

УДК 656.3.078

С. Н. КАРАСЕВИЧ, кандидат технических наук, С. А. АЗЕМША, кандидат технических наук, С. Л. ЛАПСКИЙ, магистр технических наук, Т. В. ГРИЩЕНКО, магистр техники и технологии, О. О. ЯСИНСКАЯ, магистр техники и технологии, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ОЦЕНКА СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ СИСТЕМЫ ПЕРИОДИЧЕСКИХ ТЕХНИЧЕСКИХ ОСМОТРОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Дана оценка современному состоянию системы государственного технического осмотра транспортных средств в Республике Беларусь. Приведены результаты анализа уровня автомобилизации населения, дорожно-транспортной аварийности, в том числе по причине технической неисправности автотранспортных средств и практики нормативно-правового регулирования периодических технических осмотров транспортных средств. Рассмотрены возможные пути совершенствования нормативно-правового регулирования системы периодических технических осмотров транспортных средств в Республике Беларусь.

Введение. Институт государственного технического осмотра (ГТО) транспортных средств (ТС), подлежащих государственной регистрации и государственному учету, по-прежнему сохраняет свою актуальность для достижения целей обеспечения безопасности дорожного движения (БДД) и охраны окружающей среды [1].

К настоящему времени в Республике Беларусь создана основа нормативного правового регулирования ГТО ТС и функционирует достаточно устоявшаяся система оказания услуг в сфере технического диагностирования ТС и их допуска к участию в дорожном движении. ГТО является обязательным для ТС, самоходных машин, подлежащих государственной регистрации и государственному учету в Беларуси.

Современное состояние автомобильного транспорта в Республике Беларусь характеризуется высокими темпами роста уровня автомобилизации. В период с 2010 по 2019 год автопарк страны увеличился с 3,6 млн ед. до 4,38 млн ед. Ежегодный прирост количества автотранспортных средств в среднем составил 2,23 %. Почти 90 % автомобилей зарегистрированы на личных владельцев и основной прирост показателя происходит за счёт увеличения числа легковых автомобилей, находящихся в собственности граждан.

Статистика дорожно-транспортной аварийности и тяжести ее последствий позволяет говорить об эффективности мер, принимаемых государством в сфере контроля технического состояния ТС. Однако прогнозы на перспективу, подтверждающие ожидаемый неуклонный рост автопарка в стране, бурное развитие автомобилестроения и современных информационных систем требуют принятия адекватных мер и усилий, направленных на совершенствование системы ГТО ТС.

Постановка задачи. Основой для оценки уровня автомобилизации, степени обеспеченности БДД в Республике Беларусь, в том числе аварийности по причине технической неисправности ТС, послужили статистические данные Национального статистического комитета Республики Беларусь и Информационно-аналитического центра МВД РБ [2, 3].

Данные по ДТП с пострадавшими и тяжести их последствий в республике за последние 11 лет (с 2009 по 2019 год) свидетельствуют о снижении смертности на дорогах. При этом доля ДТП с пострадавшими из-за

технических неисправностей ТС в Беларуси ежегодно составляет не более 1 % (таблица 1).

Таблица 1 – Доля ДТП по причине технической неисправности ТС

Год	Всего ДТП	ДТП по причине технической неисправности ТС	
		количество	доля, %
2010	6363	43	0,68
2011	5897	36	0,61
2012	5187	20	0,39
2013	4730	24	0,51
2014	4550	15	0,33
2015	4151	21	0,51
2016	3654	17	0,47
2017	3418	23	0,67
2018	3399	26	0,76
2019	3567	21	0,59

Проанализирована статистика ДТП и тяжести их последствий по причине технических неисправностей ТС в Республике Беларусь за период с 2010 по 2019 год и установлено, что в среднем ежегодно по стране происходит 25 ДТП с пострадавшими по причине технической неисправности ТС. Неисправности тормозной системы, разрыв шин и недопустимый износ протектора являются наиболее распространенными причинами всех ДТП с пострадавшими, зарегистрированных по причине технической неисправности ТС (более 70 % всех таких ДТП).

Результаты расчетов сложившейся тенденции исследуемых показателей аварийности показали, что снижение уровня аварийности, численности погибших, транспортного риска наблюдается на фоне растущего в стране автомобильного парка. Благодаря принимаемым мерам отмечается положительная тенденция к снижению аварийности по причине технической неисправности ТС.

Между тем, к сожалению, в официальный государственный статистический учет попадают только данные об ДТП с пострадавшими (т. н. «учетные» ДТП), в которых физически причинен ущерб жизни и здоровью

людям. Поскольку причины и факторы, обуславливающие учетные и неучетные ДТП однородны, для повышения объективности представляется важным включать в анализ дорожно-транспортной аварийности и неучтенные происшествия (ДТП с материальным ущербом).

