

190103, Санкт-Петербург, Рижский пр., д.26
Тел. +79219929883; Тел./факс: 8(812)251-69-39
e-mail: npsotechexpert@yandex.ru
Internet: www.tehexpert.org

РЕШЕНИЕ

межрегиональной конференции «Совершенствование организации и проведения
технического осмотра автотранспортных средств.
(г. Москва, 11.10.2018 г.)

По состоянию на 11 октября 2018 года правоприменительная практика Федерального закона от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» свидетельствует о том, что основные принципы, предусмотренные этим законом, не выполняются и поставленная цель не достигнута.

Концепция организации и проведения технического осмотра транспортных средств, предусмотренная законом, не работоспособна и противоречит ряду действующих концепций в сфере госрегулирования видов деятельности, профессиональных квалификаций, контрольно-надзорной деятельности, принятых в РФ, Таможенном Союзе и ЕВРАЗЭС.

С момента начала реализации действующей концепции по настоящее время имеет место значительный рост ДТП по причине технической неисправности транспортных средств, это тысячи погибших и искалеченных граждан (Приложение 2).

Криминальный бизнес практически более чем на 80% подменил реальный контроль технического состояния транспортных средств на соответствие требованиям безопасности дорожного движения фальсификацией результатов технического осмотра.

В результате сформировался устойчивый теневой оборот фальсификатов в десятки миллиардов рублей. Автовладельцы вовлекаются в данные схемы по причине их массовой рекламы и доступности, как территориально, так и в сети интернет.

Обеспечительная мера по запрету эксплуатации неисправного транспорта в виде отказа в страховании ОСАГО не реализуется вследствие коммерческой заинтересованности страховых организаций страховать риск гражданской ответственности большего количества владельцев транспортных средств.

Одновременно, предъявление страховщику диагностической карты при заключении договора страхования, является единственной формой контроля прохождения владельцем транспортного средства технического осмотра.

При этом аккредитация и контроль за деятельностью операторов технического осмотра в соответствии с Федеральным законом №170-ФЗ осуществляет профессиональное объединение страховщиков.

Государственный надзор за организацией и проведением технического осмотра федеральным органом исполнительной власти, отвечающим за государственную политику в сфере безопасности дорожного движения, отсутствует.

Четырежды в Государственную Думу РФ вносились проекты Федерального Закона направленные на системное изменение ситуации. Все отклонены профильным комитетом Государственной Думы РФ в связи с отрицательной позицией Правительства РФ в отношении изменения концепции, действующего закона.

В настоящее время, Правительством РФ, во исполнение поручения Президента РФ от 11 апреля 2016 г. № Пр-637ГС (подпункт «м» пункта 3) по результатам заседания государственного совета РФ по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в РФ в Государственную Думу Российской Федерации внесен проект федерального закона № 529143-7 "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".

Участники конференции поддерживают предлагаемые законопроектом меры:

1) Введение фото- и видео фиксации процедуры технического осмотра транспортного средства, что позволит достоверно установить факт проведения технического осмотра;

2) Введение государственного контроля (надзора) за соблюдением операторами технического осмотра установленных требований к проведению технического осмотра транспортных средств;

3) Оформление диагностической карты в виде электронного документа и ее подписание квалифицированной электронной подписью технического эксперта, осуществлявшего процедуру технического диагностирования транспортного средства;

4) Установление требований к производственно-технической базе пункта технического осмотра;

5) Установление пропускной способности пункта технического осмотра на основании утвержденной уполномоченным федеральным органом исполнительной власти методики;

6) Введение административной ответственности для всех автовладельцев за эксплуатацию транспортных средств не прошедших технический осмотр;

7) Введение административной ответственности на должностных лиц за оформление диагностической карты без реального проведения технического осмотра транспортных средств;

8) Наделение государственного надзорного органа правом проведения административного расследования по нарушениям в сфере технического осмотра транспортных средств.

Вместе с тем, участники конференции отмечают имеющиеся в законопроекте № 529143-7 системные несоответствия:

- 1. Аккредитация – это функция государства и должна выполняться федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным Правительством Российской Федерации. Процедура аккредитации предполагает независимую экспертную оценку соответствия требованиям аккредитации.**

В законопроекте по-прежнему функция государства оставлена в ведении негосударственного профессионального союза автостраховщиков. При этом независимая экспертная оценка соответствия требованиям аккредитации заменена «документарной проверкой», ее проведение сохранено в полномочиях РСА, как аккредитующего органа, исключая принцип «независимости». Фактически, следуя терминологии ФЗ «О техническом регулировании», это не аккредитация, а декларация.

