

УДК 656.13

**О ПРИНЦИПАХ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ РОССИЙСКОГО  
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ КОНТРОЛЯ ТЕХНИЧЕСКОГО  
СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ**

Зав. кафедрой технической эксплуатации транспортных средств, канд. техн.  
наук, доцент **Черняев И.О.** (Санкт-Петербургский государственный  
архитектурно-строительный университет)

**PRINCIPLES OF IMPROVEMENT OF THE RUSSIAN LEGISLATION IN  
THE VEHICLES TECHNICAL CONDITION CONTROL SPHERE**

Head of Department of vehicles technical operation, Ph.D (Tech.), associate  
Professor **Chernyaev I.O.** (Saint Petersburg State University of Architecture and  
Civil Engineering)

Техническое состояние, транспортное средство, контроль технического  
состояния, предрейсовый контроль, технический осмотр, безопасность  
дорожного движения

*Vehicle technical condition, vehicle technical inspection, vehicle pretrip  
control, road safety, traffic safety*

В статье рассмотрены недостатки российского законодательства, определяющие высокий уровень аварийности по фактору «техническое состояние транспортных средств». Рассмотрены вопросы, связанные с систематизацией видов контроля технического состояния транспортных средств в эксплуатации. Затрагиваются аспекты использования и сопоставления между собой нормативных документов, устанавливающих

требования к техническому состоянию транспортных средств. Для каждого вида контроля технического состояния выполнен краткий обзор существующих недостатков и предложены возможные пути их устранения.

*The article deals with the shortcomings of the Russian legislation that determine the high level of accident rate on the factor of "technical condition of vehicles". The questions connected with systematization of types of control of technical condition of vehicles in operation are considered. The aspects of use and comparison between themselves of the normative documents establishing requirements to technical condition of vehicles are touched upon. For each type of control of technical condition, a brief overview of the existing shortcomings is made and possible ways to eliminate them are proposed.*

Техническое состояние транспортных средств (ТС) по данным официальной статистики занимает последнее место в перечне причин дорожно-транспортных происшествий (ДТП) [1]. Малая доля соответствующего вида ДТП – например, 3,8% по итогам 2018 года [1] – приводит к тому, что о данной причине вспоминают только после резонансных автокатастроф [2], и позволяет различным «специалистам» говорить вообще об отмене мероприятий по предупреждению ее возникновения [3].

Весомость фактора «техническое состояние ТС» определяется не количеством ДТП, а тяжестью их последствий, наибольшей по сравнению с другими факторами – удельное количество погибших в ДТП из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств в 1,5...3 раза больше, чем в среднем по всем видам ДТП [4, 5].

Именно это обстоятельство должно быть мотивирующим при формировании и реализации мероприятий системы контроля технического состояния ТС в эксплуатации. Но современная тенденция аварийности по фактору «техническое состояние ТС», проиллюстрированная графиком на

рисунке 1, позволяет говорить о том, что оно участникам системы, видимо, неизвестно.