На перспективы развития системы ГТО ТС оказывают влияние ключевые глобальные тренды, сложившиеся в мировой автомобильной отрасли, в сфере организации дорожного движения, цифровизации услуг, сервисов и документооборота: электрификация ТС (гибридные автомобили и электромобили), повышение экологичности ТС (экологические стандарты, разработка системы экоклассов, внедрение «экомаркировки», ограничение въезда в экологические зоны согласно экоклассу), повышение автономности ТС (автомобили с высокой степенью автоматизации управления), внедрение сетевых (телекоммуникационных) технологий в транспортных системах (подключенные автомобили), внедрение электронных паспортов ТС, создание электронных баз данных и многие другие.

Одновременно с этим требуют своего решения насущные вопросы, касающиеся совершенствования порядка проведения периодических технических осмотров ТС, упрощения административных процедур и поэтапного перевода таких процедур и документооборота в цифровое поле, развития организационной структуры и производственного звена УП «Белтехосмотр», а также реорганизация и совершенствование системы подготовки и повышения квалификации персонала, занятого в сфере технического диагностирования ТС и их допуска к участию в дорожном движении.

Перспективное развитие института ГТО ТС в стране требует применения комплексного подхода и постоянного совершенствования правовых, нормативных, организационных, инфраструктурных и иных условий на основе актуализации нормативной правовой базы, внедрения новых моделей, подходов, технологий и успешных мировых практик.

Особую актуальность имеет имплементация международных правовых норм и правил в национальное законодательство, гармонизация и унификация требований технических нормативных правовых актов с международной практикой. Востребован переход национальной системы ГТО ТС к применению технического регламента Евразийского экономического союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств». Следует ориентироваться на положительный зарубежный опыт, в частности Директивы Евросоюза (2014/45/EU, 2014/47/EU), обновленное российское право, содержащее в себе большое количество предписаний, с помощью которых нормативные правовые акты обеспечивают создание современной и эффективной системы ГТО ТС.

Таким образом, функционирование системы ГТО ТС сталкивается с рядом проблем правового, организационного и технического характера, которые приводят к снижению эффективности деятельности в сфере технического диагностирования ТС и их допуска к участию в дорожном движении. На решение данного спектра насущных проблем и направлено настоящее исследование.

Основная часть. В Республике Беларусь законодательно закреплены требования в сфере государственного технического осмотра транспортных средств (ГТО ТС) как по выполнению международных обязательств (Указ Президента Республики Беларусь от 21.04.2004 г. № 24 «О присоединении Республики Беларусь к Соглашению о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных ТС и взаимном признании таких осмотров», постановление Кабинета Министров Республики Беларусь от 31.03.1995 г. «О присоединении к Европейской конференции министров транспорта»), так и в национальном законодательстве (указах Президента Республики Беларусь, законах Республики Беларусь и постановлениях Совмина Республики Беларусь и Министерства транспорта и коммуникаций).

Отношения в сфере технического осмотра в нашей стране регулируются международными соглашениями и договорами Республики Беларусь, Указом Президента Республики Беларусь от 28.11.2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения», Указом Президента Республики Беларусь от 30.12.2019 г. № 492 «Об изменении указов Президента Республики Беларусь», Законом Республики Беларусь № 313-3 «О дорожном движении», Положением о порядке проведения ГТО ТС и их допуска к участию в дорожном движении, утвержденным постановлением СМ РБ от 30.04.2008 г. № 630, а также принимаемыми в соответствии с ними иными НПА и ТНПА РБ.

Последние существенные изменения и дополнения в базовые НПА РБ внесены более 10 лет назад и не удовлетворяют современным потребностям системы ГТО (Закон Республики Беларусь от 5 января 2008 года «О дорожном движении», Положение о порядке проведения ГТО ТС и их допуска к участию в дорожном движении, утвержденное постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 апреля 2008 г. № 630).

В соответствии с действующим законодательством Республики Беларусь техническое состояние и конструкция ТС, самоходных машин, а также принадлежностей к ним и запасных частей, включая их экологическую безопасность, должны отвечать требованиям ТНПА. На основании положений закона Республики Беларусь проведение ГТО является обязательным для ТС, самоходных машин, подлежащих госрегистрации и госучету.

Ответственность за нарушение правил эксплуатации ТС, в том числе за управление ТС с техническими неисправностями и ТС, в отношении которого не выдано разрешение на допуск к участию в дорожном движении, предусмотрена Кодексом Республики Беларусь об административных правонарушениях от 21.04.2003 г. № 194-3.

