

**СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**



**КОМИТЕТ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ПО ОБОРОНЕ И БЕЗОПАСНОСТИ**

**«КРУГЛЫЙ СТОЛ»
НА ТЕМУ «ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ
НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ
АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ»**

Информационно-аналитические и справочные материалы

23 апреля 2015 года

Москва

ПОРЯДОК
проведения «круглого стола»
на тему «Проблемы совершенствования нормативно-правового
регулирования автотехнической экспертной деятельности»

Дата: 23 апреля 2015 года

Время: 14.00 – 15.50

Место проведения:

Здание Совета Федерации, д. 26, комн. № 700

РЕГЛАМЕНТ:

доклад – до 10 минут

выступления – до 5 минут

ОТКРЫТИЕ «КРУГЛОГО СТОЛА»:

Первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации
по обороне и безопасности

Чекалин Александр Алексеевич

ДОКЛАД

Вице-президент Национальной ассоциации предприятий
технического обслуживания автомобилей

Зубрицкий Сергей Григорьевич

ВЫСТУПЛЕНИЯ:

1. Заместитель Министра транспорта Московской области

Фельде Юрий Владимирович

2. Заместитель начальника управления по регулированию цен в
промышленности и социальной сфере Федеральной службы по
тарифам

Красницкий Юрий Борисович

3. Исполнительный директор Российского Союза
Автостраховщиков

Уфимцев Евгений Владимирович

4. Заместитель председателя экспертного совета АНО
«Стратегическое партнерство «Северо-Запад»

Медведев Владимир Васильевич

5. Председатель комиссии по транспортному комплексу Законодательного Собрания Санкт-Петербурга
Палин Алексей Юрьевич
6. Председатель Совета Союза «ТехЭксперт» (Мурманская область)
Бацула Алексей Степанович
7. Некоммерческое партнерство «Транспортный Союз Северо-Запада» (г. Санкт-Петербург)
Довгалюк Александр Юрьевич
8. Саморегулируемая организация некоммерческое партнерство «Автоэксперт»
Бушуев Александр Геннадьевич
9. Генеральный директор Союза «ТехЭксперт» (г. Санкт-Петербург)
Зайцев Сергей Михайлович
10. Заместитель начальника объединения административно-технических инспекций города Москвы
Сотников Александр Александрович
11. Генеральный директор Общества с ограниченной ответственностью «Феникс»
Яковлева Елена Анатольевна
12. Директор института энергетики и транспортных систем ФГБОУ ВПО "Санкт-Петербургский государственный политехнический университет"
Забелин Николай Алексеевич
13. Генеральный директор некоммерческого партнерства «Технический контроль и диагностика»
Глазнева Марина Владимировна
14. Уполномоченный представитель, член экспертного совета комитета по градостроительству, транспорту и дорожному хозяйству Ярославской областной Думы
Калинин Николай Борисович

Резерв:

- Генеральный директор некоммерческого партнерства станций диагностики «Безопасность и транспорт»

Васичков Ярослав Валерьевич

- Генеральный директор некоммерческого партнерства «Межрегиональный союз технических экспертов»

Омышев Михаил Геннадьевич

- Заместитель генерального директора по научной работе ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»

Комаров Виталий Васильевич

- Доцент кафедры «Двигатели, автомобили и гусеничные машины» «Санкт-Петербургского государственного политехнического университета»

Панов Николай Александрович

ЗАКРЫТИЕ ЗАСЕДАНИЯ «КРУГЛОГО СТОЛА»:

Первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности

Чекалин Александр Алексеевич

КОМИТЕТ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ПО ОБОРОНЕ И БЕЗОПАСНОСТИ

«Круглый стол»
на тему «Проблемы совершенствования нормативно-правового
регулирувания автотехнической экспертной деятельности»

РЕКОМЕНДАЦИИ

23 апреля 2015 г.

г. Москва

Обсудив состояние и актуальные проблемы совершенствования нормативно-правового регулирования автотехнической экспертной деятельности, в том числе технического осмотра транспортных средств, участники «круглого стола» констатируют, что в настоящее время созданы законодательные основы для проведения технического осмотра автотранспортных средств.

Вместе с тем, практика реализации нормативно-правовых актов в сфере технического осмотра автотранспортных средств выявила ряд существенных пробелов в российском законодательстве, регулирующем данную деятельность, которые негативно влияют на обеспечение безопасности дорожного движения в стране.

Исходя из результатов обсуждения проблем организации и осуществления технического осмотра транспортных средств, участники «круглого стола» рекомендуют:

Комитету Совета Федерации по обороне и безопасности:

продолжить мониторинг правоприменительной практики законодательства Российской Федерации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, результаты которого включить в ежегодный доклад Совета Федерации Федерального Собрания

Российской Федерации «О состоянии законодательства в Российской Федерации».

Государственной Думе Российской Федерации:

ускорить рассмотрение проекта федерального закона № 765604-6 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части организации проведения технического осмотра транспортных средств».

Правительству Российской Федерации:

1. Поручить заинтересованным федеральным органам исполнительной власти подготовить предложения о внесении следующих изменений:

в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, в части наделения сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации полномочиями по проведению административного расследования в отношении операторов технического осмотра по статье 14.4.1;

в Положение о федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 19.08.2013 № 716, в части наделения Министерства внутренних дел Российской Федерации полномочиями по контролю за исполнением требований законодательства в области технического осмотра организациями, осуществляющими технический осмотр транспортных средств;

в Правила проведения технического осмотра транспортных средств, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 5.12.2011 № 1008, в части применения средств фото-видео-фиксации при проведении технического осмотра транспортных средств;

в Правила аккредитации операторов технического осмотра, утвержденные приказом Министерства экономического развития

Российской Федерации от 28.11.2011 № 697, в части проведения выездных проверок при принятии решения об аккредитации операторов технического осмотра, в том числе с привлечением сотрудников подразделений Государственной инспекции по безопасности дорожного движения.

2. Рассмотреть вопросы о подготовке:

проекта федерального закона «О технической экспертизе на автомобильном транспорте»;

профессионального стандарта «Эксперт-техник, осуществляющий независимую техническую экспертизу транспортных средств»;

предложений по совершенствованию порядка профессиональной аттестации экспертов-техников;

предложений по установлению органа исполнительной власти или уполномоченной организации, осуществляющей нормативно-правовое и информационное обеспечение независимой технической экспертизы транспортных средств и организации контроля работы экспертов-техников.

***Органам государственной власти субъектов
Российской Федерации:***

1. Реализовать комплекс мер по выполнению 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» в части наложения административных штрафов:

за выдачу диагностической карты, подтверждающей допуск к участию в дорожном движении транспортного средства, в отношении которого не проведен технический осмотр или при проведении технического осмотра которого выявлено несоответствие этого транспортного средства требованиям безопасности транспортных средств;

за передачу в единую автоматизированную информационную систему технического осмотра сведений о проведении технического осмотра транспортного средства, в отношении которого технический осмотр не проводился.

2. Принять дополнительные меры по организации проведения технического осмотра транспортных средств и осуществлению мониторинга за исполнением законодательства Российской Федерации о техническом осмотре транспортных средств.



Управление библиотечных фондов (Парламентская библиотека)

БИБЛИОДОСЬЕ

Подготовлено по запросу
Комитета Совета Федерации
по обороне и безопасности
к «круглому столу» на тему

«Проблемы совершенствования нормативно-правового регулирувания осуществления автотехнической экспертизы (в том числе технического осмотра транспортных средств)»

по информационно-библиографическим ресурсам
Управления библиотечных фондов
(Парламентской библиотеки)

Москва,
апрель 2015 г.

Предлагаемое библиодосье к «круглому столу» на тему «**Проблемы совершенствования нормативно-правового регулирования осуществления автотехнической экспертизы (в том числе технического осмотра транспортных средств)**» подготовлено по запросу Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности на основе информационно-библиографических ресурсов Управления библиотечных фондов (Парламентской библиотеки).

Библиодосье состоит из четырех частей.