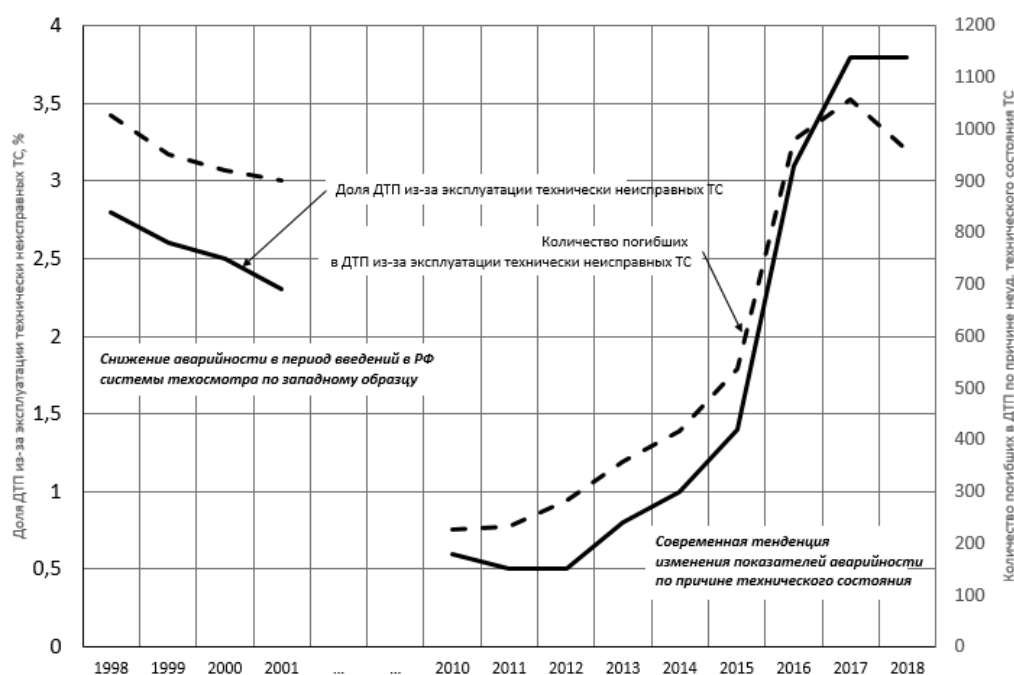


Рис. 1. Изменение аварийности по фактору «техническое состояние ТС»

Положительный эффект от внедрения в Российской Федерации в 1998 году современной европейской нормативной базы и соответствующих технологий контроля технического состояния ТС спустя 20 лет оказался полностью перечеркнут. По причине начавшегося с 2012 года «взрывного» роста ДТП из-за эксплуатации технически неисправных ТС дополнительно произошло вплоть до 7 тысяч ДТП, в которых погибло до 1700 и получило ранение до 10 тысяч человек, что в денежном выражении может быть оценено в 64 млрд. рублей ущерба для экономики страны [6].

В 2018 году негативная тенденция прекратилась. В то же время данные одного года не позволяют пока утверждать, что это явление не временное. На это обращают внимание и профильные специалисты, понимающие необходимость поиска мер, способных сохранить появившиеся положительные изменения [7].

То, что процесс поиска данных мер со стороны государства активно идет, подтверждает рост частоты внесения изменений в законодательство в сфере безопасности дорожного движения (БДД):

- интенсивность потока законодательных инициатив по коррекции правил дорожного движения (от 5 до 10 в течение года), отслеживать которых не успевают не только автовладельцы, но и специалисты, даже вынудила Госавтоинспекцию ввести временный мораторий на изменения ПДД [8];

- в конце декабря 2018 года вступила в действие новая редакция статьи 20 федерального закона от 10.12.95 г. «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ, устанавливающая основные требования по обеспечению БДД, предъявляемые к юридическим лицам, ИП и, в новой редакции, теперь и к физическим лицам;

- с 1 марта 2019 года федеральным законом от 30.10.18 г. № 386-ФЗ возвращается лицензирование всех перевозок автобусами;

- за прошедший год вступил в действие и уже был отменен и заменен новым порядок организации и проведения предрейсового и предсменного контроля технического состояния ТС (приказ Минтранса от 08.08.18 г. № 296);

- с 1 февраля 2018 года вступил в действие межгосударственный ГОСТ 33997-2016 «Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки», отменивший аналогичный морально устаревший ГОСТ Р 51709-2001;

- в феврале 2018 года подверглись коррекции, направленной на приведение в соответствие с действующими нормативными документами, Правила проведения технического осмотра ТС;

- в декабре 2018 года первое чтение прошел законопроект № 529143-7, предусматривающий ужесточение требований к процедуре технического осмотра [8].

Кажущееся избыточным перечисление изменений законодательства приведено не случайно. Оно иллюстрирует, с одной стороны, масштабы необходимых изменений, а, с другой стороны, современный механизм их реализации, заключающийся исключительно в поиске и устранении отдельных пробелов законодательства без решения проблемы принципиально на системном уровне.

Это позволяет говорить о необходимости формулирования, в первую очередь, принципов совершенствования законодательства в сфере контроля технического состояния ТС в эксплуатации.

Первым из данных принципов является необходимость вовлечения в данный процесс не только законотворцев, но и профессионалов, в том числе – непосредственно лиц, осуществляющих эксплуатацию ТС.

