_link_bot)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](https://t.me/bur24_link_bot)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](https://t.me/irk24_link_bot)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/kras24_link_bot)

эл.почта: kraasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/babrobot_bot)

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)