Первая часть содержит публикации в журналах и газетах о положении дел в области транспортной безопасности и завершении переходного периода в становлении новой системы проведения технического осмотра транспортных средств, о правоприменительной практике проведения технического осмотра автотранспорта, контроле установленных предельных размеров платы за проведение технического осмотра, учитывающих интересы автовладельцев и бизнеса, связанного с проверкой технического состояния авто- и мототранспорта.

Вторая часть включает статистическую информацию о количестве автотранспортных средств, стоящих на учете, и справочную информацию о независимой технической экспертизе и техническому осмотру транспортных средств, подготовленную Российским союзом страховщиков по итогам 2013 г.

В **третьей части** приводятся материалы социологических опросов автовладельцев о новых правилах прохождения технического осмотра транспортных средств.

В **четвертой части** представлен библиографический список актуальных книг, авторефератов диссертаций, научных статей и публикаций из ресурсов Парламентской библиотеки, которые всегда можно дополнительно заказать в читальном зале, через абонемент или по телефону 8(495)692-11-48. Библиографические записи в списке расположены в алфавитном порядке авторов или заглавий.

СОДЕРЖАНИЕ*

Часть I

Публикации в журналах и газетах

- Красницкий Ю.Б., Петухов М.В., Латтев А.Ю.* Транспортная инфраструктура: тенденции последнего времени (о положении дел в области транспортной безопасности и системе проведения технического осмотра транспортных средств) 4
- Зайцев С.* Технический осмотр автотранспорта: правоприменительная практика 10
- Баршев В.* [О планируемых изменениях законодательства в части контроля за операторами техосмотра транспортных средств и предельными размерами платы за проведение техосмотра] 13
- Ширманова Т.* [О положении дел на рынке техосмотра транспортных средств и планируемых изменениях законодательства в части обязательной перееаттестации операторов техосмотра] 14

Часть II

Статистическая и справочная информация 16

Часть III

Материалы социологических опросов 19

Часть IV

Библиографический список книг, авторефератов диссертаций, публикаций в журналах, газетах и интернет-ресурсах 24

Составители:

Научное редактирование – канд. филол. наук Т.А. Москаленко (начальник отдела библиотечно-информационного обслуживания УБФ (ПБ));

Поиск, анализ, отбор, систематизация материалов в ресурсах УБФ (ПБ), полнотекстовых базах данных, подготовка материалов социологических опросов, формирование библиографических списков, оформление библиодосье – Н.Н. Логинова (ведущий консультант отдела библиотечно-информационного обслуживания УБФ (ПБ)), подготовка статистической и справочной информации – А.М. Мелехов (консультант отдела библиотечно-информационного обслуживания УБФ (ПБ));

Сканирование публикаций, подготовка электронной версии библиодосье, размещение на сайте УБФ (ПБ) в сети Интранет Государственной Думы по адресу: <http://parlib-search.duma.gov.ru/> и на портале Система «Парламентская библиотека» ГАС «Законотворчество» по адресу <http://bar.parliament.gov.ru/> - С.А. Домченков (консультант отдела электронных изданий УБФ (ПБ)), А.В. Ильин (старший специалист 2 разряда отдела библиотечно-информационного обслуживания УБФ (ПБ)).

Контакты: тел. 8(495)692-68-75, факс 8(495)692-97-36, e-mail: parlib@duma.gov.ru.

* В соответствии с законодательством Российской Федерации в части, касающейся соблюдения авторских прав, публикации, представленные в библиодосье, не предназначены для тиражирования, размещения в Интернет, распространения или продажи. В материалах, использованных для подготовки библиодосье, сохранены оригинальные тексты источников опубликования.

Часть I

Публикации в журналах и газетах

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА: ТЕНДЕНЦИИ ПОСЛЕДНЕГО ВРЕМЕНИ*

Ю.Б. Красницкий, заместитель начальника Управления ФСТ России

М.В. Петухов, начальник отдела ФСТ России

А.Ю. Лаптев, заместитель начальника отдела ФСТ России

Транспортная безопасность

Федеральный закон от 3 февраля 2014 г. № 15-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности" отменил государственное тарифное регулирование услуг по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, осуществляемых специализированными организациями, то есть коммерческими структурами. Привела ли такая либерализация к улучшению дел в области транспортной безопасности? Ответа на этот вопрос нет ни в Минтрансе России, ни в его агентствах. Почему?

Единственным государственным органом, который осуществлял экономический контроль за деятельностью специализированных организаций, была Федеральная служба по тарифам. С отменой государственного тарифного регулирования утрачен и контроль за деятельностью специализированных организаций.

Вопрос встал настолько остро, что в Совете Федерации создана временная комиссия по мониторингу реализации Закона № 15-ФЗ, которая пытается путем экспертных оценок подтвердить необходимость государственного регулирования мероприятий по транспортной безопасности. Общественная палата РФ на своих заседаниях также уделила внимание этому вопросу.

Можно возразить: а контроль Ространснадзора разве не охватывает деятельности специализированных организаций на объектах транспортного комплекса? К сожалению, нет. Более того, идет дублирование контрольных функций со стороны Ространснадзора и специализированных организаций. Причем взаимодействия между ними нет (рисунок 1).

Рисунок 1. Функция контроля (надзора) в рамках Закона «О транспортной безопасности»



Ространснадзор при проведении своих контрольных мероприятий отражает проведение оценки уязвимости на объекте транспортной инфраструктуры, но в сущность подготовленного специализированной организацией отчета не вникает, а делает свое заключение о выполнении требований в области транспортной безопасности на том же самом объекте. Выводы могут быть совершенно противоположными. С этим соглашаются как специализированные организации, так и сам Ространснадзор.

В дальнейшем, как предписано Законом "О транспортной безопасности", субъект транспортной инфраструктуры обязан в обоих случаях разработать мероприятия по устранению отмеченных недостатков. Приведет ли такая практика контроля к удорожанию транспортных услуг?

* Красницкий Ю.Б. Транспортная инфраструктура: тенденции последнего времени / Ю.Б. Красницкий, М.В. Петухов, А.Ю. Лаптев // Бюджет. – 2015. - № 1. – С.40-45

Вопрос риторический (рисунок 2). Такое удвоение затрат приводит к тому, что субъект транспортной инфраструктуры стоит перед дилеммой, что дешевле: подождать проверки Ространснадзора или все же пригласить специализированную организацию? Вопросы самой транспортной безопасности отступают на второй план.

Рисунок 2. Финансовая нагрузка на субъекты транспортной инфраструктуры в рамках Закона «О транспортной безопасности»



★ — Средства бюджетов всех уровней + частных компаний.

По нашему глубокому убеждению, выход из этой ситуации напрашивается только один: упразднить институт специализированных организаций и вернуть контроль за состоянием транспортной безопасности в руки государства. До настоящего времени Минтранс России не смог определить компетенцию субъектов РФ и органов местного самоуправления в области транспортной безопасности, соответственно, и средства в федеральном бюджете на эти цели не предусмотрены. Получается, что функции субъектов РФ и органов местного самоуправления в области транспортной безопасности, предусмотренные в Законе "О транспортной безопасности", носят чисто декларативный характер и никак не влияют на повышение безопасности перевозки населения на транспорте.

Государственное регулирование без контроля?

В соответствии с Федеральным законом от 1 июля 2011 г. N 170-ФЗ "О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" 1 января 2014 г. завершился переходный период в становлении новой системы проведения технического осмотра транспортных средств. Как это и полагается, по итогам прошедшего этапа Минэкономразвития России сделан доклад о достоинствах и недостатках новой системы технического осмотра, подробнее о котором мы расскажем чуть позже.

В настоящее время на ФСТ России возложена функция только по определению методологических подходов по расчету стоимостных показателей процедуры проведения технического осмотра, а предельный размер платы за нее устанавливается высшими исполнительными органами власти субъектов РФ. Как уже отмечалось, в той суете, в которой происходило установление предельных размеров платы за проведение технического осмотра в конце декабря 2011 г., невозможно было взвешенно подойти к этому вопросу и максимально объективно его решить.