Первое направление вовлечения – профессиональные консультации. К чему приводит их отсутствие хорошо описал в одном из интервью интернет-омбудсмен Дмитрий Мариничев (комментируя, что характерно, законы, не имеющие прямого отношения к автомобильному транспорту): «Реализации таких законов превращаются в профанацию, которая показывает, что всё исполняется и всё хорошо. Но на самом деле плюсов не получает никто. Ни пользователи, ни государство.» [9]

Второе направление вовлечения – информирование и мотивация эксплуатирующих организаций. Как показывает практика, не все их представители (и тем более индивидуальные автовладельцы) осознают необходимость и представляют состав нормативной базы контроля технического состояния ТС в эксплуатации, что негативно сказывается на реализации предусмотренных ею мероприятий. В связи с этим ниже на рисунке 2 приведен вариант классификации существующих сегодня в РФ видов контроля технического состояния ТС в эксплуатации.

Классификация основана на положениях федерального закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (статьи 16, 17 и 18). Виды контроля, представляющие собой вложенные циклы, отличаются

по назначению и исполнителям. Так, предрейсовый (предсменный) контроль и контроль после технического обслуживания и ремонта (ТО и Р) выполняются лицами, эксплуатирующими ТС, и представляют собой эксплуатационный контроль [10], результаты которого используются для принятия решений в производственной деятельности. Технический осмотр выполняется организациями, сторонними по отношению к эксплуатирующим и представляет собой «контроль, осуществляемый специально уполномоченными лицами с целью проверки эффективности ранее выполненного контроля», т. е. инспекционный контроль [10].

Для обоснования следующих принципов совершенствования законодательства в сфере контроля технического состояния ТС в эксплуатации, необходимо привести краткий анализ реализации каждого из указанных видов контроля.

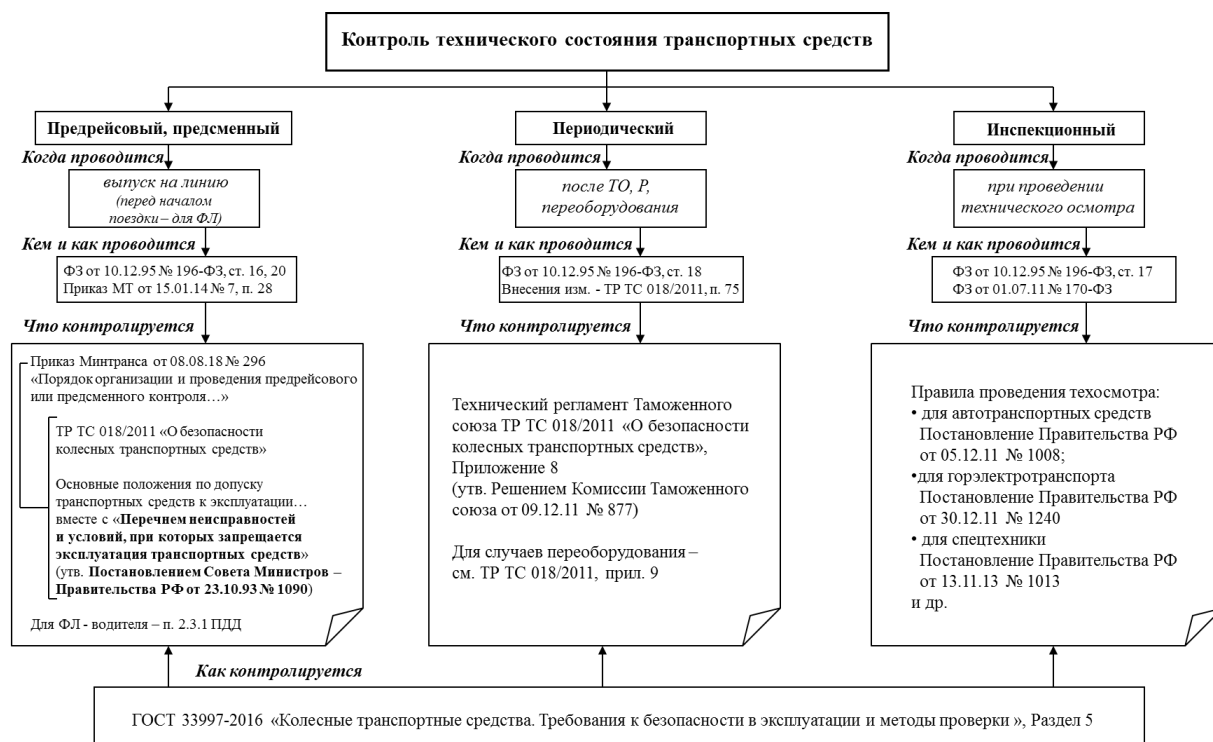


Рис. 2. Вариант классификации видов контроля технического состояния ТС в эксплуатации

## **Об источниках требований к техническому состоянию**

Анализ нормативных документов (см. рис. 2) показывает, что для каждого вида контроля технического состояния используется свой источник (источники) требований к нему. В свою очередь содержащиеся в этих источниках требования отличаются не только по составу (количеству), что, в принципе, обосновано различным назначением видов контроля, но и по содержанию (устанавливают различные допустимые значения одних и тех же параметров).

