

# **Развитие технического осмотра в России и ФЗ №170 «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»**

**В. М. Яковлев, генеральный директор «Регионального Центра экспертизы и сертификации на автомобильном транспорте», г. Санкт-Петербург\***

**К. Л. Гаврилов, руководитель научно-исследовательских и образовательных программ Научно-исследовательского и учебного центра диагностики и технологии ремонта автотранспортных средств, дорожно-строительных и сельскохозяйственных машин иностранного и отечественного производства,**

## **Особенности технического осмотра автотранспортных средств**

Основную часть российского автомобильного парка составляют АТС устаревших конструкций, причем и АТС ввезенные из-за рубежа уже со значительной выработкой их ресурса. В Российской Федерации более половины автотранспортных средств эксплуатируется свыше 10 лет, что неблагоприятно воздействует на безопасность их технического состояния (эксплуатационную безопасность). По мере выработки ресурса АТС, причем даже при нормальных условиях эксплуатации, в них происходит накопление механических и усталостных повреждений, коррозионных повреждений, изменение физико-химических свойств их деталей. Кроме того, безопасность технического состояния АТС при эксплуатации (эксплуатационная безопасность) обычно снижается в результате использования несоответствующего качества запасных частей к ним (например, неоригинальной детали вместо родной детали), ошибок при выполнении их технического обслуживания и ремонта. В выработавших свой ресурс АТС могут появляться случайные и обычно не поддающиеся выявлению и устранению дефекты. Дефектная деталь в АТС может даже не выявиться за все время ее эксплуатации, если повезет. По данным выборочных исследований в РФ, примерно 35% автотранспортных средств участвующих в дорожном движении, не соответствуют установленным требованиям к их техническому состоянию, причем имеют по одной и более опасных неисправностей. Ежегодно при ДТП у нас только гибнет 27 тыс. человек. Примерно 5 % ДТП (за рубежом) происходит по техническим причинам. Какое количество ДТП в РФ происходит по техническим причинам – у нас такой статистики не ведется.

\* Доклад отредактирован С. Е. Френклом, заместителем генерального директора «Регионального Центра экспертизы и сертификации на автомобильном транспорте», г. Санкт-Петербург и К. Л. Гавриловым, руководителем научно-исследовательских и образовательных программ Научно-исследовательского и учебного центра диагностики и технологии ремонта автотранспортных средств, сельскохозяйственных и дорожно-строительных машин иностранного и отечественного производства, г. Москва

Допуск автотранспортных средств к эксплуатации по требованиям безопасности осуществляется после проведения технического осмотра. Крайне необходимо у нас профессиональное и без коррупции проведение технического осмотра АТС, Важно, чтобы контроль тех, кто его проводит, осуществлялся только профессионалами. В процессе правоприменения закона № 170-ФЗ в него могут вноситься улучшающие его поправки.

Для обеспечения безопасности технического состояния автотранспортных средств необходим комплекс мер по отстранению от дорожного движения АТС в неудовлетворительном техническом состоянии. Это проведение технического осмотра, проверка технического состояния АТС при эксплуатации в промежутке между техническими осмотрами.

Проведение технического осмотра АТС в Великобритании осуществляет VOSA (транспортное сервисное агентство), а надзирающим органом является Government DTF (департамент правительства по транспорту), причем первый технический осмотр автомобиля производится через 3 года, а затем каждый год. Проведение технического осмотра АТС в Германии осуществляют частные фирмы TÜV, DEKRA, GTÜ, а надзирающим органом является Kraftfahrt Bundesamt (немецкий автотранспортный контроль), причем первый технический осмотр автомобиля производится через 3 года, а затем раз в 2 года. Проведение технического осмотра АТС во Франции осуществляют частные фирмы DEKRA, Autosur, аккредитованные сервисы, а надзирающим органом является UTAC (автомототехническое сообщество), причем первый технический осмотр автомобиля производится через 4 года, а затем раз в 2 года. Проведение технического осмотра АТС в Японии осуществляет LMVIO (организация по инспекции автотранспорта), а надзирающим органом является NAVI (национальное агентство по транспортной инспекции), причем первый технический осмотр автомобиля производится через 3 года, а затем раз в 2 года. Стоимость проведения технического осмотра в Великобритании составляет 60 € в Германии 50 € а в Японии 600 €

