

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ СИСТЕМЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

К.Т.Н. Зубрицкий С.Г., Тупицын И.И., Катаев М.В.,
Лысенко Е.С., Ларинский А.С., Сальников С.С.
Московский политехнический университет
aeons@iznet.org

В статье рассмотрено современное состояние системы технического осмотра с позиции взаимодействия всех заинтересованных сторон. Был выявлен ряд негативных аспектов, которые вызвали социальную напряженность в отношении проведения технического осмотра и надлежащего контроля со стороны надзорного органа. В первую очередь это вызвано совмещением в одной структуре, Российском союзе автостраховщиков, функции по аккредитации пунктов технического осмотра, а также функций контроля и надзора за их деятельностью.

На данный момент существует печальная тенденция к увеличению количества дорожно-транспортных происшествий в следствие технической неисправности транспортных средств. Актуальность работы подтверждается и полученными практическими данными: в ходе наблюдений за деятельностью некоторых пунктов технического осмотра был замечен ряд нарушений Федерального закона от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

В данной работе также проведена сравнительная характеристика предыдущей системы технического осмотра и существующей, приведен успешный исторический опыт, предложены пути решения для выхода из сложившейся крайне негативной ситуации.

Стоит отметить, что материалы статьи были использованы в подготовке выступления Президиума Госсовета по безопасности дорожного движения губернатором Владимирской области Светланой Юрьевной Орловой. Ею была дана оценка действующей системы технического осмотра и предложено модернизировать ее путем формирования государственной политики в отношении процедур проведения технического осмотра и принятия мер, обеспечивающих контроль и государственный надзор за организацией его проведения, исключающий фальсификацию результата, потому что за каждым водителем – люди и их жизни.

Ключевые слова: технический осмотр, диагностическая карта, дорожно-транспортные происшествия, ДТП, транспортное средство, Российский союз автостраховщиков.

Введение

На сегодняшний день система взаимодействия страхового бизнеса с операторами технического осмотра находится в глубоком кризисе и не устраивает обе стороны, что подтверждается итогами IV конференции «Система технического осмотра транспортных средств и безопасность дорожного движения 2015». Эта система привела к массовому разорению частных операторов технического осмотра, а оставшихся операторов заставляет уходить в «серый» сектор экономики в целях сохранения своего бизнеса. Ситуация усугубляется тем, что из-за вопросов по функциям страховых компаний и организации контроля от Российского союза автостраховщиков (РСА), решение ряда проблем откладывается из года в год, что привело сейчас к критической ситуации.

Целью исследования является исследование состояния системы технического осмотра транспортных средств в РФ.

Законодательная и нормативная правовая база в области технического осмотра

Дело в том, что технический осмотр является одним из важнейших факторов безопасности дорожного движения и регламентируется Федеральным законом от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями) [1]. За период действия этого закона по причинам технической неисправности транспортных средств (ТС) отмечается рост количества по-

гибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) более чем в 2 раза.

Действовавшая ранее система технического осмотра предусматривала привлечение к этой деятельности предприятий малого и среднего бизнеса при государственном контроле со стороны МВД России. До 2011 г. было создано без привлечения государственных бюджетных средств более 1800 пунктов технического осмотра, оснащенных соответствующим диагностическим оборудованием и контрольно-измерительными приборами. Однако передача функции организации технического осмотра в РСА в соответствии с вышеупомянутым законом привела к деградации существовавшей ранее системы.

В основании этих процессов лежит решение о документарной аккредитации операторов технического осмотра в соответствии с приказом Министерства экономического развития РФ от 28 ноября 2011 г. № 697 «Об утверждении Правил аккредитации операторов технического осмотра» без реальной проверки материально-технической оснащенности операторов [2].

Это привело к целому ряду негативных последствий, в частности:

- выдача полисов ОСАГО без диагностической карты;
- продажа страховыми компаниями диагностических карт без проведения технического осмотра транспортных средств;
- внесение в ЕАИСТО заведомо ложных сведений о проведении технического осмотра.