В ту горячую пору цифры предельного размера платы за проведение технического осмотра регулирующим органам нужно было давать в очень короткие сроки. На запрос и получение исходных данных от операторов технического осмотра, анализ и "доведение до ума" времени просто не было. В связи с этим расчеты были составлены регуляторами с методологическими и арифметическими ошибками, вследствие чего не представлялось возможным определить экономическую обоснованность произведенных расчетов. В итоге более чем в половине регионов установленные предельные размеры платы за проведение технического осмотра не соответствовали экономически обоснованным значениям, а в отдельных субъектах не соответствуют и по сей день!

Проведенный ФСТ России анализ выявил, что в ряде регионов за основу были взяты размеры платы за проведение государственного технического осмотра (ГТО), которые по отдельным территориям не пересматривались с 2004 г. Таким образом, был нарушен основной методологический подход государственного регулирования - соблюдение баланса интересов. В данном случае нарушались интересы прежде всего операторов технического осмотра, которые в реалиях современного рынка не могли работать по тарифам (предельным размерам платы), установленным несколько лет назад.

При формировании тарифов исключались такие важные элементы расходов, как материальные расходы, амортизационные отчисления, не планировалась прибыль, а политические мотивы установления платы превалировали над экономическими. В результате необоснованно низкое значение предельного размера платы за проведение технического осмотра привело деятельность многих юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, занимающихся

проведением технического осмотра транспортных средств, к убыткам.

В условиях государственного регулирования эти убытки можно было компенсировать только ведением другой деятельности, связанной, например, с ремонтом или продажей запасных частей, а технический осмотр осуществлять лишь в качестве дополнительной услуги, привлекающей клиентов. Таким образом, основной вид деятельности предприятия автоматически становится дополнительным, сопутствующим. Возникает вопрос: а зачем тогда вообще заниматься государственным регулированием деятельности, которую и деятельностью-то назвать нельзя?

В ходе совместной работы ФСТ России с регулирующими органами субъектов РФ и профессиональными союзами операторов технического осмотра в ряде регионов были приняты решения о пересмотре ранее установленных предельных размеров платы за проведение технического осмотра. Причем смысл изменений не в увеличении или понижении предельного размера платы за проведение технического осмотра, а в объективном подходе к его установлению на основе реальных экономических показателей.

Необходимо отметить, что контроль за установлением предельного размера платы субъектами РФ не возложен ни на один федеральный орган исполнительной власти. "Государственное регулирование без контроля?" - еще один риторический вопрос.

Новая система тарифного регулирования техосмотра

Прошло три года. За такой продолжительный период не могло не появиться положительных сдвигов в решении данной проблемы. Что же все-таки позитивного произошло за это время?

После проведенного ФСТ России мониторинга и анализа установления предельного размера платы регулирующими органами субъектов РФ, Минэкономразвития России был осуществлен собственный анализ реализации положений Закона о техническом осмотре и подготовлен доклад по итогам этого анализа. Доклад Минэкономразвития позволил донести основную проблематику ситуации, сложившейся на рынке технического осмотра, до уровня Правительства РФ.

Правительство РФ поручило заинтересованным органам исполнительной власти разобраться в сложившейся ситуации и консолидированными усилиями, используя зарубежный опыт, выстроить систему технического осмотра транспортных средств таким образом, чтобы при его проведении учитывались экономические интересы как потребителей, так и операторов технического осмотра. В соответствии с данным поручением ФСТ России предлагает предусмотреть систему государственного тарифного регулирования технического осмотра, включающую:

- расчет и установление ФСТ России базового размера платы за проведение технического осмотра;
- расчет и установление субъектами РФ ценовых пределов (предельного максимального и минимального уровней) размера платы за проведение технического осмотра по категориям автотранспортных средств в соответствии с разработанными ФСТ России методическими указаниями по их установлению и правилами применения;
- контроль за правильностью установления субъектами РФ ценовых пределов (предельного максимального и минимального уровней) размера платы за проведение технического осмотра, осуществляемый ФСТ России;
- контроль со стороны регулирующих органов субъектов РФ за деятельностью операторов технического осмотра в части применения базового размера платы за проведение технического осмотра и ценовых пределов (рисунок 3).

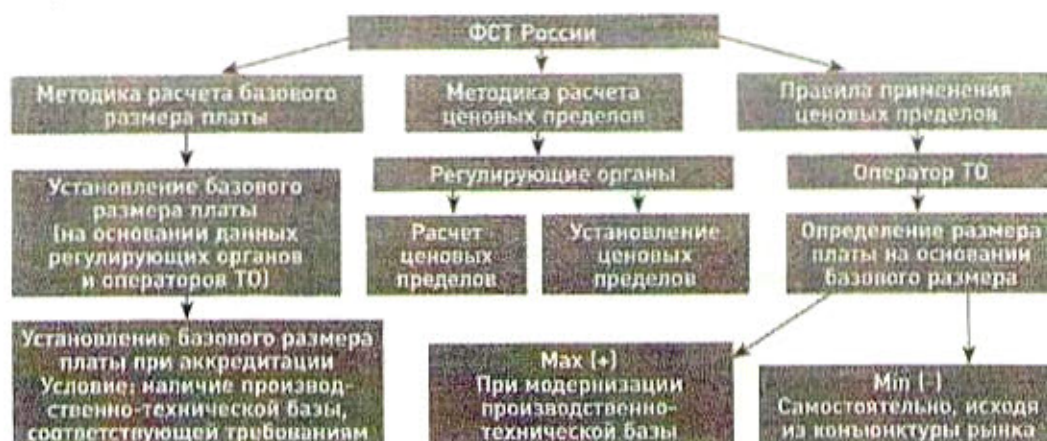
Рисунок 3. Предполагаемая экономическая составляющая Закона «О техническом осмотре транспортных средств»



Как вы видите, в системе проведения технического осмотра появляется такая необходимая при государственном регулировании функция, как контроль. Необходимо отметить, что если до настоящего времени ФСТ России, в соответствии с Законом № 170-ФЗ, разрабатывала и утверждала только Методику расчета предельного размера платы за проведение технического осмотра, то в дальнейшем на службу будут возложены дополнительные функции, ранее не предусмотренные действующим законодательством:

- разработка и утверждение ФСТ России методики расчета базового размера платы за проведение технического осмотра;
- установление базового размера платы за проведение технического осмотра по субъектам РФ и категориям транспортных средств;
- разработка методики расчета субъектами РФ ценовых пределов (предельного максимального и минимального уровней) размера платы за проведение технического осмотра;
- разработка правил применения базового размера и ценовых пределов (предельного максимального и минимального уровней) платы за проведение технического осмотра;
- осуществление контроля за установлением субъектами РФ ценовых пределов (предельного максимального и минимального уровней) платы за проведение технического осмотра (рисунок 4).

Рисунок 4. Определение стоимости прохождения ТО



Наделение ФСТ России указанными полномочиями может потребовать увеличения штатной численности и, соответственно, дополнительных расходов федерального бюджета на ее содержание. Конечно, если новая система позволит изменить ситуацию, при которой произойдет коренной перелом в лучшую сторону, необходимо пойти на эти расходы. Они, несомненно, принесут желаемый результат. Но не все в данной ситуации зависит от ФСТ России.

Да, мы в состоянии подготовить нормативные правовые документы, должным образом утвердить и зарегистрировать их. Но здесь более важен предварительный этап. Этап сбора и анализа экономических показателей работы операторов технического осмотра в регионах. Ведь необходимо обработать огромное количество фактически наработанного материала. И уже используя эти данные, на основе собственной методики ФСТ России сможет построить базовый размер платы за проведение технического осмотра по **каждому** субъекту РФ для **каждой** из десяти категорий транспортных средств. В связи с этим необходимо, чтобы региональные регулирующие органы представляли в ФСТ России свои проектные тарифы, разработанные на основе **сбора и анализа представленных операторами технического осмотра данных о затратах и уровне рентабельности данного вида услуг.**

Как реализовать эту попытку внедрения объективной и экономически обоснованной модели регулирования? Ведь многие регионы уже сталкивались с проблемой отсутствия возможности получения первичных материалов от операторов технического осмотра. Ответ на этот вопрос есть. И лежит он в следующей плоскости.

