

Уважаемые коллеги!

По результатам работы съезда и обсуждению ключевых вопросов на круглых столах, делегаты пришли к единому мнению, а именно:
направить коллективное мнение операторов технического осмотра в виде резолюции съезда Президенту РФ, а так же в органы законодательной и исполнительной власти РФ.

Пояснительная записка к предложениям Съезда операторов технического осмотра

Профессиональные объединения операторов технического осмотра провели анализ 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 требований нормативных правовых документов принятых для его реализации**, действующего с 1 января 2012 года. Негативный прогноз в отношении концепции действующего в настоящее время Федерального Закона, сделанный Союзом «ТехЭксперт» еще в сентябре 2011 года, полностью подтвердился.

Предусмотренная законом связь технического осмотра автотранспортных средств и обязательного страхования автогражданской ответственности, и тем более аккредитация операторов технического осмотра Российским союзом страховщиков показала отрицательные результаты. В этой взаимосвязи технический осмотр стал инструментом недобросовестной конкуренции среди страховых компаний (перераспределения рынка страхования) при полной потере сути технического осмотра, как составляющей обеспечения безопасности дорожного движения.

Подтверждением этого является официальная статистика дорожно-транспортных происшествий за первый квартал 2012 года, опубликованная ГУ ОБДД МВД РФ. Всего за январь — март на дорогах страны произошло 34865 аварий с пострадавшими. Это на 8,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года, когда было зафиксировано 31926 ДТП. Увеличилась и тяжесть последствий ДТП. За первые три месяца этого года в крушениях на дорогах погибли 4469 человек (рост на 7,8%) и еще 44936 получили ранения (рост на 10,3%).

При этом за три месяца этого года из-за поломки автомобиля на дороге случилось 139 автокатастроф (рост на 35%), в которых 37 человек погибли (рост на 54,2%) и 196 получили травмы (рост на 47,4%).

По нашему мнению столь резкий рост дорожно-транспортных происшествий является следствием фактического отсутствия технического осмотра автотранспортных средств и эффективной системы его регулирования.

Поправки принятые Федеральным законом Российской Федерации от 28 июля 2012 г. N130-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации, к сожалению, даже не создают предпосылок для изменения сложившейся ситуации с организацией и проведением технического осмотра автотранспортных средств.

В настоящее время отмеченные выше проблемы с организацией и проведением технического осмотра становятся еще острее, так как Россия стала членом ВТО. **Европейская комиссия представила 13 июля 2012 году пакет предложений по обновлению нормативных требований для периодических технических осмотров, выборочных проверок на дорогах и регистрации автомобилей.** Пакет предложений ужесточает требования к техническим осмотрам автотранспортных средств и предполагает четко сформулированные требования к производственно-технической базе и

оборудованию, к компетентности, подготовке и аттестации экспертов выполняющих периодические технические осмотры, к качеству надзора за частными органами, осуществляющими периодические технические осмотры.

Операторы технического осмотра убеждены в том, что для того чтобы убрать все вышеперечисленные нарушения, необходимо концептуально изменить ФЗ-170, доработать Правила проведения технического осмотра автотранспортных средств, а также дополнения их требованиями к производственно-технической базе, технологии выполнения работ по проведению технического осмотра, требованиями к квалификации технических экспертов и т.д.

Вместе с тем мы отмечаем, что предельная стоимость технического осмотра, утвержденная субъектами Российской Федерации, как правило, ниже его фактической себестоимости. Более того, целесообразно перейти к регулированию не только предельной стоимости, но и минимальной стоимости технического осмотра. Это позволит предупредить «демпинг» со стороны операторов технического осмотра, так сказать «реализующих услуги» по техническому осмотру автотранспортных средств, с нарушением или полным отсутствием технологического процесса. Аналогичная практика реализована в Германии. В Европейских странах хорошо понимают, что чем качественней работает организация, ограничивающая права автовладельцев, тем меньше у нее клиентов.