Государственное регулирование и управление в области дорожного движения в Беларуси согласно ст. 7 Закона № 313-3 от 05.01.2008 года «О дорожном движении» включает в себя определение порядка проведения ГТО ТС, самоходных машин и их допуска к участию в дорожном движении, который в настоящее время установлен Постановлением СМ Республики Бела-

речь от 30.04.2008 года № 630 с принятыми изменениями и дополнениями.

Для комплексного решения задач в сфере ГТО Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Приказом от 09.06.2003 г. № 208-Ц создано республиканское унитарное сервисное предприятие «Белтехосмотр» (УП «Белтехосмотр»). Уполномоченной организацией по выдаче разрешения на допуск ТС (за исключением колесных тракторов, прицепов, полуприцепов к ним) к участию в дорожном движении является УП «Белтехосмотр».

Уставные цели УП «Белтехосмотр» предусматривают реализацию в соответствии с законодательством Республики Беларусь и предоставленными полномочиями комплекса организационно-технических мероприятий, направленных на установление надлежащих условий для обеспечения БДД, в части развития и совершенствования системы диагностирования технического состояния ТС, в том числе проведения ГТО ТС, подлежащих государственной регистрации и государственному учету (за исключением колесных тракторов и прицепов к ним), удовлетворения потребности физических и юридических лиц в услугах по проведению ГТО, а также хозяйственная деятельность, направленная на получение прибыли.

Функция осуществления административной процедуры по выдаче разрешения на допуск ТС (за исключением колесных тракторов, прицепов, полуприцепов к ним) к участию в дорожном движении НПА возложена на УП «Белтехосмотр». Разрешение на допуск ТС к участию в дорожном движении выдается работником УП «Белтехосмотр» по месту проведения ГТО ТС.

Административные процедуры, реализуемые УП «Белтехосмотр» в соответствии с постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.04.2008 г. № 630:

- выдача разрешения на допуск ТС к участию в дорожном движении (за исключением колесных тракторов и прицепов к ним);
- подтверждение соответствия ТС требованиям технических норм ЕКМТ;
- выдача международного сертификата технического осмотра ТС (МСТО);
- выдача (продление срока действия) свидетельства о допуске ТС к перевозке опасных грузов;
- выдача сертификата соответствия и его дубликата, внесение изменений и (или) дополнений в сертификат соответствия, выдача решения о прекращении действия сертификата соответствия по инициативе владельца сертификата соответствия осуществляется организациями, аккредитованными органами сертификации.

Основным направлением деятельности УП «Белтехосмотр» и источником дохода является осуществление административной процедуры по выдаче разрешений на допуск ТС к участию в дорожном движении (удельный вес в общем объеме услуг около 65 %). Проведение ГТО на собственных ДС составляет 10 % рынка услуг.

В 2019 году на диагностических станциях осуществлено 1 291 537 проверок ТС. Диагностическими станциями УП «Белтехосмотр» оформлено и выдано 146 028

диагностических карт ТС. Количество разрешений на допуск ТС к участию в дорожном движении за 2019 год составило 1,15 млн (в 2013 году – 1,86 млн). На рисунке 1 показана динамика изменения количества выданных разрешений на допуск ТС к участию в дорожном движении в 2013–2019 годах.

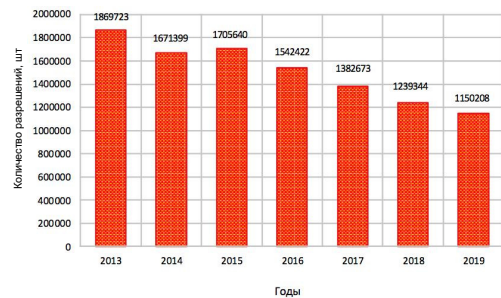


Рисунок 1 – Динамика изменения количества выданных разрешений на допуск ТС к участию в дорожном движении

Снижение анализируемого показателя, представленного на рисунке 1, объясняется дополнительной финансовой нагрузкой на автовладельцев в виде государственной пошлины (дорожного сбора), которая с 2014 года НПА РБ привязана к техническому осмотру ТС. Процентное соотношение количества выданных разрешений к общему количеству ТС, зарегистрированных в Республике Беларусь за период с 2006 по 2019 год, показано на рисунке 2.

