

Мониторинг действующих в настоящее время организации и проведения технического осмотра транспортных средств в Российской Федерации.

Технический осмотр является составной частью обеспечения безопасности дорожного движения, обеспечивающий допуск к эксплуатации на дорогах технически исправных транспортных средств.

I. Анализ эффективности действующих в настоящее время организации и проведения технического осмотра транспортных средств, в соответствии с Федеральным законом от 1.07.2011 г. №170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Концепция действующего от 1.07.2011 г. ФЗ-170 по организации и проведению технического осмотра транспортных средств предусматривает:

1. Облегчение нагрузки на автовладельцев?
2. Совмещение с техническим обслуживанием и ремонтом?
3. Совмещение со страхованием?
4. Добросовестная конкуренция?

Аккредитация операторов техосмотра с проведением только «документарной проверки» привела к тому, что у аккредитованных по этой схеме операторов технического осмотра производственно-техническая база не соответствует, действующим в настоящее время, требованиям.

Обеспечение выполнения требований к производственно-технической базе необходимо для выполнения корректного контроля технического состояния транспортных средств с использованием средств технического диагностирования на соответствие требованиям технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств", с учетом методов проверки, предусмотренных национальными стандартами Российской Федерации.

Коррекция действующего законодательства в сфере технического осмотра, осуществленная в связи с принятием Федерального закона от 14 октября 2014 года № 307-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации в связи с уточнением полномочий государственных органов и муниципальных органов в части осуществления государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» положительных изменений в ситуацию не внесла.

Принятие Федерального закона от 6 июня 2019 г. № 122-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» имело своей целью реформировать систему технического осмотра и решить основные проблемы в отрасли.

"Запуск" реформы технического осмотра был запланирован на 8 июня 2020 года, но был перенесен на 1 марта 2021 года.

27 февраля 2021 г. Постановлением Правительства РФ был продлен на 6 месяцев срок действия диагностических карт, содержащих заключения о соответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности, с целью обеспечить с 1 октября 2021 г. работу системы технического осмотра по всей территории России без проблем для автовладельцев.

Однако по прошествии почти 6 месяцев в системе по-прежнему существуют проблемы, требующие незамедлительного решения и ставящие под угрозу безопасность дорожного движения и существование всей отрасли технического осмотра.

В целях анализа и оценки всех рисков по существующим сегодня проблемам и ситуации в отрасли в целом профессиональными объединениями операторов было проведено анкетирование, в котором приняли участие 3235 пунктов технического осмотра со всех субъектов РФ, что составляет более 68% от общего количества авторизованных пунктов технического осмотра в ЕАИСТО. Результаты проведенного анкетирования, а также общедоступная информация о деятельности операторов техосмотра, содержащаяся в Единой автоматизированной информационной системе технического осмотра, дали объективные, достоверные сведения о ситуации в отрасли.

Достаточность пунктов технического осмотра по состоянию на 08.07.2021 г.

По данным МВД России, по состоянию на 08.07.2021 г. количество авторизованных в ЕАИСТО пунктов технического осмотра превышает суммарные по стране нормативы минимальной обеспеченности населения такими пунктами (количество авторизованных ПТО – 4 718, норматив – 3 738), но в ряде регионов данные нормативы не соблюдаются.

Данные МВД России по авторизованным пунктам не могут дать реальной картины по обеспеченности населения ПТО. За основу берется количество пунктов технического осмотра, а не пропускная способность этих пунктов. Средняя пропускная способность одного пункта технического осмотра, по данным РСА, составляет 32 транспортных средства в сутки. По результатам анкетирования средняя пропускная способность на один пункт технического осмотра составила 35 транспортных средств. Используя сведения МВД об авторизованных в ЕАИСТО операторах на 08.07.2021 г. и показатель средней пропускной способности РСА, мы получаем, что 150 976 владельцев транспортных средств в сутки или 55 106 240 владельцев транспортных средств в год способны получить услугу уже сейчас. Также согласно результатам анкетирования 79,3% опрошенных операторов готовы увеличить пропускную способность своих пунктов в случае необходимости, что еще раз доказывает, что коллапса и очередей не будет и операторы готовы обеспечить услугой всех граждан на территории РФ.