Так, применяющиеся при предрейсовом (предсменном) контроле «Основные положения по допуску...» имеют ссылки на отмененный ГОСТ Р 51709-2001 и используют морально устаревшую классификацию типов транспортных средств («легковые», «грузовые», «автобусы»), не в полной мере соответствующую современной «европейской классификации» (категории М, N, O).

О существовании вступившего в действие 4 года назад (с 01.01.15 г.) технического регламента Таможенного союза ТО ТС 018/2011, применение которого наиболее логично именно при «периодическом» контроле в практике повседневной работы технических служб автохозяйств, юридические лица и ИП узнали только в конце 2017 года после вступления в действие начавшей ссылаться на него первой версии «Порядка проведения предрейсового контроля...». Основная причина этого в том, что за неисполнение требований ТР ТС 018/2011 не предусмотрено никакой ответственности.

При проведении технического осмотра ТС в качестве источников требований к техническому состоянию используется ряд постановлений Правительства (с учетом особенностей подвижного состава), основные из которых приведены на рис. 2. Следует отметить, что данные документы в своих текстах уже имеют ссылки на ТР ТС 018/2011. Но содержащийся в них перечень требований минимален, что может не обеспечивать необходимую полноту контроля.

Отдельным вопросом является источник методов проверки требований к техническому состоянию, соблюдение которых является гарантией корректности и повторяемости результатов контроля. В существующей системе в качестве документа, устанавливающего методы проверки, можно назвать ГОСТ 33997-2016, но официально с другими источниками требований к техническому состоянию он до сих пор не связан.

Таким образом, одним из существенных недостатков действующей системы контроля технического состояния ТС в эксплуатации можно назвать разрозненность источников требований к техническому состоянию, их противоречия в отдельных вопросах и отсутствие однозначности в установлении методов их проверки. Для устранения этого недостатка можно рекомендовать использование в качестве основного источника требований ТР ТС 018/2011, с обоснованием изменения перечня требований для каждого вида контроля.

### **О предрейсовом (предсменном) контроле технического состояния ТС**

Самым существенным недостатком данного вида контроля до недавнего времени являлось просто отсутствие порядка его проведения. Специалисты говорили о необходимости документа, который бы однозначно устанавливал перечень требований, контроль которых необходим при выпуске, нормировал временные затраты и регламентировал перечень необходимых средств технического диагностирования (до сих пор решение этих вопросов отдано «на откуп» эксплуатирующим организациям, которые в современных условиях подходят к нему часто только с позиции экономии ресурсов).

25.12.2017 вступил в действие утвержденный приказом Минтранса от 06.04.2017 № 141 «Порядок организации и проведения предрейсового контроля технического состояния транспортных средств». Менее чем через год, 15.12.2018, его сменил приказ Минтранса от 08.08.2018 № 296 с аналогичным названием. Однако ни тот, ни другой приказ дали ответы



только на «бумажно-бюрократические» вопросы, касающиеся квалификационных требований к контролерам технического состояния, правильности оформления путевых листов и ведения журнала регистрации результатов предрейсового (предсменного) контроля.

На их примере напрашивается иллюстрация так часто встречающейся сейчас подмены понятий. В 2018 году в путевых листах надо было ставить отметку «прошел предрейсовый контроль технического состояния», а в 2019 году надо будет – «контроль технического состояния транспортного средства пройден». От этого транспортные средства не станут исправнее, но все знают, что инспекторы на дороге в первую очередь будут обращать внимание на данную фразу, выписывая штрафы юридическим лицам за нарушение требования о проведении предрейсового контроля на 30000 рублей. И в этом вся суть современных реформ.

