

УДК 338.47

ПРОБЛЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ КАЧЕСТВА И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ ЕЖЕГОДНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

С.А. Анохин

ФГБОУ ВПО «Тамбовский государственный технический университет», г. Тамбов

Рецензент д-р техн. наук, профессор Ю.Ю. Громов

Ключевые слова и фразы: государственное регулирование; государственный технический осмотр; повышение качества; ремонт автотранспортных средств; техническое обслуживание.

Аннотация: Проведен анализ государственного регулирования государственного технического осмотра автотранспортных средств. Представлен способ повышения качества автотранспортных услуг через создание саморегулируемой организации в автотранспортной отрасли.

Качество услуг в области технического осмотра и ремонта транспортных средств в настоящее время находится не на должном уровне. Ситуация обусловлена наличием ряда правовых, организационных и информационных пробелов, а также отсутствием государственной политики по их эффективному решению.

Правовые пробелы, в основном, связаны с отменой главных государственных рычагов регулирования (лицензирование и обязательная сертификация) данного вида работ и услуг, а также с ограниченной сферой действия «Правил оказания услуг (выполнения работ) по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств» [5] (*далее – Правила оказания услуг ТО и Р*).

Настоящие Правила являются единственным нормативно-правовым актом, регулирующим рассматриваемую деятельность. Ограниченность правил оказания услуг ТО и Р обусловлена тем, что их требования распространяются только на экономические отношения между гражданами, зака-

Анохин Сергей Александрович – аспирант кафедры «Организация перевозок и безопасность дорожного движения», e-mail: fwut@mail.ru, ТамбГТУ, г. Тамбов.

зывающими услуги (работы) по ТО и Р для транспортных средств исключительно для собственных нужд, и лицами, оказывающими подобные услуги. Данный нормативно-правовой акт не предусматривает на месте гражданина организацию (юридическое лицо) или индивидуального предпринимателя (физическое лицо, осуществляющее предпринимательскую деятельность). Количество автотранспортных предприятий (АТП) с собственными ремонтными мастерскими в 1990-х гг. резко сократилось. Сейчас все больше предприятий предпочитают заказывать подобного рода услуги в специализированных организациях. В основном, это связано с небольшими размерами АТП, которым не выгодно содержать мастерские для двух-трех единиц техники. После введения закона [1] об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (*далее* – закон ОСАГО) еще одним участником отношений по оказанию услуг ТО и Р транспортных средств выступают страховые организации. Отсутствие подобных правил оказания услуг ТО и Р правовых норм для организаций влечет невозможность АТП и страховым организациям в полном объеме защищать свои интересы, в частности интересы на оказание качественных услуг ТО и Р.

В результате указанных причин произошло снижение эффективности контроля и надзора за деятельностью организаций, осуществляющих ТО и Р транспортных средств.

Также с точки зрения права не урегулирована проблема организации фирменного ТО и Р транспортных средств, объем фактической реализации функций которых на российском рынке имеет постоянную тенденцию к росту. Большинство изготовителей транспортных средств, реализующих свою продукцию на транспортном рынке Российской Федерации, предлагают при этом собственные системы фирменного ТО и Р, отличающиеся низким качеством.

Ситуация не изменилась даже после выхода закона «О техническом регулировании» [2] (*далее* – Закон о техническом регулировании), так как разработка технического регламента, определяющего требования к безопасности транспортных средств при выпуске их из ТО и Р, в рамках данного закона не предусмотрена.

Организационные пробелы обусловлены тем, что рынок услуг (работ) по ТО и Р транспортных средств открыт для всех желающих на нем работать, не реализуется даже заявительный принцип регистрации субъектов данного вида предпринимательства. В связи с этим не существует барьеров в виде нормативных требований к производственно-технической базе, квалификации персонала, технологическому обеспечению и другим параметрам соискателя, позволяющим обеспечить хотя бы минимальный уровень безопасности и качества выпускаемых из ТО и Р транспортных средств.

Информационный пробел обусловлен тем, что из-за отсутствия необходимых статистических данных и других информационных ресурсов на федеральном уровне невозможно осуществлять разработку и реализацию государственной политики в сфере ТО и Р транспортных средств.

В целом указанные пробелы приводят к ряду негативных ситуаций при ТО и Р транспортных средств, например:

- развитие теневого рынка;
- снижение качества услуг;
- отсутствие контроля за безопасностью выпускаемых из ТО и Р транспортных средств и т.д.

Все это вызывает значительное социальное напряжение и заметное недовольство в обществе.

О неудовлетворительном техническом состоянии парка транспортных средств свидетельствуют результаты его государственного технического осмотра (ГТО), в ходе которого не допускаются к эксплуатации более 12 % проверяемых транспортных средств (без учета транспортных средств, прошедших ГТО коррумпированным путем), и контрольно-надзорная деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения (*далее* – ГИБДД МВД РФ), которая ежегодно выявляет около 2 млн неисправных транспортных средств и регистрирует дорожно-транспортные происшествия (ДТП) из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств.