Анализ результатов анкетирования показал, что:

1) 57,1% операторов готовы пройти процедуру подтверждения соответствия требованиям аккредитации после 1 сентября 2021 г. С данной датой связано вступление в силу смягченных требований к производственно-технической базе (Приказ Минтранса России от 30.04.2021 N 146). 8% уже подтвердили соответствие новым требованиям.

2) 7,2 % опрошенных операторов аккредитованы по новым правилам, и соответственно у них нет необходимости подтверждать свое соответствие в срок до 1 марта 2022 г.

3) 35,7 % операторов готовы пройти процедуру подтверждения соответствия уже сейчас.

4) **80,3 % операторов подадут заявление на подтверждение соответствия требованиям аккредитации при условии принятия Правительством решения о сохранении обязательного техосмотра для всех категорий транспортных средств.**

Сомнения в необходимости аккредитации и продолжения своей деятельности возникли у операторов в связи с предложением о добровольности прохождения технического осмотра физическими лицами.

5) Операторы готовы открывать новые пункты техосмотра, увеличивать пропускную способность своих пунктов, но при условии стабильности отрасли и утверждения экономически обоснованного тарифа на услуги.

Это подтверждается также информацией от заводов-производителей диагностического оборудования: в настоящий момент заказано и до конца года должно быть отгружено более 700 комплектов.

В 2021 году объём заказов по оборудованию с учетом старта реформы техосмотра с 01.03.2021 г. составил более 1.5 миллиарда рублей.

Таким образом, **проблема с недостаточностью пунктов техосмотра не будет иметь места при условии сохранения обязательной процедуры прохождения технического осмотра для всех категорий транспортных средств и принятия экономически обоснованного тарифа на услуги проведения техосмотра.**

В случае если техосмотр для легковых автомобилей будет добровольным, **но при условии пересмотра тарифной политики:**

- 44% операторов имеющих аккредитацию по М1 , N1 заявили о закрытии;
- 17% операторов имеющих аккредитацию по М1 , N1 заявили о намерении продолжить работу;
- 16% операторов имеющих аккредитацию по всем категориям заявили о закрытии;
- 23% операторов имеющих аккредитацию по всем категориям заявили о намерении продолжить работу;
- остальные определяются о дальнейшем продолжении деятельности в сфере техосмотра по результатам решений в отношении обязательности и тарифной политики.

II. Техническое регулирование, основы технической эксплуатации, обеспечение безопасности дорожного движения в отношении технического состояния транспортных средств при проведении технического обслуживания транспортных средств.

До принятия, действующего в настоящее время Федерального закона от 27.12.2002 г. N 184-ФЗ (ред. от 22.12.2020) "О техническом регулировании" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2021) в России действовали требования по обязательной сертификации услуг (работ) по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств.

Требования обязательной сертификации:

- наличие производственной базы для реализации технологии выполнения конкретных услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, в соответствии с Классификатором услуг населению, принятым в России (ОКУН-013).
- наличие контрольно-диагностического оборудования необходимого для подтверждения факта приведения в соответствие с требованиями действующих нормативных документов к техническому состоянию транспортных средств, параметров технического состояния транспортного средства, по условиям безопасности дорожного движения, в результате выполненных работ.

На момент отмены обязательной сертификации услуг по техническому обслуживанию и ремонту, было выявлено отсутствие контрольно-диагностического оборудования, необходимого для подтверждения факта приведения в соответствие, параметров технического состояния обслуживаемых транспортных средств в результате выполненных работ, с требованиями действующих нормативных документов по условиям безопасности дорожного движения к техническому состоянию транспортных средств, у 95% от общего количества сертифицированных организаций, оказывающих услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств.