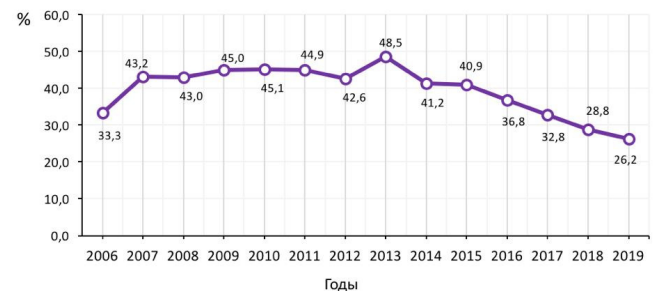


Рисунок 2 – Динамика изменения процентного соотношения количества выданных разрешений к общему количеству зарегистрированных ТС в 2006–2019 годах

Анализ графика на рисунке 2 свидетельствует о том, что с 2014 года наблюдается тенденция к снижению количества ТС, предоставляемых автовладельцами на ГТО. Это объясняется в значительной степени привязкой дорожного сбора к процедуре прохождения ГТО ТС и несовершенством в масштабах государства системы контроля участия в дорожном движении ТС, в отношении которых не выдано разрешение на допуск ТС к участию в дорожном движении. Размер платы дорожного сбора многократно превышает размер платы по штрафным санкциям за управление ТС, в отношении которого не выдано разрешение на допуск к участию в дорожном движении. В этих условиях многие автовладельцы уклоняются от прохождения ГТО, что оказывает негативное влияние на обеспечение БДД, снижает собираемость доходов в формируемый государством дорожный фонд и ухудшает показатели работы ДС.

В Республике Беларусь создана достаточно развитая сеть диагностических станций (ДС) для прохождения

технических осмотров ТС. В настоящее время функционируют 224 ДС, из которых 10 % принадлежит УП «Белтехосмотр», остальные ДС имеют иных собственников, в т. ч. в лице частных организаций (рисунок 3).

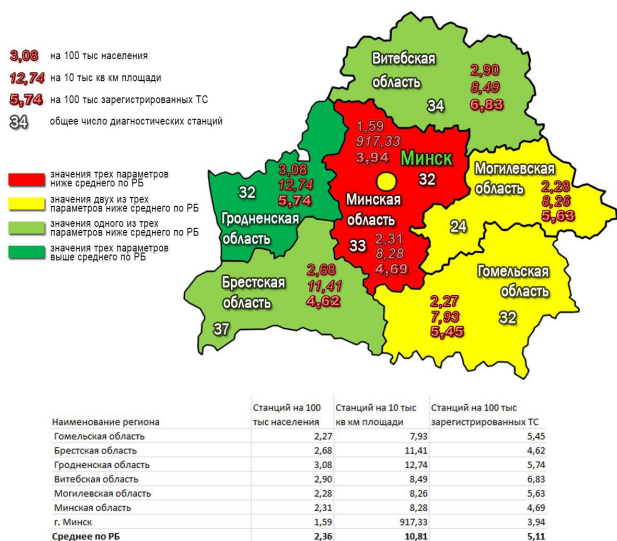


Рисунок 3 – Характеристики ДС

На рисунке 4 показаны места постоянной и временной дислокации действующих на территории Республики Беларусь ДС, реализующих периодический технический осмотр ТС.

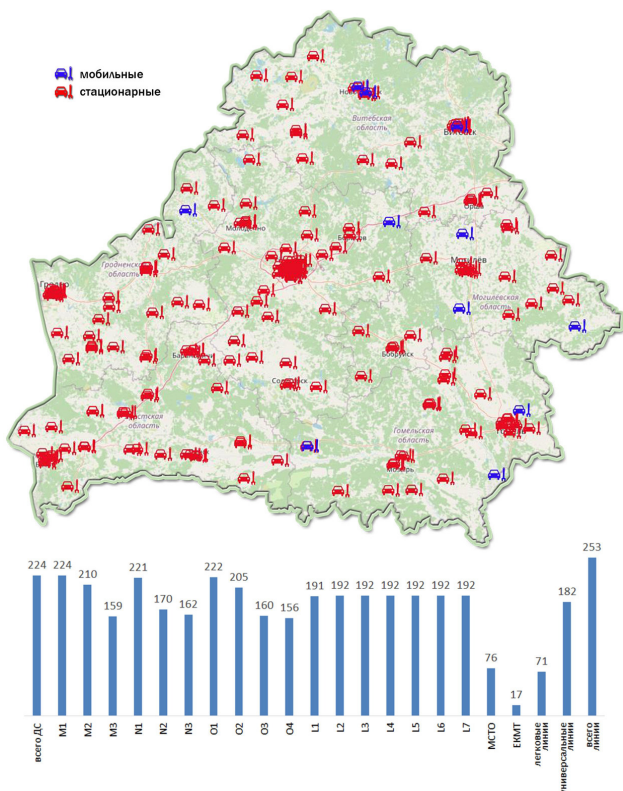


Рисунок 4 – Месторасположение ДС на территории Республики Беларусь

Графическая визуализация пространственных данных, показанная на рисунке 5, свидетельствует о том, что на подавляющей площади страны обеспечивается транспортная доступность ДС в радиусе 30 км. Относительная обеспеченность административно-территориальных

единиц ГТО на постоянной основе по стране составляет около 90 %.

