



Технический осмотр – 4 года работы «по-новому».

Зубриський С.Г.
Катаев М.В.

Красавин П.А.
Лысенко Е.С.
Ларинский А.С.

Сальников С.С.
Тупицын И.И.



Актуальность проблемы



С 01.01.2015 г. введен в действие технический регламент Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств». Этим регламентом установлен порядок проверки выполнения требований к ТС, находящимся в эксплуатации в формах технического осмотра, а также государственного контроля (надзора) за безопасностью дорожного движения.

Порядок и объём проведения проверки выполнения требований к ТС, находящимся в эксплуатации, определяется национальным законодательством стран – членов Таможенного союза.

Реализация требований технического регламента была затруднена, поскольку в течение 10 месяцев не были определены уполномоченные органы Российской Федерации по обеспечению государственного контроля (надзора). Только 16 октября 2015г. принято постановление Правительства РФ N 110 «Об уполномоченных органах Российской Федерации по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств».

До настоящего времени не разработаны административные регламенты по реализации государственного контроля (надзора) за соблюдением безопасности ТС, находящихся в эксплуатации.

ДТП, число пострадавших человек из-за технических неисправностей транспортных средств



Структура автомобильного парка в Российской Федерации (по данным на 1 января 2015 года)

	2012 г.			2014 г.		
	Ед.	АППГ %	Уд. вес	Ед.	АППГ %	Уд. вес
ДТП	1028	-0.3	0.5	1905	+ 61.6	1,0
число погибших	282	+21.6		418	+ 48,2	
число раненых	1465	+3,5		2714	+ 85.2	

	<i>зарегист рировано</i>	<i>+,- К АППГ, %</i>
легковые автомобили	43383783	+6.4
грузовые автомобили	6234990	+3.0
автобусы	881413	-2.5
мототранспорт	2 497 624	- 4.3
суммарно	55699737	+ 9.4

Аналогичная ситуация отмечается и в текущем 2015 году: за 10 месяцев число ДТП достигло **2025 +23.8%** АППГ; погибших **422 +21.6%** АППГ, ранено **2930 +24.2%** АППГ.

В Российской Федерации автомобильный парк состоит из автомобилей:

- 24.11 %** - со сроком эксплуатации менее 5 лет
- 23.40 %** - со сроком эксплуатации от 5 до 10 лет
- 52,49 %** - со сроком эксплуатации более 10 лет



Подготовка Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения



13 ноября 2015 года состоялось первое заседание рабочей группы по подготовке Государственного совета по вопросам безопасности дорожного движения в РФ.

В заседании приняли участие заместитель Министра внутренних дел Виктор Кирьянов, первый заместитель Министра транспорта Евгений Дитрих, заместитель Министра по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Александр Чуприян, а также представители Совета Федерации, Государственной Думы, федеральных и региональных органов исполнительной власти, всероссийских общественных организаций и экспертного сообщества.

Участники заседания обсудили вопросы безопасности дорожного движения, состояние системы государственного управления в этой сфере, а также формирование комплекса мер по повышению безопасности на дорогах.



Площадки, на которых обсуждалась специалистами эффективность реализации №170-ФЗ 2011г.



- 5-й Международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» г. Санкт-Петербург, 25-26 сентября 2014 года
- 87-я Международная конференция Ассоциации автомобильных инженеров г. Нижний Новгород, 21-22 октября 2014 года
- 3-я Международная конференция РСА г. Москва, 19 декабря 2014 года
- Международная выставка «Автомеханика» г. Санкт-Петербург, 25-26 марта 2015 года
- 90-я, 93-я Международная конференция Ассоциации автомобильных инженеров г. Иркутск, 9-10 апреля 2015 года, Москва 2-3 декабря 2015 года
- Конференция - семинар регулирующих органов субъектов Российской Федерации Федеральной службы по тарифам г. Москва, 10 апреля 2015 года
- «Круглый стол» Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности, г. Москва, 23 апреля 2015 года



Объективные причины необходимости совершенствования технического осмотра



- Увеличение и старение автомобильного парка.
- Рост количества неисправных автомобилей в эксплуатации.
- Структура и оснащение предприятий технического обслуживания и ремонта не обеспечивают исправное состояние автомобильного парка.
- Правовой нигилизм общества.

Отдельные мнения специалистов по эффективности реализации № 170 – ФЗ 2011 года

- Система организации и проведения обязательного технического осмотра находится в глубоком кризисе.
- Аварийность по причинам технической неисправности транспортных средств за 3 года увеличилась, примерно, в **1,5** раза.
- Не решены вопросы экономической стороны деятельности. Размер предельного размера платы колеблется в субъектах федерации в пределах 249 ...1300 рублей.