При понимании ситуации изложенной выше, обязательная сертификация услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств **была отменена, только при условии наличия обязательного периодического технического осмотра транспортных средств, обеспечивающего допуск для движения по дорогам технически исправных транспортных средств, по условиям безопасности дорожного движения!**

III. Ответственность владельцев за техническое состояние транспортных средств.

Реализация плано-предупредительного подхода, **с контролем обязательной периодичности технического обслуживания транспортных средств,** сохранилась только у дилеров в период гарантийного обслуживания, так как в противном случае дилеры лишают транспортное средство гарантийного обслуживания и ремонта.

Как только заканчивается период гарантийного обслуживания, владельцы транспортных средств прекращают обслуживать транспортные средства у дилеров, те же 80%.

В итоге, в том числе и в настоящее время, очевидно, что подавляющее большинство автовладельцев, получивших знания в отношении устройства транспортного средства и его технического обслуживания на уровне автошколы, обращаются в ремонтные организации только тогда, когда транспортное средство не заводится или просто не может двигаться!

До состояния, когда транспортное средство не заводится или теряет возможность двигаться, накапливаются эксплуатационные неисправности, которые и являются причинами дорожно-транспортных происшествий по причине технической неисправности.

Обязательный технический осмотр выполняет функцию принуждения владельцев (собственников) не зависимо от формы собственности к поддержанию транспортных средств в технически исправном состоянии.

IV. Добровольный технический осмотр (отмена технического осмотра для транспортных средств принадлежащих «Физическим лицам»).

При наличии практически неуправляемой ситуации с поддержанием транспортных средств в технически исправном состоянии, отмена обязательного технического осмотра транспортных средств или его добровольность, это фактически ликвидация возможности обеспечения безопасности дорожного движения в отношении технического состояния транспортных средств движущихся по дорогам.

Что приведет к увеличению количества дорожно-транспортных происшествий по причине технической неисправности, количества погибших и пострадавших!

За прошедшие десять лет имеет место нелинейный рост количества дорожно-транспортных происшествий по причине технической неисправности транспортных средств, количества погибших и пострадавших. Приложение 1.

Одна из причин, это как раз не желание владельцев транспортных средств проходить реальный технический осмотр, который выявляет неисправности, для исправления которых надо ехать на ремонт и тратить деньги. Дешевле купить «левый» техосмотр.

Эта объективная, полученная за десять лет, статистика, дающая достоверный ответ о количестве ответственных автовладельцев, которых не более 20%, ссылаясь на которых предлагается сделать технический осмотр для личных транспортных средств добровольным, позволяет сделать вывод:

- предложение по отмене обязательных требований к обязательности проведения технического осмотра в отношении транспортных средств,

принадлежащих физическим лицам, ни что иное, как безответственный популизм, безответственная пиар компания, не имеющая основания;

- сохранение обязательного технического осмотра всех без исключения транспортных средств, это обеспечение соответствия параметров технического состояния транспортных средств, действующим требованиям по условиям безопасности дорожного движения, это обеспечение однородности потока технически исправных транспортных средств, движущихся по дорогам!

V. Обобщенная оценка правоприменительной практики на настоящее время.

Представленная выше информация позволяет сделать обобщенную оценку правоприменительной практики Федерального закона от 1.07.2011 г. №170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и нормативных правовых документов по его реализации:

1. Рост количества пострадавших:

- ухудшение демографической проблемы и особенно в отношении трудоспособного среднего возраста;

- дополнительная нагрузка на бюджет.

2. Реализация программ развития высококвалифицированного, высокотехнологичного, инновационного, социально ориентированного малого бизнеса:

- в настоящее время произошло сокращение рабочих мест, потеря квалификации, технологическая деградация.

КОНЦЕПЦИЯ Федерального Закона от 01 июля 2011 года №170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» - **ИСКЛЮЧЕНИЕ ИЗ ПРАВИЛ.**

Изменен принцип государственной политики в части регулирования и надзора за профессиональной деятельностью.

В России отраслевое по видам деятельности регулирование и надзор осуществляют профильные министерства и ведомства, либо вопрос решается с помощью механизма саморегулирования.