Проверка технического состояния легковых автомобилей выполняется в Российской Федерации через 3 года после начала их эксплуатации, затем через 2 года, а далее начиная с семилетнего возраста один раз в год при технических осмотрах. Проверка технического состояния грузовых автомобилей, разрешенная максимальная масса которых составляет более 3,5 т. и прицепов к грузовым автомобилям до 3,5 т. и свыше 3,5 т. выполняется в Российской Федерации один раз в год, автобусов и легковых автомобилей, микроавтобусов используемых для перевозки пассажиров, каждые 6 мес. при технических осмотрах. Грузовые автомобили, предназначенные и оборудованные для перевозки пассажиров с числом мест для сидения более чем восемь, специализированные АТС и прицепы к ним, предназначенных для перевозки опасных грузов, должны проходить техосмотр каждые 6 месяцев. Автотранспортные средства, оборудованные устройствами для подачи специальных световых сигналов, а также предназначенные для обучения вождению должны проходить техосмотр каждые 12 мес. В связи с тем, что АТС при вводе его в эксплуатацию может уже иметь производственные дефекты, например, несоответствующую регулировку световых приборов или тормозной системы, целесообразно проводить первый техосмотр уже при предпродажной подготовке

АТС. По рекомендации Минтранса РФ время проведения техосмотра легкового автомобиля не более 43 мин, грузового автомобиля и автобуса не более 63 мин.

Требования безопасности это требования технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств», устанавливаемые в целях обеспечения безопасности автотранспортного средства. Оценка соответствия требованиям технического регламента, осуществляется в отношении каждого автотранспортного средства после его идентификации, в форме технического осмотра. Соответствие находящегося в эксплуатации автотранспортного средства этим требованиям, подтверждается талоном технического осмотра, который оформляется и выдается организацией, проводившей работу по оценке соответствия автотранспортного средства, находящегося в эксплуатации, этим требованиям. Проверка технического состояния АТС, в процессе его эксплуатации при техническом осмотре, выполняется специализированной организацией (например, центром инструментального контроля), которая проводит диагностику АТС, и заполняет диагностическую карту, на основании которой выдается талон технического осмотра, являющийся основанием для допуска АТС к участию в дорожном движении.

Технический осмотр это технологическая процедура оценки соответствия автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации, требованиям безопасности, на основе которой принимается решение об их допуске к участию в дорожном движении. Он выполняется с использованием соответствующего диагностического оборудования, определенного в государственном реестре приборов, контрольных средств измерения прошедших сертификацию. Осмотр производится путем включения или приведения в действие составных частей или силового воздействия на составные части АТС, наблюдения и регистрации их состояния.

Участниками процедуры оценки соответствия автотранспортных средств, требованиям технического регламента являются собственник АТС или уполномоченный им представитель и организация, уполномоченная федеральным органом исполнительной власти на проведение технических осмотров. Недопустимо структурам, например, занимающихся пассажирскими перевозками разрешать открытие при них станций техосмотра. Собственник АТС не должен иметь права проводить техосмотр у себя своих же АТС.

Нецелесообразна монополизация проведения технического осмотра и передача его под контроль только Российского Союза Автостраховщиков. Например, в мире крупнейшими экспертными организациями, специализирующимися на техосмотре являются частные фирмы TÜV, DEKRA, GTÜ. Сфера их деятельности экспертно-консультационная деятельность (консалтинг) на автотранспорте и при эксплуатации тракторов и сельскохозяйственных машин, выполнение проверок безопасности автотранспортных средств и машин, сертификационные испытания и организация производственных систем качества.

Типовые и индивидуальные технологии работ по проверке технического состояния автотранспортных средств при техническом осмотре с использованием доступных в настоящее время методов, средств диагностики и оборудования должны обеспечивать проверку технического состояния АТС на соответствие их требованиям технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств» и соответственно

указанному в нем ГОСТ Р 51709-2001 (национальному стандарту), устанавливающего требования к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации АТС и предметов их дополнительного оборудования. Основной целью технического регламента является обеспечение защиты жизни и здоровья граждан, имущества физических и юридических лиц, охраны окружающей среды от вредных воздействий со стороны автотранспортных средств, в процессе их эксплуатации. Действие технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств» распространяется на находящиеся на территории РФ АТС, техническое регулирование в отношении которых производится при выпуске в обращение, эксплуатации, внесении изменений в конструкцию во время эксплуатации, и утилизации по окончании срока эксплуатации.