Предполагается, что для получения аккредитации на проведение технического осмотра потенциальный оператор технического осмотра декларирует наличие определенного установленного набора технических средств, производственных помещений, персонала, которые дают ему возможность получить статус оператора технического осмотра и оказывать услугу на основе **базового** размера платы. Именно этот этап и позволяет получить объективную картину финансового состояния будущего оператора технического осмотра и определить критерии установления ему того или иного базового размера платы. Приказ ФСТ России об установлении базового размера платы оператор технического осмотра получает при аккредитации вместе с другими правоустанавливающими документами.

Честная плата

Кроме того, согласно изменениям, вносимым в законодательство, служба должна разработать методику расчета субъектом РФ ценовых пределов (предельного максимального и минимального уровней) размера платы за проведение технического осмотра. На основе данной методики регулирующие органы регионов в свою очередь рассчитают и утвердят ценовые пределы. Расчет ценовых пределов также осуществляется на основе данных, представленных операторами технического осмотра.

И последнее - ФСТ России разрабатывает Правила применения ценовых пределов (предельного максимального и минимального уровней) размера платы за проведение технического осмотра. Предлагается, что операторы технического осмотра будут использовать ценовые пределы следующим образом:

- **предельный максимальный уровень** применяется в случае, если оператор технического осмотра предусматривает модернизацию имеющейся производственной базы. В таком случае он разрабатывает бизнес-план для обоснования необходимости увеличения базового размера платы в установленных регулятором пределах и обращается в регулирующий орган субъекта РФ, который своим приказом устанавливает для него предельный максимальный уровень;

- **предельный минимальный уровень** применяется оператором технического осмотра самостоятельно, исходя из складывающейся для него конъюнктуры рынка, без обращения в регулирующий орган.

Мы надеемся, что подобная схема даст возможность экономически точно определить ту величину стоимости технического осмотра, которая будет учитывать интересы автовладельцев и в то же время даст возможность операторам технического осмотра зарабатывать на ведении бизнеса, связанного с проверкой технического состояния авто- и мототранспорта.

Еще одна важная задача - это максимально закрыть доступ в данный сегмент рынка мошенникам от техосмотра, то есть тем организациям, которые, практически не вкладывая средства в производственную базу, обучение сотрудников, криминальными действиями фактически уничтожают рынок оказания услуг по техническому осмотру. С одной стороны, происходит разрушение рынка путем вытеснения с его территории добропорядочных и законопослушных операторов технического осмотра, а с другой - создается потенциальная угроза увеличения количества ДТП из-за неисправности транспортных средств.

Это относится к организациям, аккредитованным Российским союзом автостраховщиков (РСА) в качестве операторов технического осмотра, но по сути являющимися либо филиалами страховых компаний и располагающимися по тем же адресам, что и страховые компании, либо компаниями, торгующими диагностическими картами и находящимися в квартирах вторых и выше этажей жилых зданий и явно не предоставляющими услугу, связанную с непосредственной диагностикой автомобилей. Помимо этого, существуют так называемые передвижные пункты технического осмотра на базе "Газелей", которые не приспособлены для реальной диагностики транспортных средств, однако имеют из оборудования ноутбук для входа в информационную базу операторов технического осмотра и принтер для распечатки и выдачи диагностической карты.

Здесь необходимо отметить позитивный опыт новых субъектов РФ - Республики Крым и Севастополя. Регулирующие органы этих субъектов устанавливают предельный размер платы только операторам технического осмотра, прошедшим аккредитацию в РСА и занесенным в перечень операторов технического осмотра Республики Крым или г. Севастополя.

Таким образом, решается сразу несколько проблем установления тарифа и контроля его применения. Во-первых, указанный перечень операторов технического осмотра формируется на основе первичных материалов, представленных этими операторами в регулирующий орган, что снимает вопрос сбора обосновывающих материалов. Во-вторых, такой заявительный порядок установления платы выстраивает правильную систему контроля применения операторами технического осмотра установленных предельных размеров платы за проведение технического осмотра. В результате добросовестных операторов знают в лицо, что выбивает почву из-под ног мошенников, желающих нажиться на услуге по проведению технического осмотра.

Перемещение и хранение задержанных транспортных средств

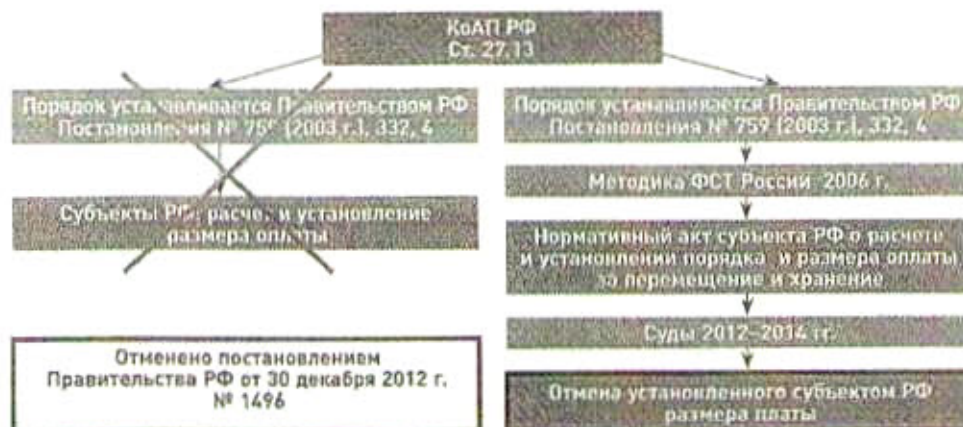
В области перемещения и хранения задержанных транспортных средств также наметились положительные сдвиги. Дело в том, что п. п. 10 - 12 ст. 27.13 Кодекса РФ об административных правонарушениях весь порядок задержания транспортных средств передан на уровень субъектов РФ. Кроме одной функции - расчета платы за перемещение и хранение задержанных транспортных средств. Какой орган должен рассчитывать эти тарифы на основе методики ФСТ России, в КоАП не указано. А за перемещение задержанного транспортного средства и вовсе предложено возмещать только расходы!

Понятие "возмещение расходов" относится к деятельности бюджетных учреждений, а на территории Российской Федерации перемещением и хранением задержанных транспортных средств

занимаются исключительно коммерческие структуры, уставами которых предписано извлекать прибыль. По этой причине построить тариф только на возмещении расходов невозможно.

В этих юридических коллизиях хорошо разобрались суды, отменяя решения регулирующих органов субъектов РФ об установлении тарифов на перемещение и хранение задержанных транспортных средств. Вал судебных решений об отмене тарифов прокатился с востока до центра России. В эту проблему вникали органы юстиции и прокуратуры. Фактически коммерческие структуры, занимающиеся этим видом деятельности, оказались в состоянии коллапса (рисунок 5).

Рисунок 5. Ранее действовавший порядок установления размера платы за перемещение и хранение задержанных транспортных средств



По нашему мнению, это тот случай, когда отрицательный результат дал положительный эффект. Если до решения судов мнение ФСТ России о необходимости внесения изменений в КоАП игнорировалось, то после их вынесения удалось убедить все заинтересованные стороны сделать практические шаги по устранению юридического казуса. ФСТ России в своих предложениях сняла все противоречия, и в результате была получена следующая система работы регулирующих органов: стоимость перемещения и хранения задержанных транспортных средств определяется на основе методики ФСТ России по тарифам, рассчитанным и установленным регулирующим органом субъекта РФ.

Будет ли ФСТ России вносить изменения в свою методику расчета тарифа? Обязательно! В настоящее время регулирующее сообщество раскололось на два лагеря: в трети регионов тариф за перемещение задержанных транспортных средств установлен как абсолютное значение, то есть за единицу перемещенного транспортного средства, а не за километраж пробега, произведенного эвакуатором. ФСТ России внимательно изучает опыт расчета и установления тарифов различными вариантами, и наиболее оптимальный из них найдет отражение в новой методике.

Изменения в законодательство, связанное с техническим осмотром транспортных средств, перемещением и хранением задержанных транспортных средств, подготовлены, согласованы и переданы на рассмотрение в Государственную Думу.