При этом саморегулирование организуется профессиональным сообществом в соответствии с действующим федеральным законом.

VI. Анализ международной и отечественной правоприменительной практики.

Ключевые процессы технического осмотра транспортных средств на основании отечественной и международной практики:

- эффективная организация и контроль за проведением технического осмотра АМТС;

- высокотехнологичная производственно-техническая база позволяющая проверить транспортные средства на соответствие требованиям безопасности дорожного движения к техническому состоянию, позволяющая реализовать методы проверки в соответствии с национальными стандартами. Экспертная оценка соответствия, инспекционный контроль;

- квалифицированный персонал, владеющий знаниями рабочих процессов узлов, агрегатов, систем транспортных средств и соответствующих методов проверки, в том числе технические эксперты (специалисты по проверке технического состояния транспортных средств). Аттестация на конкретном рабочем месте;

- формирование стоимости технического осмотра транспортных средств, учитывающего реальные затраты оператора технического осмотра, в соответствии с действующими нормативными документами и обеспечивающей рентабельность данного вида деятельности. Определение минимальной стоимости технического осмотра транспортных средств;

Существующее законодательство в сфере технического осмотра не влияет на имеющие место негативные процессы с обеспечением безопасности дорожного движения в отношении технического состояния транспортных средств допущенных для движения по дорогам.

Целесообразная организация и проведение технического осмотра транспортных средств, на основании отечественной и международной правоприменительной практики, с использованием системного подхода, изложена в Приложении 2.

VII. Предложение по отмене обязательного технического осмотра в отношении транспортных средств принадлежащих физическим лицам.

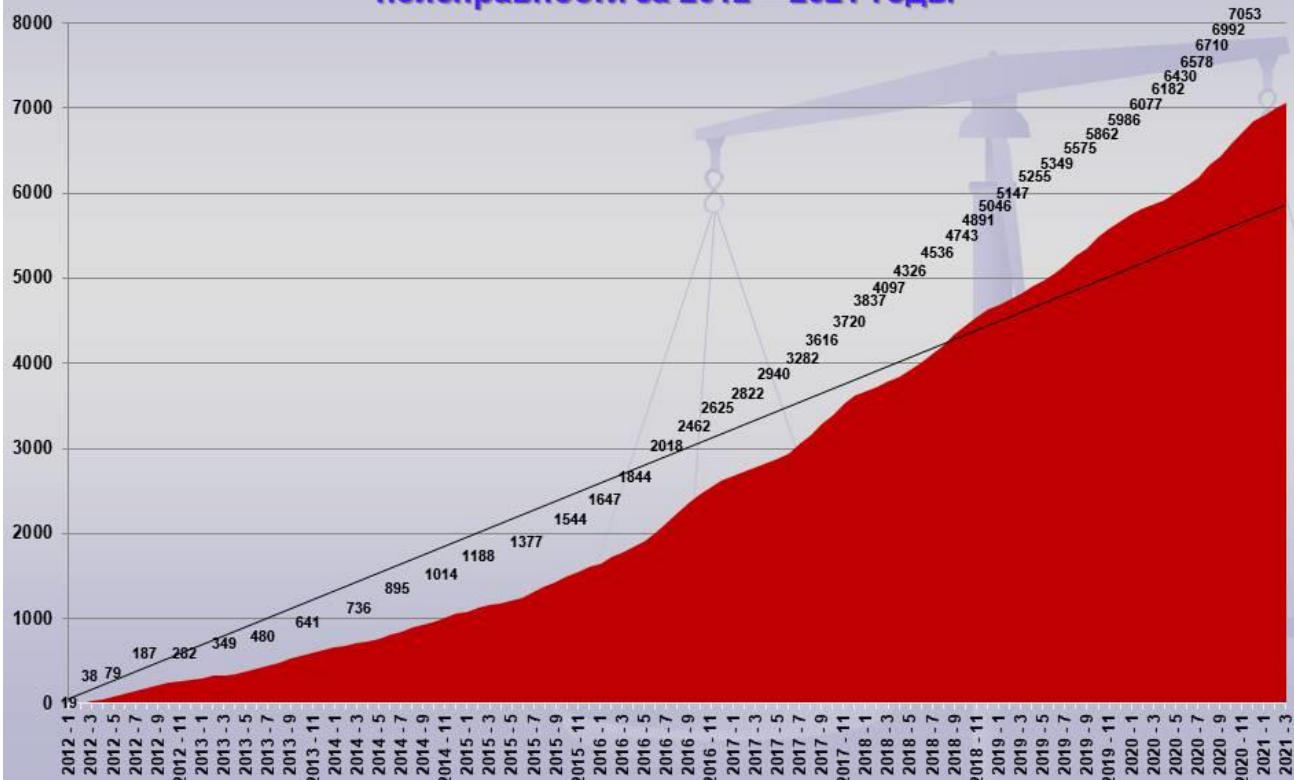
Предложение по отмене обязательного технического осмотра в отношении транспортных средств, принадлежащих физическим лицам, усугубит и без того очевидную негативную ситуацию.