Пока в Российской Федерации, согласно техническому регламенту «О безопасности колесных транспортных средств», применяется сокращенный состав требований, заключенных в 51 Правиле ЕЭК ООН, причем из 126 Правил, принятых ЕЭК ООН. Следует отметить, что Правила ЕЭК ООН это технические приложения к Женевскому Соглашению от 1958 года. Они отличаются от российских стандартов систематическим дополнением и обновлением их содержания через соответствующие поправки к этим Правилам, расширением перечня этих Правил, и совмещением регламентации требований к АТС и методов оценки соответствия АТС этим требованиям.

Проверять техническое состояние АТС необходимо также и при его эксплуатации в промежутке между техническими осмотрами. Результат таких проверок имеет предупредительный характер для владельца АТС или его представителя, и направлен на побуждение к принятию соответствующих действий.

Проверка технического состояния АТС в процессе его эксплуатации в периоды между проведением технических осмотров, осуществляется в соответствии с приказом Минтранса РФ № 27 от 09.03.1995 г. «Об утверждении Положения об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов».

Федеральный Закон Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» в статье 18 предписывает обеспечивать надлежащее техническое состояние АТС после проведения любого технического обслуживания и ремонта.

## **Проекты законодательных инициатив по совершенствованию ФЗ № 170**

**В Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации шестого созыва сейчас внесен законопроект о поправках. Основные новации в нем следующие:**

1. Новация, заключающаяся в необходимости обязательного введения краткосрочного страхования ОСАГО на 15 дней для тех, кто едет к месту регистрации АТС или месту проведения технического осмотра.

Сегодня в соответствии с ФЗ № 170, если, например, автовладелец приобрел б/у автомобиль, у которого истек срок действия технического осмотра, то имеет право десять дней ездить, так как в этом случае автовладельцу нужно сначала пройти

технический осмотр, а затем купить полис ОСАГО и только потом поставить АТС на учет. В случае, если за этот период, например, случилось ДТП по его вине, то другой участник ДТП застрахован, а он нет. В результате другой участник ДТП не сможет обратиться ни в свою, ни в чужую страховую компанию за возмещением ущерба, а должен будет обратиться в суд. Это занимает много времени, причем возмещение ему ущерба растянется на годы.

2. Новация, заключающаяся в том, что установлены сроки проведения технического осмотра прицепов и полуприцепов массой более 3,5 тонн. В ФЗ № 170 до этой массы прицепов и полуприцепов сроки проведения технического осмотра есть, а свыше уже нет (пропущены).

3. Новация, заключающаяся в том, что смена собственника АТС на длительность действия талона технического осмотра не влияет (не уменьшает его до 6 месяцев, как сейчас). Если автовладелец приобрел б/у автомобиль, у которого срок действия технического осмотра не закончился, то талон технического осмотра действует в этом случае до истечения его срока.

В соответствии с ФЗ № 170 сейчас смена собственника АТС сокращает до 6 месяцев срок действия талона технического осмотра;

**Для обеспечения безопасности технического состояния АТС в Российской Федерации необходимо следующее:**

- регламентировать в ФЗ № 170 требования к производственной базе, оборудованию, технологическим процессам, профессиональной компетентности экспертов. В процессе правоприменения ФЗ № 170 в него могут вноситься улучшающие его поправки;
- проводить технический осмотр исходя не только из времени, но и исходя из пробега АТС. Все АТС, выполняющие грузовые и пассажирские перевозки, должны проходить его после каждого планового технического обслуживания и ремонта, связанного с обеспечением безопасности, т. е. через 20, 40, 60 тыс. км. и т. д.;
- регламентировать требования к ресурсу АТС, а также к возможному ухудшению его показателей в эксплуатации;
- регламентировать содержание эксплуатационной документации;
- регламентировать систему эксплуатационного контроля АТС, включая выборочный контроль безопасности технического состояния АТС на дорогах. Необходимо принять Постановление Правительства РФ об этом;
- регламентировать в технологиях технического обслуживания и ремонта АТС перечень и содержание регламентных работ, а также выходной контроль;
- ввести в регламентацию порядка проведения ТО, персональную ответственность контролеров технического состояния АТС перед надзирающими органами, разграничив ее с ответственностью их руководителей;
- создать профессиональную экспертную организацию, независимую от Российского Союза Автостраховщиков, которая будет проводить аккредитацию организаций проводящих технический осмотр, включая проверку профессионализма их сотрудников и наличия у этих организаций соответствующего диагностического оборудования, а также постоянный мониторинг качества проведения технических осмотров на всей территории