Ранее, целью реформирования № 170-ФЗ были: уход от больших очередей при прохождении технического осмотра, снижение уровня коррупции в данной сфере, повышение доступности услуг по техосмотру за счет появления большого количества коммерческих операторов, упрощение системы технического осмотра в целом [1]. Сейчас же после проведения

ряда реформ рынок в системе автострахования поделили несколько монополистических компаний, которые занимаются выдачей страховых полисов большинству российских автовладельцев. В этом случае диагностическая карта и стала придатком к полису ОСАГО. То есть упрощение привело к тому, что мы получили систему технического осмотра без технического осмотра как такового. У автовладельцев появилась возможность получить все бюрократические документы, не выходя из кабинета или дома. В этой ситуации каждая сторона несет материальные и нематериальные убытки. Страховые компании значительно теряют свой имидж и доверие своих клиентов, а пункты технического осмотра – свою востребованность вследствие возможности покупки фиктивных карт.

Таким образом, технический осмотр перестал быть реальным и эффективным инструментом повышения уровня безопасности транспортных средств, находящихся в эксплуатации. Сложилась ситуация, при которой только не более 30% от всего парка автомобилей проходят реальный технический осмотр.

Практическое выявление нарушений нормативно-законодательной базы

В подтверждение вышесказанного на рис. 1 изображены «серые» пункты технического осмотра.

По данным ЕАИСТО ежедневно на этих пунктах осматривалось более 1200 ТС. В октябре 2015 г. инициативной группой был проведен контроль деятельности трех пунктов, в ходе которого было выявлено массовое нарушение при проведении технического осмотра и выдаче диагностических карт без осмотра ТС [3]. Поэтому, если рассматривать понятие «технический осмотр» в качестве надзорной функции по профилактике аварийности из-за технической неисправности транспортных

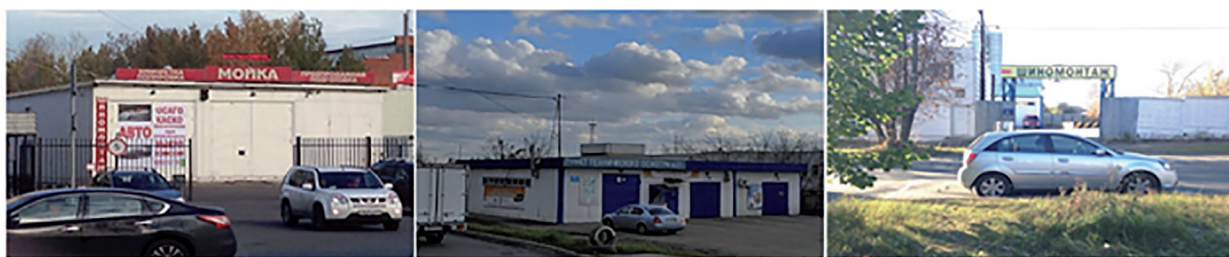


Рис. 1. Современные «пункты технического осмотра»

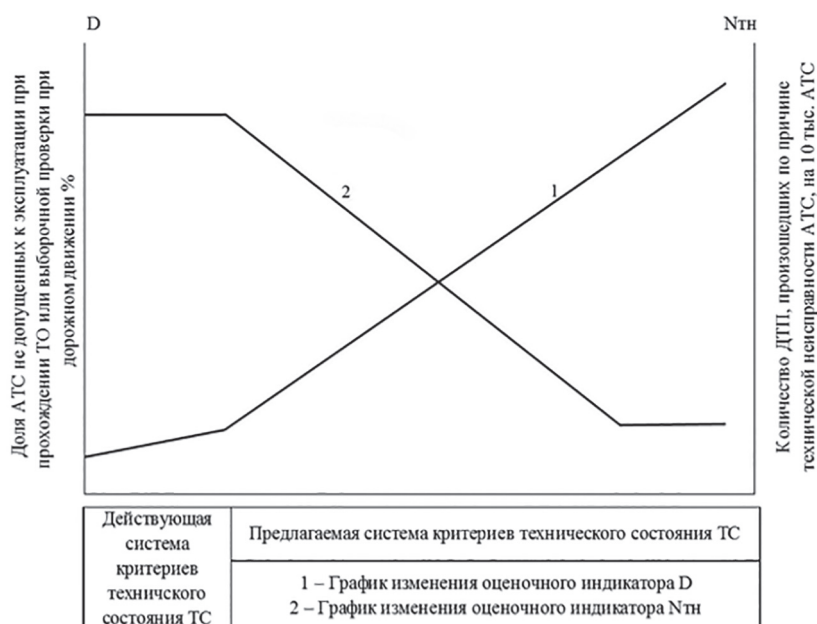


Рис. 2. Зависимость числа ДТП по причине технических неисправностей от результатов надзорной деятельности

средств, то из этого следует, что механизм надзора и контроля – это принуждение. В условиях отсутствия такого механизма – функция не работает, что вызывает рост количества ДТП, показанный на рис. 2.