Приложение 1



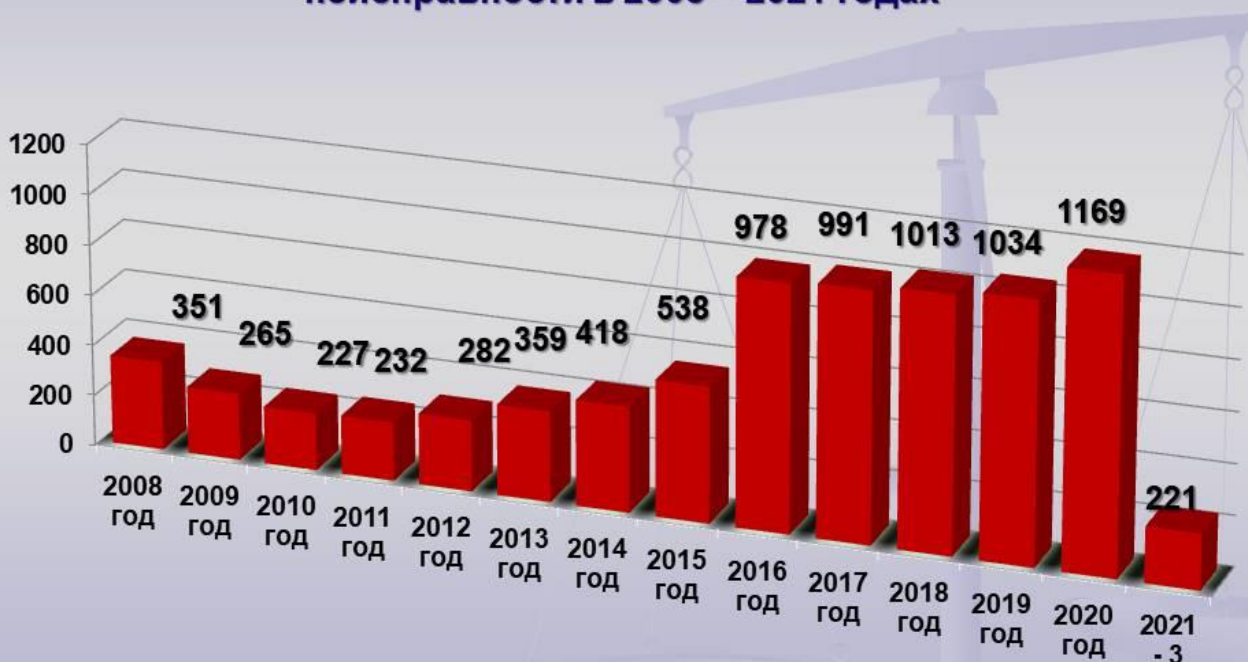
ОФИЦИАЛЬНАЯ СТАТИСТИКА ГИБДД РОССИИ 2012 - 2021 год

Общее количество погибших в ДТП по причине технической неисправности за 2012 – 2021 годы