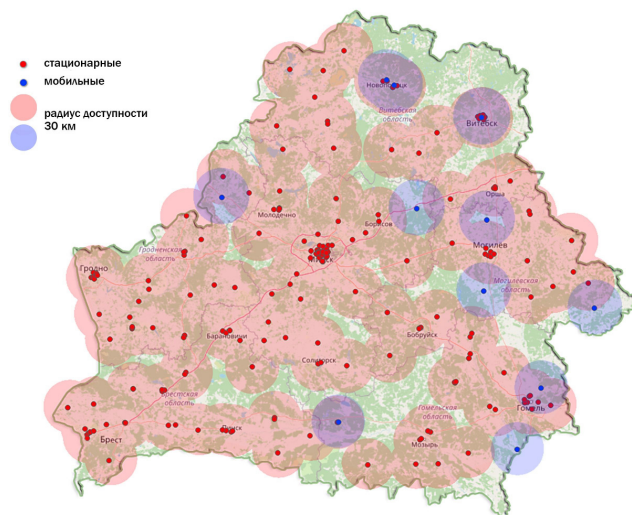


Рисунок 5 – Карта транспортной доступности стационарных и мобильных диагностических станций в радиусе 30 км

На перспективу является актуальным полный охват всех административно-территориальных единиц Республики Беларусь достаточной инфраструктурой, обеспечивающей проведение контрольно-диагностических работ по техническому осмотру ТС на постоянной основе.

Перспективное развитие института ГТО ТС в стране в соответствии с мировыми тенденциями требует применения комплексного подхода и постоянного совершенствования правовых, нормативных, организационных, инфраструктурных и иных условий на основе совершенствования и актуализации нормативной правовой и нормативно-технической базы, внедрения новых моделей, подходов, технологий и успешных мировых практик.

Анализ нормативной правовой и нормативно-технической базы Республики Беларусь показал, что на сегодня уже создана основа правового регулирования вопросов ГТО ТС. В нашей республике действует достаточно устоявшаяся система организации работ по проведению ГТО ТС в рамках национального законодательства. Однако имеющаяся в Республике Беларусь нормативная правовая база в сфере ГТО не может быть признана полностью соответствующей насущным потребностям. Сфера нормативного правового регулирования ГТО ТС в Республике Беларусь характеризуется наличием ряда неурегулированных проблем.

Существующая налоговая политика по механизму уплаты дорожного сбора не позволяет субъектам хозяйствования, задействованным в сфере ГТО ТС функционировать устойчиво и эффективно. К настоящему времени не реализованы планировавшиеся изменения по механизму взимания государственной пошлины за выдачу разрешения на допуск ТС к участию в дорожном движении, что негативно сказывается на функционировании системы ГТО ТС. Изменение законодательства Республики Беларусь должно быть направлено на создание условий для исключения случаев участия в дорожном движении ТС, не прошедших ГТО.

Обзор зарубежного опыта по вопросу существующих подходов к сбору транспортного налога показал,

что в Германии, РФ и ряде других стран транспортный налог уплачивается собственником ТС самостоятельно, что обеспечивает удовлетворительные показатели собираемости налога и одновременно с этим стимулирует автовладельцев снимать с государственного учета неиспользуемые ТС. В ряде стран Евросоюза увязывают транспортный налог с вредными выбросами CO₂.

Административная процедура выдачи международного сертификата технического осмотра (МСТО) усложнена из-за того, что проверка ТС проходит на ДС, которые выдают диагностическую карту, и только на ее основании УП «Белтехосмотр» выдает сертификат. С учетом этих обстоятельств целесообразен переход на более простой порядок получения МСТО. Существует возможность усовершенствовать подходы по выдаче МСТО в Республике Беларусь, а именно в качестве альтернативы МСТО использовать диагностическую карту ТС. Такой подход реализован в Российской Федерации. Кроме того, следует отметить, что без проведения технического осмотра и «свежей» диагностической карты в РФ страховые полисы ОСАГО не оформляются.

Для Беларуси актуальна разработка НПА и ТНПА, устанавливающих дополнительные требования к проведению ГТО ТС, обеспечивающих повышение объективности и беспристрастности технического осмотра ТС, обеспечения возможности поэтапного перехода к электронному документообороту и совершению административных процедур в сфере ГТО. Востребованы мероприятия, направленные на цифровизацию предоставляемых услуг в сфере ГТО ТС. Перевод услуг в электронный формат, проактивный формат их предоставления, цифровизация – тренды, по которым идет развитие во всем мире.