- Российской Федерации. Все желающие проводить технический осмотр должны проходить полноценную аккредитацию на месте, а не по документам как сейчас;
- разработать на тендерной и обязательно многолотовой основе систему требований к безопасности технического состояния АТС, применяемых при ТО, обеспечив адаптацию нормативной документации в этой сфере, к мировым стандартам;
  - вернуть в статистическую отчетность Минтранса строку «ДТП – по техническим причинам». Для этой цели ввести такой порядок, чтобы все ДТП расследовались с учетом технического состояния АТС, что должно резко сократить аварийность;
  - разработать правовые акты, необходимые в сложившейся ситуации в субъектах Российской Федерации, для реализации Федерального Закона №170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные акты Российской Федерации»;
  - необходимо дополнить ФЗ № 170 требованиями к специальным АТС;
  - необходимо принять Постановление Правительства РФ, защищающее специализированные пункты и станции технического осмотра, где технический осмотр является единственным возможным видом деятельности. Необходимо отметить, что, допустив до проведения технического осмотра автосервисы, автодилеры и автосалоны, Федеральный Закон № 170, к сожалению, сделал специализированные пункты и станции технического осмотра у нас неконкурентноспособными. Повышать качество работ, работать добросовестно стало экономически невыгодно. Первыми покинули, например, Санкт-Петербургский рынок финны, которые намеревались построить в городе 15 современных станций технического обслуживания. Уволились также эксперты, в которых так нуждается отрасль, так как закрылись многие станции, где технический осмотр был единственным возможным видом деятельности.

## **Заключение**

Региональный Центр экспертизы и сертификации на автомобильном транспорте считает необходимым создание независимой экспертной организации для ускоренного развития технического осмотра АТС в Российской Федерации и с целью соблюдения положений и норм Федеральных законов: «О безопасности дорожного движения ФЗ №196 от 10.12.1995 г.»; «О защите прав потребителей ФЗ №2300-1 от 07.02.1992 г.»; «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» ФЗ №170 от 01.07.2011 г., а также Технического Регламента «О безопасности колесных транспортных средств», и других нормативно-технических документов, регламентирующих действия технических и эксплуатационных служб.

Впервые создаваемая в Российской Федерации независимая экспертная организация должна обеспечить: контроль качества проведения технического осмотра автотранспортных средств уполномоченными на его проведение организациями, включая проверку профессионализма их сотрудников, наличия у них необходимых средств диагностики; контроль качества проведения

предпродажной подготовки АТС.

Региональный Центр экспертизы и сертификации на автомобильном транспорте (Научно-методический Центр системы сертификации ДС АТ), созданный в 1994 году, как орган по сертификации услуг, в соответствии с решением Госстандарта Российской Федерации и министерства транспорта Российской Федерации, располагает семью штатными экспертами, а также необходимой нормативной базой по вопросам технического обслуживания и ремонта АТС всех типов и марок. Мы имеем необходимый опыт работы в качестве независимой экспертной организации. По всем вопросам просим Вас обращаться по телефонам (812) 719-70-27, 719-70-20.

Директор Регионального Центра экспертизы и  
сертификации на автомобильном транспорте  
В. М. Яковлев

**Предлагаем Вашему вниманию первое в Российской Федерации профессиональное учебное пособие по техническому осмотру АТС, выпущенное в свет в апреле 2012 года при поддержке Фонда «Безопасность дорожного движения Ленинградской области» и Регионального Центра Экспертизы и Сертификации на автомобильном транспорте**

**«Диагностика автомобилей  
при эксплуатации и техническом осмотре»**

ФГУ РЦСК г. Сергиев Посад Московской области, 576 страниц, формат 70x100/16 твердый переплет, офсетная бумага 80 гр. Автор К. Л. Гаврилов.

Учебное пособие «Диагностика автомобилей при эксплуатации и техническом осмотре» предназначено в качестве учебно-практического пособия для студентов профильных высших и средних специальных учебных заведений, для подготовки, переподготовки и повышения квалификации инженерно-технического персонала станций и пунктов технического осмотра. Заказ книг по e-mail: srecenter@yahoo.com