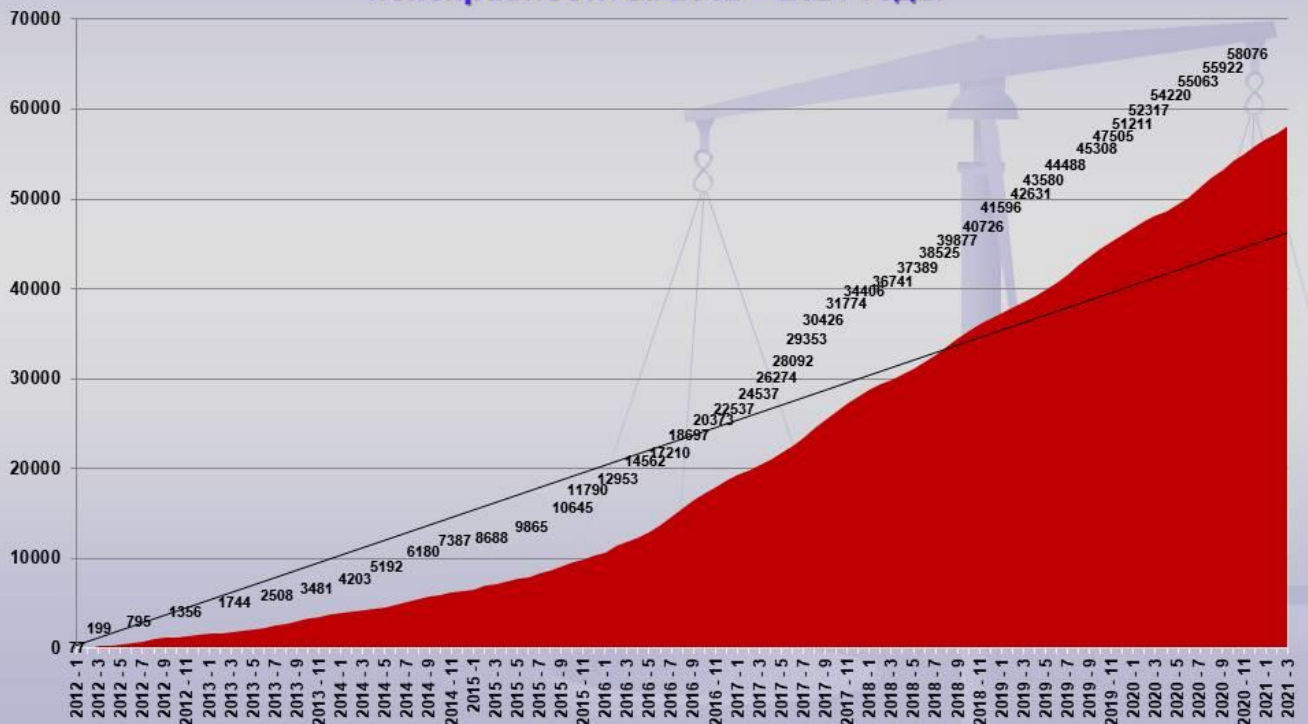
ОФИЦИАЛЬНАЯ СТАТИСТИКА ГИБДД РОССИИ 2008 год – 2021 год

Количество погибших в ДТП по причине технической неисправности в 2008 – 2021 годах



ОФИЦИАЛЬНАЯ СТАТИСТИКА ГИБДД РОССИИ 2012 - 2021 год

Общее количество раненных в ДТП по причине технической неисправности за 2012 – 2021 годы



ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ПРАКТИКА

I. Средний возраст погибших – 39,5 лет.

Потери государства от произведенного валового продукта в связи с недоработкой погибшего до пенсионного возраста в среднем - 18 лет (мужчины – 20,5, женщины 15,5 лет).

Суммарный ущерб РФ от погибших в ДТП по причине технической неисправности за период 2012 – 2021 годы составляет – 1 трлн. 360 млрд. рублей.