Например, выдача свидетельства о допуске ТС к перевозке опасных грузов, продление срока действия ранее выданного свидетельства о допуске ТС к перевозке опасных грузов реализуется в России как государственная услуга, доступная через портал госуслуг (URL: <https://www.gosuslugi.ru>). Предоставление государственной услуги регулируется Приказом МВД России от 10 сентября 2019 г. № 611 «Об утверждении Административного регламента МВД РФ по предоставлению государственной услуги по выдаче свидетельства о допуске ТС к перевозке ОГ», определяющим сроки, порядок и последовательность выполнения административных процедур (действий) должностными лицами подразделений ГИБДД МВД РФ, на которые возложены функции по предоставлению данных государственных услуг. Данный административный регламент устанавливает стандарт качества предоставления государственной услуги.

В частности, для Республики Беларусь в качестве пилотной сферы актуален и возможен переход к осуществлению административной процедуры по выдаче разрешения на допуск ТС к участию в дорожном движении в электронном виде, формированию диагностической карты ТС в электронном виде.

Целевая модель осуществления административной процедуры по выдаче разрешения на допуск ТС (за исключением колесных тракторов, прицепов, полуприцепов к ним) к участию в дорожном движении в электронной форме через единый портал электронных услуг и использование электронного формата диагностиче-

ской карты и разрешения на допуск ТС к участию в дорожном движении предполагает достичь следующие главные принципы: *доступность, простота, удобство, быстрота*. Предложенное решение ориентировано на повышение уровня удовлетворенности автовладельцев результатами взаимодействия с УП «Белтехосмотр» и диагностическими станциями при получении услуг, сокращение документооборота на бумажных носителях и сопутствующих расходов.

Вполне оправданным является внедрение подхода, реализуемого и законодательно закрепленного в РФ по переводу диагностической карты ТС в электронный вид. В соответствии с принятыми изменениями в законодательстве РФ по результатам технического осмотра ТС оператор оформляет в ЕАИСТО в электронном виде по установленной Минтранс России форме диагностическую карту, содержащую заключение о соответствии или несоответствии ТС обязательным требованиям безопасности ТС (подтверждающую или не подтверждающую допуск ТС к участию в дорожном движении), которая подписывается усиленной квалифицированной электронной подписью технического эксперта, проводившего техническое диагностирование ТС.

В рамках перехода к электронным административным процедурам предлагается усилить роль АИС «Белтехосмотр», а именно обязать ДС в обязательном порядке работать через АИС «Белтехосмотр» для обеспечения обмена данными в режиме онлайн. Данный подход может быть реализован путем внесения изменений и дополнений в постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 24.08.2009 года № 73 (в ред. постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь 16.01.2018 года № 1).

Кроме того, создание и эксплуатация АИС «Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев ТС» Белорусским бюро по транспортному страхованию, в том числе наличие сервиса проверки наличия действующего договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС создает предпосылки для организации в ходе ГТО ТС контроля документа, подтверждающего наличие заключения договора обязательного страхования гражданской ответственности владельца ТС в электронном формате.

Представляется вполне оправданным реализовать законодательное решение по привязке процедуры прохождения ГТО к процедуре страхования ТС (обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев ТС за вред, причиненный юридическим и физическим лицам при использовании этих средств в дорожном движении на территории Республики Беларусь), что реализовано в Российской Федерации.

Отсутствие возможности приобретения автовладельцем страхового полиса без подтверждения прохождения технического осмотра ТС создаст дополнительные условия, способствующие своевременному предоставлению ТС на обязательный технический осмотр за счет существенного увеличения размера материальной ответственности автовладельцев. Кроме того, в условиях перехода с бумажного на электронный вид разрешения на допуск ТС к участию в дорожном движении, будет актуальным условие оформления пограничного страхования и договора страхования «Зеленая карта»

только в случае наличия подтверждения о прохождении обязательного технического осмотра ТС. Соблюдение данной нормы будет являться гарантией прохождения ГТО ТС для контролирующих органов зарубежных стран.

Страховые полисы ОСАГО и КАСКО выдаются в РФ в электронном виде. Электронный полис ОСАГО специально ввели, чтобы водители экономили время и ежегодно оформляли его в режиме онлайн без посещения страховой компании.

В Республике Беларусь сегодня аналогично уже можно оформить онлайн договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС. Заключить договор страхования можно с любого гаджета, имеющего выход в интернет путем простых процедур.

Со временем в электронный формат перейдут все документы, предоставляемые сегодня автовладельцами для получения разрешения на допуск ТС (за исключением колесных тракторов, прицепов, полуприцепов к ним) к участию в дорожном движении.