Вопросы «по существу», касающиеся требований, контроль которых в реальном масштабе времени действительно можно осуществить при выпуске ТС, а также методов контроля и наличия необходимого оборудования продолжают оставаться без ответа. В итоге контролеры технического состояния, ставя подпись в путевом листе, вынуждены расписываться в соответствии ТС такому объему требований, для проверки которого при выпуске ТС они не имеют ни технической, ни организационной возможности.

Существуют мнения, что принимаемые нормативные документы ориентированы в основном на крупные хозяйствующие субъекты, в распоряжении которых находится больше ресурсов, способных обеспечить соответствие вновь вводимым требованиям, и не ориентированы на малый бизнес со всеми вытекающими для него последствиями.

Делается это сознательно, или разработчики документов просто не могут или не хотят анализировать современные особенности автотранспортной отрасли, характеризующиеся разукрупнением предприятий [11], также остается неясным. Если же разработка современных

нормативных документов основывается на логике эксплуатации 30-летней давности, то почему при разработке порядка предрейсового (предсменного) контроля не были учтены положения РД-200-РСФСР-15-0179-83 [12], дающего исчерпывающие ответы практически на все обозначенные выше вопросы?

### **О контроле технического состояния транспортных средств после технического обслуживания и ремонта (ТО и Р)**

Данный вид контроля косвенно предусмотрен статьей 18 федерального закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Однако сфера ТО и Р ТС является наименее регулируемой. В законе содержится, а приказом Минтранса от 15.01.14 № 7 подтверждено [13] требование проведения работ по ТО и Р в соответствии с нормами, правилами и процедурами, устанавливаемыми заводами-изготовителями. После выполнения работ техническое состояние должно соответствовать требованиям безопасности, «что подтверждается соответствующим документом».

Никаких дополнительных расшифровок законодательство не дает. Отмена обязательной сертификации услуг по ТО и Р и отсутствие ответственности за неисполнение требований ТР ТС 018/2011, делает результаты выполнения ТО и Р неконтролируемыми с точки зрения обеспечения безопасности дорожного движения.

### **О контроле технического состояния ТС при техническом осмотре**

Данная тема не нуждается в дополнительных комментариях. Она затронута во множестве материалов различных авторов, которые, анализируют как несовершенство законодательства, регулирующего сегодня организацию и проведение технического осмотра ТС [14, 15], так и отрицательное влияние его положений на безопасность дорожного движения [6], которое является следствием перехода авторладельцев на покупку диагностических карт без проведения техосмотра [7]. Анализ функциональной структуры системы технического осмотра показывает, что

необходимые функции реализованы в ней всего на 66%, а обратные связи и ключевые блоки принятия решения отсутствуют [15].

Профессиональное сообщество операторов технического осмотра с оптимизмом оценивает прошедший первое чтение законопроект, предусматривающий ужесточение требований к процедуре проведения технического осмотра, введение ее видеофиксации, выездные проверки пунктов технического осмотра при аккредитации и пр. [8]. Однако его вступление в действие требует подготовки как со стороны автовладельцев, так и со стороны самих операторов технического осмотра. Много ли автовладельцев сможет назвать адрес реального пункта технического осмотра, на который надо будет предъявить для осмотра транспортное средство? И много ли пунктов технического осмотра, работающих сегодня в «спящем» режиме с одним техническим экспертом, не имевшим последние несколько лет серьезной практики, готовы к реальной работе с полным использованием пропускной способности?

## **Выводы**

Обобщая вышеизложенное, можно констатировать отсутствие единого подхода к формированию системы контроля технического состояния транспортных средств в эксплуатации. Это, видимо, является следствием непонимания структурами, имеющими отношение к данной задаче, системных принципов ее решения.

Следствие этого – несогласованность нормативной базы, размытость требований, эпизодические и разрозненные мероприятия по ее совершенствованию, приводящие, в конечном итоге, к непониманию участниками, реализующими предусмотренные системой мероприятия, смысла и цели их реализации. Итог – низкое качество или отсутствие реализации данных мероприятий и рост аварийности по фактору «техническое состояние транспортных средств».