ТЕХНИЧЕСКИЙ ОСМОТР АВТОТРАНСПОРТА: ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ПРАКТИКА*

С. Зайцев, генеральный директор Союза «ТехЭксперт»

В 1895 году по улицам Санкт-Петербурга проследовал первый автомобиль с бензиновым двигателем, приобретенный за границей, а уже 11 сентября 1896 года министерство путей сообщения России приняло постановление №7453 «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах». От этой даты можно отсчитывать начало действия в России правил движения автомобилей.

В соответствии с указанным постановлением при каждом самодвижущемся экипаже должно было находиться удостоверение, свидетельствующее о его технически исправном состоянии. Для получения этих удостоверений владельцам предписывалось проводить периодические проверки экипажей «тем же порядком и в те же сроки, которые установлены для паровых котлов на пароходах, плавающих по внутренним водам». Тем самым вводился обязательный технический осмотр. Задача обеспечения безопасности дорожного движения, защита жизни, здоровья и имущества граждан записана в Конституции Российской Федерации.

Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» основными принципами обеспечения этой безопасности объявляет приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности. В нем же зафиксирован приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью участвующих в нем граждан. Федеральный закон ФЗ-170 от 01.07.2011 года «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», вступивший в действие с 01.01.2012 года, с технической и системной точки зрения нарушил все принципы технической эксплуатации транспортных средств и объективные закономерности обеспечения безопасности дорожного движения.

Сеть пунктов технического осмотра оказалась выведенной из-под контроля государства, которое в итоге потеряло функцию надзора за безопасностью дорожного движения. Основные принципы, предусмотренные данным законом, не выполняются, и поставленная цель не достигнута.

В настоящее время в системе технического осмотра имеют место многочисленные нарушения, что явилось источником ухудшения безопасности дорожного движения, привело к росту количества пострадавших и погибших в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) по причине эксплуатации технически неисправных транспортных средств. Количество ДТП по причине технической неисправности, согласно отчету ГИБДД МВД РФ, в 2012 году составило около 1000, в 2013-м – более 1500, а в 2014-м – почти 2000. Количество погибших в таких ДТП, которое до 2010–2011 годов неуклонно падало, в 2012-м выросло на 21,6%, в 2013-м – на 27,3%. Число получивших травмы в 2012 году увеличилось на 3,5%, зато в 2013-м – более чем наполовину! В 2014 году число погибших возросло только на 16,4 %, пострадавших – на 21,3%, но все равно тенденция сохраняется.

Правоприменительная практика

Предусмотренная законом система контроля за операторами технического осмотра (ТО) со стороны профессионального объединения страховщиков явно неэффективна и даже пагубна. Налицо экономическая заинтересованность в реализации полисов ОСАГО страховыми компаниями и их агентами. Диагностические карты ТО в большинстве случаев выдаются вместе с полисом ОСАГО без проведения реального контроля технического состояния транспортных средств. Экономический интерес реализуется следующим образом. Страховщики ориентируют автовладельцев на «прохождение ТО» в аффилированных фирмах, что позволит без труда получить сразу же полис ОСАГО.

Вот только несколько примеров по России. Арбитражный суд Ростовской области 21 октября 2014 года признал правомерным решение Ростовского УФАС, которое оштрафовало ООО «Росгосстрах» на 11 млн рублей. Признано, что в период с мая 2013 года по июнь 2014-го страховщик навязывал клиентам по ОСАГО прохождение техосмотра у определенного индивидуального предпринимателя. Но это далеко не все. Представители антимонопольной

* Зайцев С. Технический осмотр автотранспорта: правоприменительная практика / С. Зайцев // Северо-Запад: стратегия партнерства. – 2015. - № 1. - С. 26-27. - <http://www.n-west.ru>

службы выяснили, что фактически процедура техосмотра не проводилась! В целом ряде регионов прокуратура выявила факты выдачи ОСАГО гражданам, не прошедшим техосмотр. Среди них и некоторые регионы Северо-Запада: Вологодская и Новгородская области.

В настоящее время Следственным комитетом по Мурманской области выявлена продажа агентами страховых компаний более тысячи поддельных полисов ОСАГО с поддельными диагностическими картами. По предварительным данным, около 100 владельцев узнали это только после того, как попали в ДТП.

Все это, на наш взгляд, подтверждает отсутствие дееспособной системы организации и проведения технического осмотра транспортных средств.

Ключевые процессы технического осмотра АМТС

Ключевыми процессами осмотра автотранспортных средств являются:

- эффективная организация и контроль за проведением техосмотра;
- наличие высокотехнологичной производственно-технической базы, позволяющей проверить транспортное средство на соответствие требованиям безопасности технического состояния в соответствии с национальными стандартами;
 - квалифицированный персонал, знающий, как работают узлы, агрегаты и системы автотранспортного средства, и имеющий навыки использования соответствующих методов проверки;
 - формирование стоимости техосмотра на федеральном уровне из расчета обеспечения рентабельности не менее 20%;
 - надзор за фактическим состоянием транспортных средств на дорогах общего пользования.

Как же в настоящее время обстоят дела с обеспечением этих ключевых требований? Российский союз автостраховщиков, выполняющий аккредитацию пунктов ТО только на основании документарной проверки, не обладает необходимой технической базой и профессионально подготовленными кадрами в области технической эксплуатации транспортных средств, а также не несет никакой ответственности за неисполнение своих полномочий и проведение фиктивных ТО.

При этом автовладельцы не несут ответственности за непредоставление своего автотранспортного средства на техосмотр. Эта статья исключена из Кодекса административных правонарушений. По данным ГИБДД МВД РФ, 52% технических средств продолжают эксплуатироваться без прохождения ТО, а диагностическая карта, не являясь документом строгой отчетности, стала, как заметил первый вице-премьер Правительства РФ И.И. Шувалов, «филькиной грамотой». Страховые компании расширили свой страховой бизнес по ОСАГО за счет аффилированных фирм, ограничив свой труд выдачей предварительных заполненных талонов ТО, бланков диагностических карт без фактического диагностирования автомобилей с использованием средств технического диагностирования.

Вновь аккредитованные в РСА операторы технического осмотра существуют только на бумаге. Отсутствует производственно-техническая база для реализации методов проверки технического состояния транспортных средств в соответствии с требованиями национальных стандартов Российской Федерации. Вместе с тем, нарастает процесс закрытия пунктов технического осмотра, имеющих производственно-техническую базу для проведения реального технического осмотра, уничтожается профессиональный малый бизнес. По данным на начало 2014 года в стране закрылось 1050 пунктов ТО, а более 20000 специалистов (в том числе с высшим профильным образованием и квалификацией «технический эксперт») лишилось работы.

Что касается стоимости технического осмотра, она определяется нормативными документами глав субъектов РФ. В настоящее время разброс стоимости по регионам составляет от 200 до 900 рублей при совершенно одинаковых для всех требованиях к техническому осмотру транспортных средств.

По расчетам, сделанным совместно с Федеральной службой по тарифам (за основу взята поточная трехпостовая поточная линия для проверки легковых автомобилей):

- себестоимость – 750–800 рублей;
- с учетом 20% рентабельности – 900–960 рублей.

Для крупных городов, где стоимость аренды, энергоносителей выше:

- Санкт-Петербург – 1200 рублей;
- Москва – 1500 рублей.

Для справки: в настоящее время стоимость фиктивного техосмотра с навязанными комплексными услугами по страхованию гораздо выше. В сочетании с навязанными услугами по техническому обслуживанию и ремонту – 7–8 тыс. рублей. При этом – «техосмотр в подарок». Услуга по внесению информации о техосмотре в ЕАИСТО (без фактического техосмотра) – около 100 рублей.

Напоследок хотелось бы поговорить еще о надзоре за фактическим техническим состоянием АМТС на дорогах общего пользования. Концепция ФЗ-170 от 01.07.2011 года «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» идет вразрез с международным опытом и опытом стран Таможенного союза. Везде контроль фактического технического состояния транспортных средств на дорогах общего пользования является обязанностью дорожной полиции, а надзор за организацией процесса ТО осуществляют государственные органы.