Отдельные мнения специалистов по эффективности реализации № 170 – ФЗ 2011 года (продолжение)



- Не регламентированы требования к производственно-технической базе операторов технического осмотра.
- Не регламентированы требования к повышению квалификации технических экспертов, контролёров ТО.
- Диагностическая карта стала «придатком к полису ОСАГО».
- Технический осмотр в действительности проходит около **30%** владельцев транспортных средств.
- Технический осмотр перестал быть реальным и эффективным инструментом повышения уровня безопасности транспортных средств в эксплуатации.



По данным ЕАИСТО ежедневно на этих пунктах осматривалось более **1200 ТС**. В октябре **2015** года инициативной группой был проведен контроль деятельности трёх пунктов, в ходе которого было выявлено массовое нарушение при проведении технического осмотра и выдачи диагностических карт без проведения осмотра ТС.



Основные проблемы по мнению Минэкономразвития по совершенствованию 170-ФЗ 2011 г.



Описание проблемы, на решение которой направлен предлагаемый способ регулирования, условий и факторов ее существования:

- «Выдача полисов ОСАГО без диагностической карты или предзаполненной диагностической картой;

продажа сотрудниками страховых компаний диагностических карт без проведения инструментального контроля транспортного средства.

Негативные эффекты, возникающие в связи с наличием проблемы:

- отсутствие достоверных данных о техническом состоянии транспортных средств;
- повышение рисков ДТП из-за состояния транспортных средств».



Предложение Минэкономразвития по совершенствованию 170-ФЗ 2011 г.



- Уточнение и введение новых понятий, используемых для целей Федерального закона от 1 июля 2011 г. №170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Более точное разграничение полномочий участников системы технического осмотра;
- Введение понятия производственно-технической базы как совокупность средств, включая здания и оборудование, для проведения технического осмотра и технологии проверки технического состояния транспортных средств уточнение порядка аккредитации на основании правоприменительной практики профессионального объединения страховщиков;
- Детализация состава информации, содержащейся в ЕАИСТО и разграничение информации;



Предложение Минэкономразвития по совершенствованию 170-ФЗ 2011 г. (продолжение)



- Конкретизация содержания реестра операторов технического осмотра, принципов его ведения и раскрытия составляющих его сведений, устанавливание обязанности операторов по предоставлению информации для целей ведения этого реестра;
- Уточнение принципов определения размера платы за проведение технического осмотра, установление полномочий по контролю за их применением;
- Устранение противоречий, не позволяющих проводить технический осмотр городского наземного электрического транспорта;
Введение требований к передвижным диагностическим линиям и условий их использования;
- Уточнение порядка повторного проведения технического осмотра;
- Устранение ряда внутренних противоречий закона и внесение изменений юридико-технологического характера.



Альтернативные предложения по совершенствованию №170-ФЗ.



Как показывает западная практика, большинство функций ведущих контроль за техническим состоянием транспортных средств возлагается, как правило, на региональные и местные транспортные организации с применением механизмов саморегулируемых общественных организаций, аутсорсинга и никогда не возлагалась на подразделения полиции.

Очевидно, что эффективность действий полиции в этой сфере полностью определяется качеством соответствующих национальных практик и институтов, что даёт Российской Федерации определенные возможности для достижения поставленных целей.

Продвижение по пути к цивилизованному уровню безопасности дорожного движения возможны исключительно при достижении некоторого общественного консенсуса по этим проблемам на уровне власти, экспертного сообщества и многомиллионной армии автомобилистов.

Так же не стоит забывать о техническом осмотре после внесения изменения в конструкцию транспортного средства и восстановительного ремонта после ДТП.



Альтернативные предложения по совершенствованию №170-ФЗ (продолжение).



Технический осмотр транспортных средств – это оценка соответствия транспортных средств, находящихся в эксплуатации, требованиям ТР ТС 018/2011 и является элементом технического регулирования.

184-ФЗ 2002 г. «О техническом регулировании» предусматривает государственную аккредитацию и осуществление государственного контроля и контроля в данной сфере деятельности.

Постановлением правительства Российской Федерации от 16.10.15 г. №1108 «Об уполномоченных органах Российской Федерации по обеспечению требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)» установлено, что МВД Российской Федерации является уполномоченным органом в отношении колесных транспортных средств, находящихся в эксплуатации на территории Российской Федерации.

Исключить из 170-ФЗ 2011 г. требование о выдаче полиса ОСАГО при обязательном предоставлении диагностической карты транспортного средства.



Подведение итогов



Таким образом, вступление в силу 01.01.2015г. технического регламента Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств» выявило ряд негативных аспектов, связанных с реализацией контроля за безопасностью ТС в эксплуатации в различных сферах.

Для их устранения необходимо: ускорение разработки национального законодательства, регламентирующего порядок и объем проведения проверки выполнения требований к ТС, находящимся в эксплуатации, в том числе 170-ФЗ 2011 г., подготовка предложений для Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения РФ, мониторинг за исполнением обязательных требований, анализ и прогнозирование выполнения юридическими и физическими лицами осуществление требований технического регламента Таможенного союза в своей деятельности.