- 2. В законопроекте предлагается контроль за деятельностью операторов технического осмотра оставить в компетенции Российского союза автостраховщиков (далее – РСА) фактически дублируя полномочия вновь вводимого государственного надзора.**

Законопроектом также предлагается возложение на РСА обязанности по осуществлению постоянного наблюдения за соблюдением операторами технического осмотра отдельных требований законодательства в области технического осмотра.

Всероссийский союз страховщиков (ВСС), на базе которого создана саморегулируемая организация на страховом рынке, объявил о завершении формирования состава организации. В нее вошли 238 страховых и перестраховочных компаний.

Российский союз автостраховщиков, Национальный союз страховщиков ответственности, Национальный союз Агро страховщиков, входят в СРО как ассоциированные члены, руководители этих союзов представлены в управляющих органах ВСС.

Регулирование профессионального вида деятельности «Технический осмотр транспортных средств» через профессиональный вид деятельности «Страхование» («Финансовые рынки») противоречит требованиям Федерального закона от 01.12.2007 N 315-ФЗ (ред. от 03.08.2018) "О саморегулируемых организациях":

«Статья 3. Саморегулируемые организации

1. Саморегулируемыми организациями признаются некоммерческие организации, созданные в целях, предусмотренных настоящим Федеральным законом и другими федеральными законами, основанные на членстве, объединяющие субъектов предпринимательской деятельности исходя из единства отрасли производства товаров (работ, услуг) или рынка произведенных товаров (работ, услуг) либо объединяющие субъектов профессиональной деятельности определенного вида.

(в ред. Федерального закона от 22.07.2008 N 148-ФЗ)».

Технический осмотр самостоятельный вид деятельности.

В настоящее время в «Росреестр» внесены саморегулируемые организации с профессиональным видом деятельности «технический осмотр транспортных средств».

3. Законопроект не учитывает требования ФЗ-238 от 22 июня 2016 года «О независимой оценке квалификации», предметом регулирования которого являются отношения, возникающие при проведении независимой оценки квалификации работников или лиц, претендующих на осуществление определенного вида трудовой деятельности.

В тоже время, Приказом Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 23.03.2015 г. №187н утвержден Профессиональный стандарт «Специалист по техническому диагностированию и контролю технического состояния автотранспортных средств при периодическом техническом осмотре». Регистрационный номер 461.

4. Законопроект сохраняет определение предельного размера платы за проведение технического осмотра ежегодно устанавливаемого высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации в соответствии с методикой, утвержденной федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным осуществлять

правовое регулирование в сфере государственного регулирования цен (тарифов) на товары (услуги).

Правоприменительная практика такой системы определения только предельного размера платы за проведение технического осмотра, привела к тому, что предельный размер платы за технический осмотр, в настоящее время практически во всех субъектах РФ, оказался ниже себестоимости и при последующих пересмотрах продолжает уменьшаться.

Очевидно, при такой тарифной политике выполнить требования к производственно-технической базе, фото- видео фиксации и т.д., требующие затрат, операторы технического осмотра не смогут, из-за отсутствия финансовой возможности!

Многokратно обосновывали необходимость ежегодного формирования базового размера платы за проведение технического осмотра и ценовых пределов, максимального и минимального!

- 5. Некоторые положения законопроекта имеют неоднозначную трактовку и позволяют сохранить возможность оформления диагностических карт без реального проведения процедуры технического осмотра транспортных средств.**

5.1. "2) диагностическая карта - электронный документ, сформированный в электронном виде техническим экспертом в процессе проведения технического диагностирования транспортного средства (в том числе его частей, предметов его дополнительного оборудования), зарегистрированный и хранящийся в единой автоматизированной информационной системе технического осмотра транспортных средств, как электронный документ, подписанный усиленной квалифицированной электронной подписью технического эксперта, содержащий сведения о соответствии или несоответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств и в случае, если содержит сведения о соответствии обязательным требованиям безопасности транспортных средств, разрешающий допуск транспортного средства к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации и в соответствии с международными договорами Российской Федерации также за ее пределами;»;

Диагностическая карта должна формироваться на автоматизированном рабочем месте (АРМ эксперта)* технического эксперта с максимальной автоматизацией сбора информации от средств измерений о техническом состоянии транспортного средства и передаваться в базу как документ, подписанный усиленной квалифицированной подписью технического эксперта через защищенный канал связи!

Законопроект исключает из перечня сведений, которые оператор технического осмотра обязан передавать в ЕАИСТО, «диагностическую карту в электронном виде». При таком решении передача сведений оператором технического осмотра в ЕАИСТО может быть осуществлена в ручном режиме, что приводит к возможности фальсификации данных о техническом состоянии транспортного средства без фактического проведения технического осмотра, значительному повышению

трудоемкости технического осмотра, трудностям при реализации контрольных действий надзорным органом.