Отмеченные выше обстоятельства убеждают нас в целесообразности передачи аккредитации профессиональному объединению операторов технического осмотра, которое будет в состоянии разработать, действительно профессиональные, предложения по требованиям к пунктам технического осмотра, к технологии производства работ и квалификации своих сотрудников.

Во избежание нарушения принципа равенства для заявителей на получение свидетельства аккредитации, мы предлагаем ввести в процедуру аккредитации институт независимых экспертных организаций. Аккредитация таких экспертных организаций может осуществляться незаинтересованной государственной структурой, например, «Росаккредитация». При проведении внутреннего аудита, плановых или внеочередных проверок, профессиональное объединение операторов технического осмотра может привлекать эти организации, что в свою очередь, будет обеспечивать объективность и равенство условий.

Технический осмотр призван обеспечивать безопасность граждан. Неисправный автомобиль является источником повышенной опасности, создающий угрозу для жизни и здоровья людей. Целью технического осмотра является не просто выдача диагностической карты, а проверка всего автомобиля на предмет его безопасности. Именно поэтому пакет предложений Европейской комиссии ужесточает требования к техническим осмотрам. Понять, что ужесточать и до какой степени, что бы не обременить автовладельцев лишними процедурами, могут профессионалы, тесно сотрудничающие с международными организациями.

Союз «ТехЭксперт» является членом международного комитета по техническим осмотрам «СІТА» и располагает всеми материалами разработанными международным сообществом. Предложения, отраженные в таблице поправок в ФЗ-170 (*Приложение 1*), полностью соответствуют международным правилам организации и проведения технического осмотра.

Обязанность предоставлять автомобиль на технический осмотр возложена на автовладельца Федеральным законом и контролировать исполнение этой обязанности должны Федеральные органы, отвечающие за безопасность дорожного движения. Нарушение этой обязанности должно предусматривать административную ответственность. Эта практика применяется во всех европейских государствах.

В РФ, на сегодняшний день, контроль, за этой обязанностью возложен на коммерческие организации, которые за неисполнение своих полномочий, как это ни парадоксально, не несут никакой ответственности. И даже если на них такая

ответственность будет возложена, объективного механизма выявления таких нарушений нет. Отсутствует ответственность и автовладельцев, за не предоставление своего автотранспортного средства на технический осмотр. Эта статья исключена из КоАП, но вместе с тем, за несоответствие отдельных позиций, проверяемых при техническом осмотре, штрафы только увеличиваются. По логике законодателей, не пристегнутый или неисправный ремень безопасности, спасающий одну жизнь, гораздо важнее, чем неисправные тормоза, которые являются угрозой жизни и здоровья многим участникам дорожного движения. Из этого следует, что диагностическая карта (ред. ФЗ-170 от 28.07.12г.) не является «никчемной бумажкой», а является документом подтверждающим исполнение автовладельцем своей законной обязанности.

Разрешить эту ситуацию возможно двумя способами, первый, самый простой, вернуть административное наказание за не предоставление автомобиля на технический осмотр, второй способ более сложный, но позволяющий проконтролировать всю систему в целом, это обязать сотрудников ГИБДД, при проверки полиса ОСАГО, проверять наличие диагностической карты в Единой Автоматизированной Информационной Системе Технических Осмотров (ЕАИС ТО) и в случае отсутствия диагностической карты, признавать полис ОСАГО недействительным.

В этом случае к автовладельцу будут применены санкции, как за отсутствие полиса ОСАГО, а так же санкции будут применены либо к оператору технического осмотра, не внесшего сведения в ЕАИС ТО, либо к страховой компании выдавшей полис ОСАГО без диагностической карты.

Съезд операторов технического осмотра, обращаясь к Президенту РФ, законодательной и исполнительной власти РФ, предлагает рассмотреть предложения сформулированные операторами технического осмотра и принять необходимые и целесообразные решения.