Частично смягчить существующие проблемы в сфере контроля технического состояния транспортных средств в эксплуатации позволят сформулированные по результатам приведенного выше анализа следующие основные принципы совершенствования законодательства:

- вовлечение в процесс совершенствования законодательства не только законотворцев, но и профессионалов, в том числе – непосредственно лиц, осуществляющих эксплуатацию ТС;

- учет готовности участников системы к реализации вновь вводимых требований, определение механизмов обеспечения данной готовности;

- объединение мероприятий по обеспечению надлежащего технического состояния транспортных средств в эксплуатации в единую систему;

- установление базового источника требований к техническому состоянию с обоснованием объемов его требований, используемых при различных видах контроля, а также источника методов контроля данных требований;

- разработка корректного и реализуемого на практике регламента предрейсового (предсменного) контроля технического состояния ТС;

- применение принципа масштабируемости, учитывающего различные объемы ресурсов у крупных автохозяйств с подвижным составом в несколько сотен единиц и у индивидуальных предпринимателей с парком в несколько единиц ТС;

- принципиальное изменение законодательства в сфере технического осмотра ТС, разделяющее контроль технического состояния и страховой бизнес;

- рассмотрение возможности возврата к обязательной сертификации услуг по техническому обслуживанию и ремонту ТС.

## **Литература**

1. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения. – Госавтоинспекция. URL: <http://www.gibdd.ru/stat/> (дата обращения 26.01.2019)

2. Водитель автопоезда проведет 4,5 года в колонии за гибель шести человек на Урале – ТАСС. URL: <https://tass.ru/ural-news/3685241> (дата обращения 26.01.2019)

3. Законопроект № 616362-5 «О внесении изменения в Федеральный закон "О техническом осмотре транспортных средств..."» - Автоматизированная система обеспечения законодательной деятельности. URL: [http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/\(Spravka\)?OpenAgent&RN=616362-5&02](http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/(Spravka)?OpenAgent&RN=616362-5&02) (дата обращения 26.01.2019)

4. Мороз С. М. Диагностирование при государственном техническом осмотре и техническом обслуживании автомобилей. – М.-Н. Новгород: НГТУ, 2002.-330 с.

5. Черняев И.О. Методика обеспечения качества контроля технического состояния транспортных средств в региональных системах государственного технического осмотра. Диссертация на соискание ученой степени кандидата технических наук. Санкт-Петербург. 2006 г. 220 с.

6. Черняев И.О. Система технического осмотра транспортных средств: итоги 5 лет реформ // Автотранспортное предприятие. 2016. № 6. С 2-6.

7. Как снизить число ДТП из-за неисправных автомобилей – Российская газета. URL: <https://rg.ru/2018/09/28/kak-snizit-chislo-dtp-iz-za-neispravnosti-avtomobilej.html> (дата обращения 26.01.2019)

8. Законопроект № 529143-7 – Система обеспечения законодательной деятельности. URL: <http://sozd.duma.gov.ru/bill/529143-7> (дата обращения 26.01.2019)

9. От «суверенного Интернета» нет пользы никому. Это просто кипячение океана. – Фонтанка.ру URL: <https://www.fontanka.ru/2019/01/08/014/> (Дата обращения: 14.01.2019).

10. ГОСТ 16504-81 Система государственных испытаний продукции. Испытания и контроль качества продукции. Основные термины и определения. URL: <http://docs.cntd.ru/document/1200005367> (дата обращения 14.01.2019)

11. Лаврентьев Е.В., Вережкин Н.И., Черняев И.О. Технологическое проектирование автотранспортных предприятий как средство повышения безопасности дорожного движения. // Журнал «Транспорт Российской Федерации» (Санкт-Петербург) № 1(56)/2015, с. 52-55

12. Министерство автомобильного транспорта РСФСР. Техническое управление. РД-200-РСФСР-15-0179-83. Руководство по организации технологического процесса работы службы технического контроля АТП и объединений.

13. Приказ Минтранса России от 15.01.2014 N 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом...». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_164216/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_164216/) (дата обращения 14.01.2019)

14. Куликов Ю.И., Пугачев И.Н. Государственный технический осмотр – залог безотказной работы автомобильного транспорта // Автотранспортное предприятие. – 2014. - № 8 – С. 8-13

15. Черняев И.О. Модель функциональной структуры системы контроля технического состояния транспортных средств. // Известия Международной академии аграрного образования, №35, 2017, С. 193-198

### **Сведения об авторе**

**Черняев Игорь Олегович**, зав. кафедрой технической эксплуатации транспортных средств, к.т.н., доцент, Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет.

E-mail: [chernyaev@rambler.ru](mailto:chernyaev@rambler.ru)