II. 10,6 лет - средний срок социальных выплат пострадавшему в ДТП и получившему инвалидность.
По статистике каждый четвертый пострадавший в ДТП получает инвалидность.

Итоговая сумма социальных выплат за 2012 – 2021 год составит 14 519 человек умножить на 50,8 млн. рублей = 738 млрд. рублей.

III. Суммарный ущерб: 1 трлн. 360 млрд. + 738 млрд. = 2 трлн. 098 млрд. рублей.

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, КАК РЕЗУЛЬТАТ ЭФФЕКТИВНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА



Организация и проведение технического осмотра транспортных средств, как система.

1. Государственную политику в сфере безопасности дорожного движения и в отношении технического осмотра транспортных средств, в том числе, формируют профильные министерства и реализует через определение требований к:
 - техническому состоянию транспортных средств;
 - владельцам транспортных средств, которые обязаны поддерживать техническое состояние транспортных средств, проходить периодический технический осмотр и иметь при себе диагностическую карту (или информацию на магнитном или электронном носителе в перспективе);
 - операторам технического осмотра (требования к производственной базе, технологии выполнения технического осмотра, квалификации персонала).

2. Аккредитацию операторов технического осмотра (оценку соответствия действующим требованиям) осуществляет федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный Правительством РФ в соответствии с требованиями к аккредитации в национальной системе аккредитации. В состав экспертных комиссий для подтверждения соответствия организаций по контролю технического состояния транспортных средств действующим требованиям целесообразно включать представителей структуры осуществляющей государственный надзор в сфере безопасности движения, представителей администраций субъектов Российской Федерации, представителей Профильного профессионального Союза (как минимум профильных саморегулируемых организаций).

Основания:

- **выполнение требований Федерального закона от 01.07.2011 N 170-ФЗ "О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2021 г.)**

- **выполнение требований Федерального закона от 14 октября 2014 года № 307-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации в связи с уточнением полномочий государственных органов и муниципальных органов в части осуществлений государственного контроля (надзора) и муниципального контроля», а именно:**

статьи 17, в части осуществления мониторинга за исполнением законодательства Российской Федерации в области технического осмотра транспортных средств органами государственной власти субъектов Российской Федерации.

- выполнение требований Федерального закона от 1 декабря 2007 года № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях», а именно:

статьи 22. Взаимодействие саморегулируемых организаций и уполномоченных федеральных органов исполнительной власти.

Кроме оценки соответствия операторы технического осмотра и их объединения взаимодействуют с администрациями субъектов России в отношении формирования стоимости технического осмотра, обеспечения минимального количества и доступности операторов технического осмотра в субъекте России и т.д.

3. Профильные министерства, формирующие государственную политику в сфере безопасности дорожного движения и в отношении технического осмотра транспортных средств, в том числе, осуществляют:

- государственный надзор за проведением технического осмотра транспортных средств;

- наличием у водителя диагностической карты подтверждающей соответствие технического состояния транспортного средства (или информацию на магнитном или электронном носителе в перспективе) и ее соответствие информации внесенной в ЕАИСТО;

- выборочный контроль фактического технического состояния транспортных средств с использованием средств технического диагностирования на дорогах.

Анализ реализуемой организации и проведения технических осмотров, результатов выборочного контроля фактического технического состояния транспортных средств, статистики аварийности по причине технической неисправности транспортных средств обеспечит обоснование необходимых корректирующих действий для повышения эффективности организации и проведения технического осмотра, требований к техническому состоянию транспортных средств.

4. Профильный профессиональный Союз и некоммерческие партнерства операторов технического осмотра его формирующие являются исполнителями организации проведения технического осмотра транспортных средств на базе аккредитованных операторов технического осмотра, в соответствии с государственной политикой в сфере безопасности дорожного движения и в отношении технического осмотра транспортных средств, в частности.

Участие представителей Профильного профессионального Союза в экспертных комиссиях при аккредитации и инспекционном контроле операторов технического осмотра позволит обеспечить накопление информации для разработки стандартов профессиональной деятельности и их последующей актуализации.