В результате приведенного выше анализа правоприменительной практики ФЗ-170 от 01.07.2011 года «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» очевиден вывод:

- основные принципы, предусмотренные федеральным законом, не выполняются и поставленная цель не достигнута;

- необходима законодательная инициатива, изменяющая концепцию данного федерального закона.

Целью этой законодательной инициативы должно являться обеспечение условий по организации и проведению эффективного технического осмотра транспортных средств без коррупционной составляющей и теневой экономики, который должен повысить безопасность дорожного движения без увеличения эмоциональной, психологической и финансовой нагрузки на владельцев транспортных средств.

[О ПЛАНИРУЕМЫХ ИЗМЕНЕНИЯХ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ЧАСТИ КОНТРОЛЯ ЗА ОПЕРАТОРАМИ ТЕХОСМОТРА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПРЕДЕЛЬНЫМИ РАЗМЕРАМИ ПЛАТЫ ЗА ПРОВЕДЕНИЕ ТЕХОСМОТРА]*

В. Баршев

Новые поправки в закон о техосмотре ожидают автовладельцев. Основная их часть касается контроля за деятельностью операторов техосмотра. Но есть и поправки, связанные с его стоимостью.

Законопроект, разработанный Минэкономразвития, в скором времени должен быть внесен в Госдуму. Поправки касаются установления размера платы за проведение технического осмотра. Ими предусматривается установление ценовых пределов - максимального и минимального уровней - размера платы за проведение технического осмотра. Появились они не просто так. Дело в том, что стоимость этой процедуры умышленно занижали в разных регионах. Поэтому у добросовестных проверяльщиков не было возможности выступить на этом рынке. Если в Москве техосмотр стоил 700 рублей, то в некоторых регионах 100 рублей. За эти деньги проверить машину на должном оборудовании невозможно.

Поэтому и был предложен компромиссный вариант установления его стоимости в некотором ценовом коридоре. Как пояснили "РГ" в Федеральной службе по тарифам, а именно ей предстоит рассчитать стоимость этой процедуры, было принято решение установить некий базовый размер стоимости техосмотра. По словам начальника отдела региональных цен в транспортной сфере Федеральной службы по тарифам Михаила Петухова, этот размер определяется стоимостью и амортизацией оборудования, зарплатами техников, стоимостью владения помещением. Однако, что касается установления минимальной и максимальной тарифной планки, то здесь ФТС бессильна. Поэтому она предоставила формулу расчетов, на основании которой каждый регион будет устанавливать свой минимум и максимум.

Ниже минимума операторы техосмотра работать не смогут. Это должно ограничить доступ на рынок недобросовестных фирм.

Откуда они брались - легко объясняется несовершенством законодательства. Подать заявку на то, чтобы стать оператором техосмотра мог любой желающий, имеющий соответствующее место и оборудование.

Но вот незадача. Закон не предусматривал, что оборудование должно быть установлено. Оно могло просто лежать в целлофане в этом помещении. И с легкостью могло быть перевезено по любому другому адресу к моменту проверки. Таким образом некий оператор делал себе несколько точек осмотра автомобилей, обладая только одним комплектом диагностического оборудования, которым ни разу не пользовался.

Огромное количество поправок предусмотрено в области контроля за операторами техосмотра. Напомним, что этим занимается Российский союз автостраховщиков. В 2014 году в союз поступило 117 обращений (54 от госорганов и 63 от граждан) о необходимости проверки деятельности операторов техосмотра. Всего было проверено более 360 операторов. По результатам проверок приостановлено действие 73 аттестатов аккредитации - из них 25 возобновлено, - 6 аттестатов аннулировано, отказано в предоставлении аттестата аккредитации 205 заявителям.

- Очень важно решить некоторые проблемы контроля деятельности операторов, - сказал начальник управления РСА по организации технического осмотра и аккредитации Игорь Климаков. - Если аттестат аккредитации был аннулирован за нарушения, оператор уже на следующий день может подать заявление на получение нового, а РСА обязан будет рассмотреть такое заявление и при отсутствии оснований для отказа выдать аттестат.

Необходимо предусмотреть жесткие санкции для недобросовестных участников рынка - вплоть до запрета на профессию, считают в РСА. Ведь речь идет о безопасности не только автомобилистов, но и тех, кто не дай бог, подвернется им под колеса.

Цифра

3,7 тысячи операторов технического осмотра сейчас зарегистрировано в Российском союзе автостраховщиков.

* Баршев В. Техосмотру назначили цену. Машины будут проверять по новым тарифам / В. Баршев // Российская газета. - 2014. - 23 дек. - С. 7. - <http://www.rg.ru>

[О ПОЛОЖЕНИИ ДЕЛ НА РЫНКЕ ТЕХОСМОТРА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПЛАНИРУЕМЫХ ИЗМЕНЕНИЯХ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ЧАСТИ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ ПЕРЕАТТЕСТАЦИИ ОПЕРАТОРОВ ТЕХОСМОТРА]

Т. Ширманова

Министерство экономического развития подготовило законопроект, обязывающий пункты техосмотра транспорта ежегодно подтверждать свое соответствие полученному аттестату на проведение таких работ (сейчас аккредитация действует бессрочно). Данная мера призвана очистить рынок от недобросовестных игроков, которые просто оформляют техосмотр: по экспертной оценке, каждый второй пункт техосмотра выдает диагностические карты не глядя.

Изменения (копия проекта есть у "Известий") планируется внести в действующий закон о техническом осмотре транспортных средств. В 2012 году право проводить техосмотр было предоставлено коммерческим организациям - операторам, аккредитованным Российским союзом автостраховщиков (РСА). РСА ведет реестр таких операторов и контролирует их деятельность. Сейчас в реестре числится более 3,7 тыс. организаций.

По итогам техосмотра автовладельцу выдается диагностическая карта, которая подтверждает соответствие его автомобиля обязательным требованиям безопасности. В частности, в ходе техосмотра проверяются эффективность тормозов, исправность внешних световых приборов, укомплектованность огнетушителем, знаком аварийной остановки и проч. Стоимость услуги колеблется в диапазоне от 300 до 1,5 тыс. рублей. Сотрудники ГИБДД не требуют талонов техосмотра, как раньше, зато просят от водителей документы по ОСАГО - а без диагностической карты автовладелец не сможет оформить полис ОСАГО (поставщиков этой услуги тоже объединяет РСА). При этом в техосмотре не нуждаются легковые автомобили, срок эксплуатации которых менее трех лет. Если от трех до семи лет, то диагностическая карта выдается на два года, свыше семи лет - на год.

Аккредитацию на проведение техосмотра может получить компания или частный предприниматель, если они соответствуют ряду требований. В их числе - наличие необходимой производственно-технической базы, включая специальное оборудование, например для диагностики рулевого управления. Также на каждом пункте должно быть не менее одного технического эксперта, обладающего соответствующим образованием, навыками и опытом работы. По оценкам экспертов, полная стоимость необходимого для пункта техосмотра оборудования составляет от 300 тыс. до 1 млн рублей.

Реформа техосмотра была проведена с целью сокращения очередей и снижения коррупции - до того сфера находилась под контролем МВД, и в стране действовали только государственные пункты техосмотра, на которых состояние автомобиля проверяли инспекторы ГИБДД. Например, по данным "Движения автомобилистов России", в 2006 году более 63% владельцев автомобилей получили талон техосмотра (в ходе реформы заменен на диагностическую карту) неформальным путем, то есть с помощью взяток. В результате реформы число пунктов ТО увеличилось, что привело к сокращению очередей. В то же время сейчас на рынке работают такие операторы техосмотра, которые предлагают за отдельную плату оформить диагностическую карту даже без осмотра автомобиля, так что ситуация улучшилась разве что в смысле очередей.

По оценке гендиректора Союза организаций технических экспертов "ТехЭксперт" Сергея Зайцева, примерно половина из аккредитованных сегодня операторов не имеют необходимой производственной базы.

- Некоторые пункты техосмотра представляют собой небольшие помещения с несколькими компьютерами, за которыми сидят сотрудники и оформляют диагностические карты. Отдельные операторы такого уровня умудрялись провести до 98 тыс. осмотров в год, тогда как трехпостовая линия диагностирования при напряженной работе в лучшем случае может провести 10 тыс. технических осмотров за год, - указал Зайцев.