При этом потребителями услуг ТО и Р транспортных средств не востребованы механизмы судебной защиты их прав из-за значительной затратности и продолжительности судебных процедур, а оперативные и низкозатратные механизмы внесудебной защиты отсутствуют.

В настоящее время в Российской Федерации проводится административная реформа, направленная на деbüroкратизацию и освобождение государственных органов от избыточных функций. Замещать данные функции предполагается механизмами саморегулирования, правовой основой для реализации которых является федеральный закон [3] «О саморегулируемых организациях» (*далее* – Закон о саморегулируемых организациях).

Эффективность данного метода замещения подтверждается зарубежным опытом. Но, как часто это бывает, данный опыт не может быть полностью применен к отечественной системе. В соответствии с Законом о саморегулируемых организациях членство является добровольным, что усложняет процесс интеграции в саморегулируемую систему. Не многие из лиц, оказывающих услуги по ТО и Р транспортных средств, захотят добровольно вступать в саморегулируемую организацию, так как это связано с определенными затратами и ограничениями.

На наш взгляд, чтобы саморегулируемая система могла эффективно работать в сфере оказания услуг по ТО и Р транспортных средств, членам саморегулируемой организации нужен ряд стимулов, основным из которых является проведение ГТО.

В рамках проводимой административной реформы процедура проверки технического состояния транспортных средств признана избыточной для ГИБДД МВД РФ. Инспекторы ГИБДД МВД РФ на пунктах техосмотра, который осуществляет коммерческая организация, непосредственно участвуют в этих работах и руководят контролерами. Они же принимают окончательное решение о выдаче талона государственного технического осмотра. Также ГИБДД МВД РФ осуществляет надзор за проведением ГТО в Российской Федерации, то есть за результатами своей же, по сути, деятельности.

В нашей стране ГТО с диагностированием внедряется с 1998 г. и объединяет две процедуры:

1) производственную проверку технического состояния транспортных средств;

2) антикриминальную проверку транспортных средств и водителя.

Проведение второй процедуры является излишней, так как она никак не влияет на безопасность дорожного движения (БДД) и не связана с технической составляющей процедуры ГТО, являющейся его смыслом. Выявление криминальных транспортных средств и водителей, если не противоречит самому смыслу ГТО, то во всяком случае является придатком, без которого вполне можно обойтись (тем более, что выявляется крайне низкое количество криминальных транспортных средств). С задачей выявления угнанных автомобилей неплохо справляется процедура регистрации транспортных средств, ГТО показатель выявления несколько не улучшает. В этом случае предлагается убрать вторую процедуру из состава ГТО и сконцентрироваться на непосредственном техническом состоянии транспортных средств и БДД.

После утверждения Положения о проведении конкурса среди юридических лиц и индивидуальных предпринимателей на участие в проверке технического состояния транспортных средств с использованием средств технического диагностирования при ГТО [4] (*далее* – Положение о конкурсе) ожидалась монополизация, которой на практике так и не произошло. Государственный технический осмотр проводился одной организацией, выигрывающей конкурс из года в год и не допускающей иных не менее достойных участников. Большинство участников конкурса в результате проигрыша не могут применить дорогостоящее оборудование, либо применение его не окупается иными услугами в сфере ТО и Р транспортных средств. В результате многие отказываются применять дорогостоящее диагностирующее оборудование, заменяя его, как правило, более дешевым, не прошедшим сертификацию и не отвечающим стандартам качества, оборудованием. Такое оборудование не может гарантировать даже минимальной безопасности транспортного средства.

Недобросовестные организации-«победители» превратили полезную технологическую процедуру в коммерческую и бессмысленную для общества манипуляцию, а монополия на ее проведение обеспечивает им прикрытия. Поэтому цели Положения о конкурсе по снижению коррупции и монополизации, на мой взгляд, не достигнуты.

В связи с вышеизложенным предлагается:

– допустить все желающие организации, оказывающие услуги по ТО и Р транспортных средств, отвечающие определенным заданным параметрам, к проведению ГТО;

– создать саморегулируемую организацию (на подобие РСА), осуществляющую допуск к проведению ГТО и контролирующую деятельность организаций, проводящих ГТО, а также ТО и Р транспортных средств;

– передать надзорные функции Министерству транспорта РФ.

Общую систему регулирования предпринимательской деятельности по ТО и Р транспортных средств, а также осуществление ГТО транспортных средств, предполагается основывать на разграничении полномочий между федеральными органами исполнительной власти и саморегулируемыми организациями исполнителей ТО и Р транспортных средств (рис. 1, 2).

