



За безсмислието от увеличаването на годишните
технически прегледи

Автор: Мартин Димитров

Тази седмица в парламентарната комисия започва първото четене на поправките в Закона за движение по пътищата. Според предлаганите промени ще се увеличи честотата на годишните технически прегледи в зависимост от годините на експлоатация на автомобилите. Например за автомобилите, произведени преди повече от 15 г. се предлага да минават на преглед по два пъти годишно (като било възможно някои от тях да бъдат безплатни). Също така автосервизите, които са извършили формални прегледи ще бъдат наказвани с отнемане на лиценза.

От известно време сред представителите на правителството се води дебат за това как да се поднови остарелия автомобилен парк и да се намалят рисковете от катастрофи. В един момент се обсъждаха предложения за ограничаване вноса на автомобили по-стари от определен брой години. За сега това предложение не се приема и да се надяваме, че въобще няма да бъде одобрено, защото представлява сериозно ограничение пред свободата на избор на хората. Всъщност гражданите ще имат повече възможности да закупят по-добри коли или да ремонт старите, ако правителството използва сегашната благоприятна ситуация (бюджетен излишък, фискален резерв, очаквани приходи от приватизация) за значително намаляване на данъците.

В последствие тези предложения приежа нова форма, като според последните идеи, колкото по-стар е един автомобил, то той ще подлежи на по-голям брой годишни прегледи. Въпросът е дали пределните (допълнителните) ползи от увеличаването на броя на прегледите могат да оправдаят пределните (допълнителни) разходи. Дали например, ако се въведе изискване по-старите коли да минават всеки ден по два пъти на технически преглед, то това би било гаранция за предпазване от катастрофи. Практиката показва, че колкото по-чести и стриктни станат дадени регулации, толкова повече ще нараснат стимулите и начините за тяхното избягване. В момента има един преглед и в редица случаи, той има формален характер. Тъй като минаването на преглед носи печалба на изпълнителите на услугата, то те нямат особен стимул да налагат високи критерии, защото потребителите ще отидат при друг доставчик. В действителност изправността на автомобилите зависи от добросъвестността на техните притежатели. В крайна сметка неизправността на автомобила на първо място носи рискове за неговия притежател.

Освен това смисълът на застраховката “Задължителна гражданска отговорност” е да покрие материални и нематериални щети, причинени на трети лица. Пазарното решение би било държавата да не се намесва при определянето на застрахователната премия по “Задължителната гражданска отговорност”, така че тя да зависи от състоянието на автомобила и от това дали водачът е причинил пътно транспортни произшествия в предишните години. Един такъв подход би бил по-удачен, защото случаите на катастрофи са в зависимост, както от състоянието на автомобила, така и от уменията и преценката за риска на водачите. Шофьори, които са допуснали повече произшествия в миналото ще плащат повече, независимо дали това се дължи на състоянието на автомобила или на рисково каране. От друга страна шофьори, които не са допуснали или са допуснали по-малко транспортни злополуки ще получат по-добри условия за застраховане.