Как отметил член координационного совета межрегиональной общественной организации автомобилистов "Свобода выбора" Александр Холодов, введение ежегодного подтверждения аккредитации как раз направлено на борьбу с недобросовестными операторами.

* Ширманова Т. Правительство зачистит рынок техосмотра. Операторов обяжут ежегодно переаттестовываться / Т. Ширманова // Известия. - 2014. - 1 дек. - № 225. - С. 3. - <http://izvestia.ru>



- Для получения аккредитации они берут в краткосрочную аренду необходимое оборудование и, получив аттестат, возвращают аппаратуру. После этого цель их работы сводится к тому, чтобы за отдельную плату оформлять диагностические карты автовладельцам, которым даже не обязательно пригонять для этого свой автомобиль. При ежегодном подтверждении аккредитации реализовать такие схемы станет сложнее, - считает Холодов.

Зайцев отметил, что за получение аккредитации оператор техосмотра платит РСА около 30 тыс. рублей. По мнению собеседника, превращения бессрочных разрешений в срочные недостаточно, поскольку необходимо менять саму концепцию системы лицензирования операторов. Он напомнил, что ранее, при государственном техосмотре, аккредитация предполагала обязательный выезд на место экспертной комиссии, которая проверяла наличие производственно-технической базы, необходимого оборудования, технологии выполнения техосмотра в соответствии с требованиями стандартов, а также квалификацию экспертов и контролеров по техническому контролю и диагностике транспортных средств. Сейчас же законом предусмотрена упрощенная форма получения аттестата - достаточно для этого предоставить необходимый пакет документов, а выездные проверки РСА проводятся точно.

В Минэкономразвития "Известиям" сообщили, что изменения подготовлены с учетом предложений федеральных органов исполнительной власти, РСА и представителей профессионального сообщества операторов техосмотра.

- Действие системы аккредитации операторов приводится в соответствие с принципами, принятыми в России, предполагающими периодическое подтверждение соответствия требованиям, то есть подтверждение компетентности, - сказали в ведомстве.

В РСА отметили, что сложившаяся правоприменительная практика показывает, что в законодательство о техосмотре необходимо внести поправки, которые позволят уменьшить количество недобросовестных операторов и повысить эффективность системы техосмотра.

По статистике ГИБДД, с начала 2012 года число аварий по причине технической неисправности автомобилей составило более 4 тыс. В них погибло 974 человека, получили ранения почти 6 тыс.

Часть II

Статистическая и справочная информация



КОЛИЧЕСТВО АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПРИЦЕПОВ К НИМ, СТОЯЩИХ НА УЧЕТЕ*

[по данным официального сайта Государственной инспекции безопасности дорожного движения
Министерства внутренних дел Российской Федерации на 08.04.2015 г.]

	Всего транспортных средств	В том числе находящихся в собственности					
		физ. лиц	из них индивидуальных предпринимателей и фермеров	юрд. лиц	из них в собственности		
					федеральной, субъектов Российской Федерации и муниципальной	иностранной	
Всего транспортных средств	55 699 737	50 261 250	321 397	5 438 487	1 580 679	106 793	
иностраннх марок	24 796 581	23 085 880	110 807	1 710 701	363 363	92 681	
В ТОМ ЧИСЛЕ	из них с правом расположением рулевого управления	3 167 956	3 100 527	5 121	67 429	20 573	423
	произведенные на территории Российской Федерации	5 600 326	5 115 373	29 321	484 953	127 722	39744
	произведенные в единичном экземпляре	4 682	4 424	8	258	36	
	с года выпуска которых прошло до 1 года включительно	2 776 739	2 439 565	32 235	337 174	65 233	14 135
	с года выпуска которых прошло от 1 до 3 лет включительно	6 880 193	6 048 718	61 793	831 475	188 846	35 615
	с года выпуска которых прошло от 3 до 5 лет включительно	5 294 296	4 691 075	53 121	603 221	150 227	25 856
	с года выпуска которых прошло от 5 до 10 лет включительно	12 756 409	11 635 066	70 539	1 121 343	344 841	18 293
	с года выпуска которых прошло от 10 до 15 лет включительно	8 340 415	7 791 533	49 019	548 882	181 864	4 267
	с года выпуска которых прошло свыше 15 лет включительно	19 651 685	17 655 293	54 690	1 996 392	649 668	8 627
	оборудованные для перевозки опасных грузов	128 384	55 325	4 721	73 059	22 195	404
оборудованные для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов	170 305	109 914	2 258	60 391	11 705	181	

*Официальный сайт Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, дата обращения — 08.04.2015. — <http://www.gibdd.ru/>. — Материалы приводятся выборочно в соответствии с предметно-тематической проблематикой библиодосье.



НЕЗАВИСИМАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ*

В течение [2013] года были обработано 1194 комплекта документов кандидатов в эксперты-техники, подавших заявления на прохождение профессиональной аттестации. По результатам проведенной проверки на соответствие требованиям к экспертам-техникам, утвержденным указанным приказом, формировалась позиция RSA по каждой кандидатуре, которая выносилось на заседания МАК [Межведомственной аттестационной комиссии для проведения профессиональной аттестации экспертов-техников, осуществляющих независимую техническую экспертизу транспортных средств].

Всего в 2013 году состоялось 13 заседаний МАК, в результате которых:
рассмотрено 1194 заявления, поданных на профессиональную аттестацию;
аттестовано — 882 эксперта-техника;
отказано в аттестации — 251 кандидату;
отложено рассмотрение — 61 кандидата.

Вместе с тем количество аттестованных МАК экспертов-техников пока недостаточно для покрытия потребностей рынка. В этой связи RSA продолжает осуществлять работу по проведению добровольной аккредитации экспертов-техников при RSA. Целью реализации проекта является подтверждение уровня квалификации экспертов-техников для проведения независимой технической экспертизы в рамках ОСАГО. В 2013 году было:

аккредитовано при RSA — 48 экспертов-техников, в том числе продлена аккредитация при RSA (сроком на 3 года) — 32 экспертам-техникам;
отказано в аккредитации — 12 экспертам-техникам.

ТЕХНИЧЕСКИЙ ОСМОТР ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Федеральным законом от 1 июля 2011 года № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» с 1 января 2012 года на RSA возложены дополнительные функции по:

аккредитации операторов технического осмотра транспортных средств;
проверке заявителей на соответствие установленным требованиям аккредитации;
контролю за деятельностью операторов технического осмотра на соответствие установленным требованиям аккредитации и правилам проведения технического осмотра;
ведению реестра операторов технического осмотра;
формированию открытого и общедоступного информационного ресурса, содержащего сведения из реестра операторов технического осмотра.

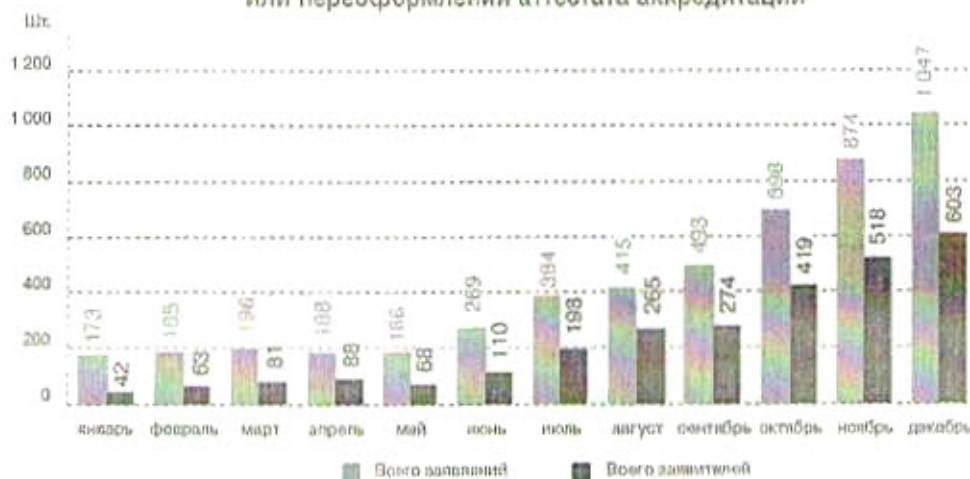
В период с 1 января по 31 декабря 2013 года рассмотрено 8120 обращений по вопросам технического осмотра, в том числе 5108 заявлений о предоставлении, аннулировании или переоформлении аттестата аккредитации от 2729 организаций и индивидуальных предпринимателей:

отправлено 2406 уведомлений о необходимости устранения недостатков;
возвращено 1723 дела в связи с отказом в предоставлении аттестата аккредитации и без рассмотрения по существу.