На территории государств – членов ЕАЭС вступило в силу Соглашение о введении единых форм паспортов ТС (паспортов шасси ТС), самоходных машин и других видов техники и организации систем электронных паспортов. Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 24 апреля 2020 г. № 254 УП «Белтехосмотр» определено уполномоченной организацией по оформлению электронных паспортов ТС на ранее зарегистрированные на территории Республики Беларусь ТС. С учетом данных обстоятельств актуальна реализация данных мероприятий, в том числе организация контроля электронного паспорта ТС (электронных паспортов шасси ТС) в электронном формате, посредством использования АИС, созданной оператором системы электронных паспортов ТС (электронных паспортов шасси ТС).

В РФ и некоторых других странах уже много лет ведется работа по переходу на использование электронных водительских прав на основе сформированной электронной базы данных. Логично исходить из того, что аналогичные мероприятия будут реализованы в обозримой перспективе и в Беларуси.

Одновременно с этим целесообразно законодательно предусмотреть предоставление права страховой организации на предъявление регрессионных требований к лицу, ответственному за причинение вреда в ДТП, в случае участия в дорожном движении ТС, не имеющего разрешения на его допуск к участию в дорожном движении. Установление регрессных требований к владельцу (собственнику) ТС, не соблюдающему обязанности по подтверждению исправности используемого ТС как виновному лицу в случае ДТП соотносится также с положениями по определению страховых рисков, ст. 933, 941 и 948 Гражданского кодекса и призвано установить дополнительный стимул для автовладельцев к соблюдению своевременного прохождения ГТО в установленном порядке.

Востребована унификация и гармонизация нормативного правового регулирования Республики Беларусь в сфере проведения ГТО ТС с международными НПА.

Для обеспечения единства обязательных требований в сфере безопасности колесных ТС, находящихся в эксплуатации, с требованиями Таможенного союза, ЕАЭС

востребован переход системы ГТО РБ на применение технического регламента ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», что приблизит сферу ГТО к положениям международных документов, касающихся безопасности колесных ТС и сформирует предпосылки для создания новой редакции технологической инструкции.

Развитию системы ГТО Республики Беларусь и ее гармонизации с международным законодательством будет способствовать «имплементация» положений Директивы 2014/45/EU, касающихся системы надзора за диагностическими станциями и инженерами по техническому осмотру ТС, периодичности технических осмотров новых ТС отдельных категорий, в национальное законодательство Республики Беларусь. Стоит отметить применяемую формулу периодичности технического осмотра ТС в процессе его эксплуатации за рубежом (страны ЕС [4], Россия), которая в отличие от используемой формулы периодичности ГТО ТС в Республике Беларусь предусматривает первый технический осмотр ТС категорий M1 и N1 не ранее 3–4 лет.

Наряду с этим видна целесообразность использования положений Директивы 2014/47/EU в правовой системе Республики Беларусь, регламентирующих организацию выборочных придорожных технических проверок коммерческих ТС на диагностических станциях. Поскольку в Республике Беларусь система придорожных технических проверок коммерческих ТС отсутствует, выборочный технический контроль таких ТС не осуществляется.

Периодические технические инспекции как принудительная мера для поддержания пригодности ТС к дорожному движению в странах Евросоюза является законодательно установленной надзорной функцией государств, которая выполняется и самими государственными организациями (довольно редко), и привлекаемыми негосударственными специализированными инспекционными организациями (наиболее распространено).

Беларуси следует ориентироваться на положительный зарубежный опыт. Так, Директивы ЕС 2014/45/EU и Директивы ЕС 2014/47/EU, российское право в сфере технических осмотров ТС содержат в себе большое количество предписаний, с помощью которых НПА обеспечивают более эффективную правовую основу для ГТО ТС.

В Республике Беларусь видна целесообразность создания более действенной системы государственного контроля, аудита и мониторинга за деятельностью ДС с надежными элементами контроля работы инженерного персонала станций. Основными требованиями к формируемой системе надзора за ДС являются: организация системы регулярного мониторинга и аудита работы ДС; проведение периодических внеплановых проверок, скрытых контрольных закупок («тайный покупатель»); профессиональная компетентность, беспристрастность, стандарты квалификации и обучение органов контроля.

Установленный НПА Беларуси порядок ГТО ТС предусматривает, что технический осмотр проводится независимо от места их государственной регистрации на ДС, имеющих разрешение на проведение ГТО ТС, которое выдается Министерством транспорта и коммуникаций, и соответствующих требованиям к ДС, установленным указанным Министерством по согласова-

нию с ГАИ МВД и Государственным комитетом по стандартизации. С учетом этих правовых норм в Беларуси действует разрешительная система организации функционирования ДС, занятых в сфере ГТО ТС.