**(АРМ эксперта – программное обеспечение по автоматизированному сбору фактических данных о техническом состоянии транспортного средства со средств измерений и внесению результатов органолептического контроля, их анализа на соответствие требованиям технического регламента и формированию диагностической карты в электронном виде.*

Данное программное обеспечение в настоящее время разработано всеми отечественными и зарубежными производителями для диагностических комплексов проведения технического осмотра и используется всеми операторами технического осмотра, реально проводящими контроль технического состояния транспортных средств, в том числе как основной инструмент контроля за работой технических экспертов с точки зрения выдачи диагностической карты без проведения технического осмотра и фальсификации (корректировки) параметров полученных со средств измерений.

5.2. «передвижная диагностическая линия - диагностическая линия, обеспечивающая выполнение в полном объеме процедуры технического осмотра вне пункта технического осмотра.»

Передвижная диагностическая линия применительно к техническому осмотру не может реализовать функционал пункта технического осмотра в соответствии с едиными требованиями к методам проверки, технологии, материально-технической базе для осуществления контроля технического состояния транспортных средств.

Введение данной нормы нарушает конкурентную среду и ведет к ликвидации стационарных пунктов ТО.

6. В законопроекте применяются термины не свойственные и не применяемые ранее за всю историю области знаний – «техническая эксплуатация транспортных средств».

Это отмечено, в том числе, в замечаниях Минтруда РФ при разработке профессионального стандарта к специалистам участвующим в организации и проведении технического осмотра транспортных средств:

Слово «оператор» на практике и в профессиональных стандартах применяется для физических лиц!!!

Следовательно, целесообразно:

«оператор технического осмотра» заменить на - «организация по контролю технического состояния транспортных средств»;
«пункт технического осмотра» заменить на
«станция контроля технического состояния транспортных средств».

Для подтверждения необходимости перехода к профессиональной терминологии в области технической эксплуатации транспортных средств.

Станции техобслуживания и ремонта транспортных средств есть – операторов по техническому обслуживанию и ремонту не существует!!!

По итогам конференции принято решение:

1. Обратиться к члену Совета Федерации Российской Федерации Озерову Виктору Алексеевичу, депутатам Государственной Думы Российской Федерации, законодательным органам власти субъектов Российской Федерации внести предложения по поправкам в проект федерального закона № 529143-7"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" исключая отмеченные системные несоответствия;
2. Обратиться в адрес профильных министерств и ведомств, ответственных за разработку нормативных правовых актов, реализующих нормы указанного федерального закона, с просьбой о включении в состав соответствующих рабочих групп представителей профильного профессионального Союза «ТехЭксперт».

Приложение 1.

Список субъектов Российской Федерации от которых представители организаций по контролю и диагностике технического состояния транспортных средств участвовали в организации и проведении конференции «Совершенствование организации и проведения технического осмотра автотранспортных средств».

№ п/п	Субъект Российской Федерации
1	Республика Адыгея
2	Республика Бурятия
3	Республика Карелия
4	Республика Саха (Якутия)
5	Республика Северная Осетия - Алания
6	Республика Татарстан
7	Удмуртская Республика
8	Амурская область
9	Архангельская область
10	Астраханская область
11	Белгородская область
12	Брянская область
13	Владимирская область
14	Волгоградская область
15	Воронежская область
16	Ивановская область
17	Иркутская область
18	Калининградская область
19	Ленинградская область
20	Магаданская область
21	Москва
22	Московская область
23	Мурманская область

№ п/п	Субъект Российской Федерации
24	Новгородская область
25	Омская область
26	Оренбургская область
27	Псковская область
28	Ростовская область
29	Рязанская область
30	Санкт-Петербург
31	Сахалинская область
32	Свердловская область
33	Севастополь
34	Смоленская область
35	Тверская область
36	Томская область
37	Тюменская область
38	Ярославская область
39	Красноярский край
40	Краснодарский край
41	Пермский край
42	Приморский край
43	Ставропольский край
44	Хабаровский край
45	Ямало-Ненецкий автономный округ
46	



ОФИЦИАЛЬНАЯ СТАТИСТИКА ГИБДД РОССИИ 2012 - 2018 год

Общее количество раненых в ДТП по причине технической неисправности за 2012 – 2018 годы



ОФИЦИАЛЬНАЯ СТАТИСТИКА ГИБДД РОССИИ 2008 год – 2018 год

Количество погибших в ДТП по причине технической неисправности в 2008 – 2018 годах