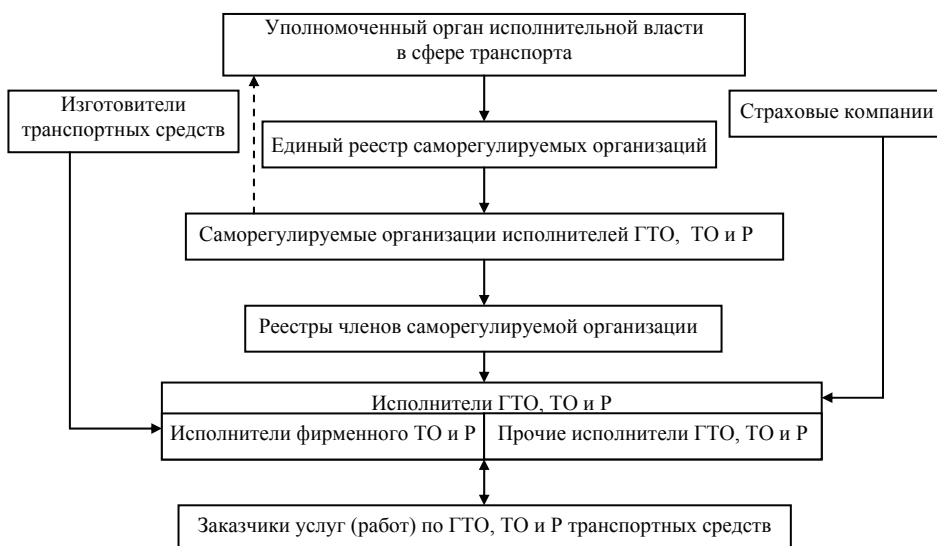


Рис. 1. Схема системы ГТО, ТО и Р транспортных средств в условиях саморегулирования

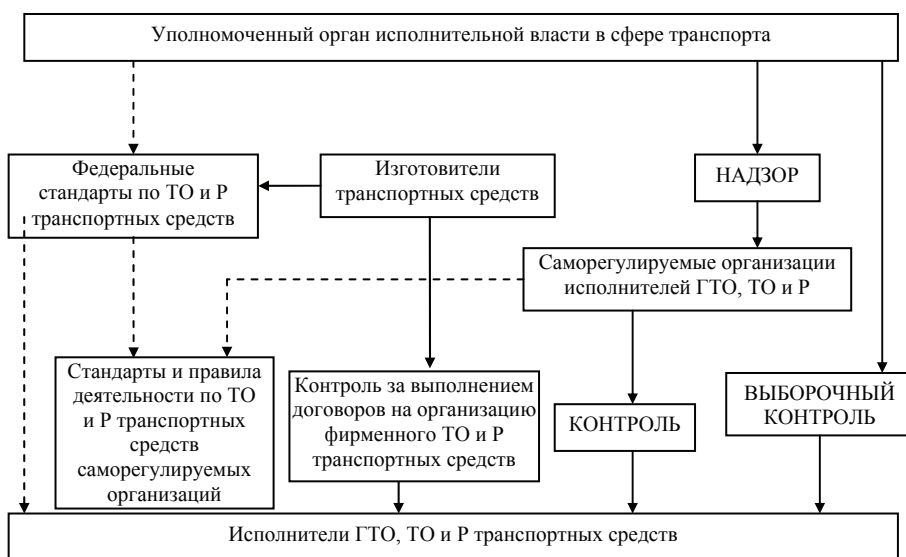


Рис. 2. Регулирование деятельности по ГТО, ТО и Р транспортных средств

Список литературы

1. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств : федер. закон от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ // *Собрание законодательства РФ*. – 2002. – № 18. – Ст. 1720.
2. О техническом регулировании : федер. закон от 27.12.2002 г. № 184-ФЗ // *Собрание законодательства РФ*. – 2002. – № 52. – Ч. 1. – Ст. 5140.
3. О саморегулируемых организациях : федер. закон от 01.12.2007 г. № 315-ФЗ // *Собрание законодательства РФ*. – 2007. – № 49. – Ст. 6076.

4. О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств, зарегистрированных в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации : постановление Правительства РФ от 31.07.1998 г. № 880 // Собрание законодательства РФ. – 1998. – № 32. – Ст. 3916.

5. Об утверждении Правил оказания услуг (выполнения работ) по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств : постановление Правительства РФ от 11.04.2001 г. № 290 // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 17. – Ст. 1712.

Problems of State Regulation of Quality and Competitiveness of Annual Checkup of Vehicles

S.A. Anokhin

Tambov State Technical University, Tambov

Key words and phrases: maintenance service; repair of vehicles; quality improvement; state regulation; state checkup.

Abstract: The analysis of state regulation of state technical checkup of vehicles is conducted. The way of improving the quality of auto transportation services through the creation of self-regulatory organization in road transport industry is presented.

© С.А. Анохин, 2011