Стоит отметить, что со стороны государства на преодоление негативных тенденций в сфере технического осмотра была направлена работа по созданию технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), который был введен в действие с 1 января 2015 г. [4]. Во исполнение данного регламента Постановлением Правительства РФ от 16.10.2015 № 1108 на МВД России были возложены обязанности по контролю колесных транспортных средств, находящихся в эксплуатации [5].

Постоянно возрастающая социальная напряженность предопределила подготовку ряда дополнительных проектов правовых актов, в том числе проект Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств...» (в редакции Минэкономразвития России) [1], законодательные инициативы Калининградской областной Думы, Мурманской областной Думы, Ярославской областной Думы, Законодательного собрания Санкт-Петербурга и др.

Задачи на перспективу

Данная ситуация подрывает основополагающие принципы прохождения технического осмотра транспортными средствами, что имеет существенное влияние на безопасность дорожного движения. Чтобы исправить образовавшуюся коллизию, нужно внести изменения в ряд нормативно-правовых документов, при этом обращая внимание на следующие моменты.

1. Необходимость проработки вопроса по наделению МВД России полномочиями по контролю за исполнением требований законодательства в области технического осмотра организациями, осуществляющими технический осмотр транспортных средств. В нашей истории был подобный положительный пример. Вспомним опыт 30-х годов прошлого века. Инструкцией Цудортранса (на правах самостоятельного комиссариата СНК СССР) «О порядке проведения ежегодных технических осмотров автомашин» 28.12.1933 г. обязанности по организации и проведению технических осмотров автомашин возложены на данное ведомство. Однако были решены лишь организационные вопросы без учета вопросов надзора. В итоге положением о ГАИ Главного управления Рабоче-Крестьянской милиции НКВД СССР, утвержденным Советом народных комиссаров СССР 03.07.1936 г., проведение го-

сударственного технического осмотра транспортных средств было возложено на ГАИ, вследствие чего система заработала в нормальном режиме.

2. Обеспечение проведения выездных проверок с привлечением ГИБДД МВД России операторов технического осмотра, то есть введение профилактической проверки операторов технического осмотра, а также изменение порядка аккредитации с реальной проверкой операторов технического осмотра.

3. Введение средств фото- и видео- фиксации факта прохождения технического осмотра.

4. Разработка рекомендаций по использованию личных кодов и защитных мер от мошенников, так как с появлением ЕАИСТО возникла проблема мошенничества и кражи личных паролей у операторов технического осмотра.

Выводы

Таким образом, вступление в силу 01.01.2015 г. технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» [4] также наряду с текущими проблемами выявило ряд негативных аспектов, связанных с реализацией контроля за безопасностью ТС в эксплуатации в различных сферах. В связи с этим можно сформулировать выводы, приведенные ниже.

1. Исключить возможность для недобросовестных страховых агентов выдавать диагностические карты без соответствующего контроля технического состояния автомобилей вследствие совместного действия с «серыми» пунктами техосмотра, которые вынуждают пойти на это чрезмерное, искусственное, то есть нерыночное снижение стоимости услуг последних.

2. Определить действия по организации технически грамотного выполнения надлежащих работ по осмотру, обслуживанию и ремонту, а также ускорение разработки национального законодательства, регламентирующего порядок и объем проведения проверки выполнения требований к ТС, находящимся в эксплуатации.

3. Осуществить мониторинг за исполнением обязательных требований юридическими и физическими лицами технического регламента Таможенного союза.

Данные действия необходимы для технической готовности автомобиля к эксплуатации, что положительно отразится на безопасности дорожного движения.