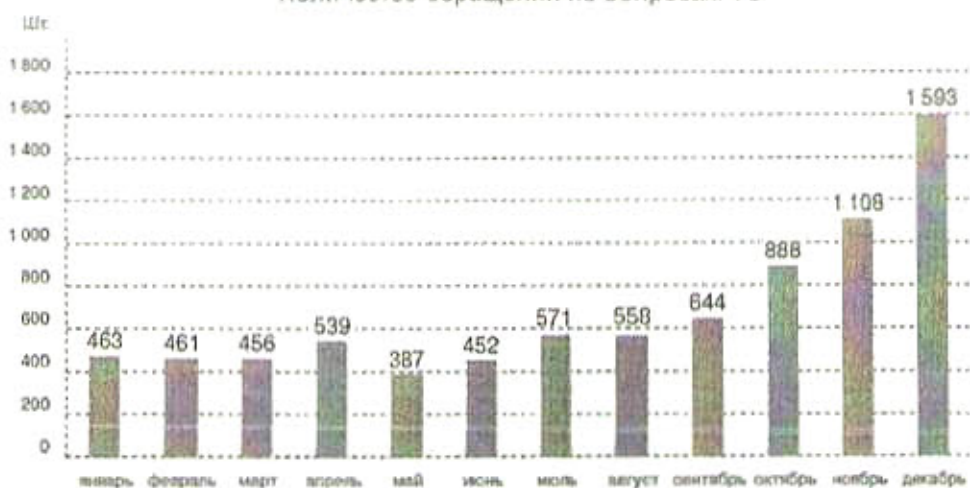
*Курс на безопасность. Годовой отчет 2013 // Официальный сайт Российского союза автостраховщиков. — <http://www.autoins.ru/>. — Материалы приводятся выборочно в соответствии с предметно-тематической проблематикой библиодосье.



Количество заявлений о предоставлении, аннулировании или переоформлении аттестата аккредитации

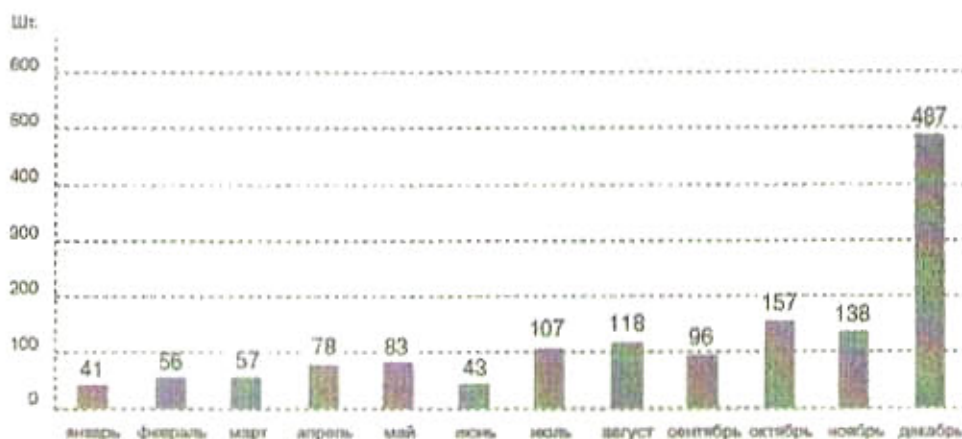


Количество обращений по вопросам ТО



По результатам рассмотрения заявлений о предоставлении, аннулировании или переоформлении аттестата аккредитации в 2013 году:
аккредитован 1 461 оператор ТО;
аннулирован 31 аттестат аккредитации;
переоформлено 199 аттестатов аккредитации.

Предоставление аттестатов аккредитации в 2013 году



Часть III

Материалы социологических опросов



НОВЫЕ ПРАВИЛА ПРОХОЖДЕНИЯ ТЕХОСМОТРА: ОЦЕНКА АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ*

Автомобильное сообщество положительно восприняло нововведения, касающиеся прохождения технического осмотра. Согласно наблюдениям авто владельцев, процедура ТО стала более удобной, снизилась коррупция среди сотрудников ГИБДД.

МОСКВА, 20 февраля 2014 г. Всероссийский центр изучения общественного мнения (ВЦИОМ) представляет данные о том, как авто владельцы оценивают новые правила прохождения технического осмотра.

О введении новых правил прохождения ТО сегодня осведомлено большинство респондентов (83%). Однако лишь треть опрошенных (32%) знает о новом порядке в подробностях, а половина (51%), при этом, имеет только поверхностные сведения. Наибольшую информированность в этом вопросе демонстрируют мужчины (35%), те, кому довелось пройти техосмотр по новым правилам (39%) и люди, водящие машину уже более 10 лет (38%). Основными источниками информации о новых правилах для авто владельцев послужили рассказы родных и друзей (58%) и телевизионные программы (50%). Каждый пятый участник опроса узнал новость из радиопередач (22%), 18% - из журналов и газет. Благодаря интернет-сайтам страховых компаний информацию получили 18% опрошенных, другие авто-ресурсы в Интернете оказались полезны для 12% участников опроса, а 11% узнали об этом из социальных сетей.

Большая часть водителей (89%) в целом положительно относится к нововведениям. Особенно позитивно авто владельцы оценивают возможность прохождения ТО в любом регионе (97%), сокращение списка необходимых для этого документов (97%), а также исключение талона техосмотра из списка документов, которые водитель обязательно должен иметь при себе (94%). Положительную оценку (92%) получила и такая возможность, как прохождение ТО в любом аккредитованном дилерском центре, что может объясняться значительным уменьшением очередей.

Проходить технический осмотр стало намного удобнее - к такому выводу пришли 84% респондентов. Прочие следствия введения новых правил авто владельцы пока оценивают неоднозначно. Лишь каждый третий респондент (37%) отмечает сокращение количества неисправных автомобилей на дорогах, а 63% пока не наблюдают подобных изменений. По мнению 56% участников опроса, благодаря отмене талонов ТО за год снизилась коррупция на дорогах.

Около двух третей респондентов (63%) не смогли обозначить, каких еще улучшений требует сегодняшнее законодательство в области прохождения техосмотра. Менять существующий порядок предлагают немногие, но основным требованием остается повышение качества ТО (6%). По 3% респондентов предлагают сделать его быстрее и дешевле. Совсем отказаться от процедуры технического осмотра посоветовали лишь 3% опрошенных.

Прохождение последнего ТО положительно оценивают почти две трети респондентов (60%). В первую очередь, они отмечают быстроту обслуживания (46%). Еще 12% понравилось абсолютно все. В свою очередь, 11% участников опроса были не в восторге от последнего посещения пункта техосмотра. В топе главных негативных впечатлений: длительность ожидания (27%) и качество обслуживания (19%). Каждый третий авто владелец (33%) сегодня готов платить больше за ТО своего автомобиля, если процедура будет проводиться более тщательно и профессионально.

За последний год на четверть сократилась доля авто владельцев, проходящих технический осмотр (ТО) транспортных средств (с 77% до 58%). Это связано с тем, что, согласно новым правилам ТО, новые автомобили (до 3 лет) проходить ТО не должны, авто от 3 до 7 лет – проходят ТО 1 раз в 2 года, автомобили 7 лет и старше проходят ТО каждый год.

*Сайт Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ) (пресс-выпуск № 2518 от 20.02.2014 г.) - <http://wciom.ru/>. – Материалы приводятся выборочно в соответствии с предметно-тематической проблематикой библиодосье.