Литература

1. Федеральный закон от 01.07.2011 № 170-ФЗ (ред. от 28.12.2013, с изм. от 04.06.2014) «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». 2016. 20 с.
2. Приказ Министерства экономического развития Российской Федерации (Минэкономразвития России) от 28 ноября 2011 г. № 697 г. Москва «Об утверждении Правил аккредитации операторов технического осмотра». 2011. 10 с.
3. Технический осмотр – 4 года работы «по-новому» // sto.autoins.ru URL: <http://sto.autoins.ru/wp-content/uploads/2015/12/Zubriskiy.pdf> (дата обращения: 01.09.2016).
4. Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 (ред. от 14.10.2015) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с «ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств»). 2011. 330 с.
5. Постановление Правительства РФ от 16.10.2015 № 1108 «Об уполномоченных органах Российской Федерации по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств». 2015. 1 с.

References

1. *Federal'nyy zakon ot 01.07.2011 No 170-FZ (red. ot 28.12.2013, s izm. ot 04.06.2014) «O tekhnicheskoy osmotre transportnykh sredstv i o vnesenii izmeneniy v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossiyskoy Federatsii»* [On technical inspection of vehicles and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation]. Moscow. 2016. 20 p.
2. *Prikaz Ministerstva ekonomicheskogo razvitiya Rossiyskoy Federatsii (Minekonomrazvitiya Rossii) ot 28 noyabrya 2011g. No 697. Moscow. «Ob utverzhdenii Pravil akkreditatsii operatorov tekhnicheskogo osmotra»* [Approval of Rules of accreditation of technical inspection operators]. 2011. 10 p.
3. *Tekhnicheskoy osmotr – 4 goda raboty «po-novomu»* // sto.autoins.ru URL: <http://sto.autoins.ru/wp-content/uploads/2015/12/Zubriskiy.pdf> (accessed: 01.09.2016).
4. *Reshenie Komissii Tamozhennogo soyuza ot 09.12.2011 No 877 (red. ot 14.10.2015) «O prinyatii*

tekhnicheskogo reglamenta Tamozhennogo soyuza «O bezopasnosti kolesnykh transportnykh sredstv» (vmeste s «TR TS 018/2011. Tekhnicheskii reglament Tamozhennogo soyuza. O bezopasnosti kolesnykh transportnykh sredstv») [On enactment of the technical regulations of the Customs Union «On safety of wheeled vehicles» (along with «TR TS 018/2011. Technical regulations of the Customs Union. On safety of wheeled vehicles»)]. Moscow. 2011. 330 p.

5. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 16.10.2015 No 1108 «Obupolnomochennykh organakh Rossiyskoy Federatsii po obespecheniyu gosudarstvennogo kontrolya (nadzora) za soblyudeniem trebovaniy tekhnicheskogo reglamenta Tamozhennogo soyuza «O bezopasnosti kolesnykh transportnykh sredstv» [About authorized bodies of the Russian Federation on ensuring the state control (supervision) over observance of requirements of technical regulations of the Customs Union «On safety of wheeled vehicles»]. Moscow. 2015. 1 p.

THE MODERN STATE OF SYSTEM OF TECHNICAL INSPECTION OF TRANSPORT VEHICLES IN THE RUSSIAN FEDERATION

Ph.D. S.G. Zubriskiy, I. I. Tupitsyn, M. V. Kataev, E. S. Lysenko, A. S. Larinskiy, S. S. Salnikov

Moscow Polytechnic University

aeons@iznet.org

The article discusses the current state of system of technical inspection from the side of all involved parties. Number of negative aspects that caused social tension in conduction of technical inspection and proper control by the supervisory authority were identified. In the first place it is caused by combining in one structure, the Russian Union of Automotive Insurers, the functions of the accreditation of inspection and functions of control and supervision over their activities.

At the moment there is a sad tendency in increasing of road accidents in consequence of a technical failure of vehicles. The relevance of the work is confirmed by obtained practical data during observations of some of the inspection stations were found a number of violations of the Federal law from July 1, 2011 No. 170-FZ "On technical inspection of vehicles and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation".

In this work, we also carried out comparative characteristics of the previous system of technical inspection and the existing one, the successful historical experience is given, the authors offer solutions to exit this extremely negative situation.

It is worth noting that the article was used in preparation of speech of the Presidium of the State Council on road traffic safety, the Governor of Vladimir region Svetlana Orlova. She assessed the current system of technical inspection and offered to upgrade it by means of formation of state policy in relation to procedures of inspection and taking measures for control and state supervision over organisation of it, excluding the falsification of results, because behind every driver are people and their lives.

Keywords: technical inspection, diagnostic map, traffic accident, vehicle, Russian Union of Automotive Insurers.