Постановлением СМ РБ от 05.09.2019 года № 597 утверждено действующее Положение о порядке выдачи разрешений на проведение диагностическими станциями ГТО ТС, которое распространяется на юридических лиц, осуществляющих эксплуатацию ДС и определяет порядок выдачи разрешений на проведение ДС ГТО ТС, продления срока действия разрешений, внесения в них изменений и их аннулирования. При этом стоит отметить, что действующая разрешительная система функционирования ДС, занятых в сфере ГТО ТС, характеризуется относительно слабым контролем, при котором, во-первых, на протяжении длительного срока действия разрешения (почти 5 лет) не реализуются функции надзора. Во-вторых, периодический и специальный (в случае выявления несоответствий) аудит, мониторинг, внеплановые выездные проверки деятельности ДС и инженерного персонала и другие профилактические мероприятия не осуществляются.

Между тем представляется важным предусмотреть вышеуказанные надзорные функции уполномоченными компетентными органами, а также чтобы контроль за соблюдением правильности техпроцесса ГТО мог осуществляться уполномоченной надзорной организацией путем контрольного осмотра ТС непосредственно после прохождения ГТО с правом корректировки его результатов. При этом следует предусмотреть, что ТС может быть перепроверено уполномоченной организацией как на ДС путем просмотра видеозаписей в режиме удаленного доступа, либо уполномоченными должностными лицами иных организаций непосредственно возле (на) станции, так и на автодорогах общего пользования.

Уполномоченные инспекционные инстанции надзора в системе контроля за деятельностью диагностических станций в Республике Беларусь должны иметь адекватные возможности выявлять нарушения в деятельности ДС, что в настоящее время затруднительно из-за существующих пробелов в законодательной базе.

При действующей разрешительной системе функционирования ДС, занятых в сфере ГТО ТС, факты производства работ с применением неисправных или не прошедших в установленном порядке метрологический контроль средств измерений и диагностического оборудования, а также нарушений технологического процесса при проведении ГТО, создающих угрозу БДД и экологической безопасности и т. д. могут быть выявлены разрешительным органом исключительно в ходе по сути планового обследования ДС, осуществляемого по предварительной заявке инспектируемого юридического лица на договорной основе.

В странах ЕС система надзора в сфере обязательных технических осмотров ТС в странах ЕС включает надзор за станциями технического контроля и инженерным персоналом, их мониторинг и аудит уполномоченными контролирующими организациями (Директива 2014/45/EU). Так, правила и процедуры, касающиеся надзорных органов, учреждаемых государствами – членами ЕС, включают:

– *надзор за испытательными центрами* (станциями технического контроля), включая проверку минимальных требований к помещениям и оборудованию, приемлемому при техосмотре ТС;

– *аудит станций технического контроля*, включая: предварительный аудит испытательных центров (станций технического контроля) до получения разрешения; регулярные периодические повторные проверки станций технического контроля; специальный аудит в случае несоответствий; аудит обучающих / экзаменационных центров;

– *мониторинг* с использованием таких мер, как: повторное испытание статистически достоверной доли испытанных ТС; скрытые проверки по принципу «тайного покупателя»; анализ результатов технических осмотров статистическими методами; проверка жалоб и проверка практики административных апелляций;

– *контроль обучения и сдаваемых экзаменов инженерами по техническому осмотру*, включая: проверку базового обучения (первоначальной подготовки) инженеров по техническому осмотру, проверку регулярного повышения квалификации (переподготовки) инженеров по техническому осмотру, проверку регулярного повышения квалификации (переподготовки) инспекторов органов надзора, прием и наблюдение за экзаменами;

– *валидация результатов измерений технических осмотров*, включая: предложение об отзыве, аннулированию или приостановке полномочий испытательных центров и/или инженеров на основании невыполнения станцией технического контроля или инженером по техническому осмотру существенных требований к полномочию, установления существенных нарушений, продолжительных негативных результатов проведенных аудитов, утраты надежной репутации станции технического контроля или инженера по техническому осмотру.

В рамках развития системы ГТО в Республике Беларусь актуальна «имплементация» вышеизложенных положений Директивы 2014/45/EU, касающихся системы надзора за диагностическими станциями, в национальное законодательство Беларуси. В порядке усиления контроля возможен переход от разрешительной системы организации функционирования ДС, осуществляющих проведение ГТО ТС, к институту аккредитации или сертификации ДС. Так, в особенности переход к институту аккредитации имеет следующие преимущества:

– обеспечение компетентности субъектов хозяйствования в выполнении контрольно-диагностических работ и, как следствие, повышение качества работ;

– создание условий для признания за рубежом результатов, выполненных аккредитованным субъектом хозяйствования работ;

– обеспечение периодической оценки компетентности аккредитованных субъектов хозяйствования и мониторинга деятельности диагностических станций со стороны органа по аккредитации;

– сокращение административной процедуры, осуществляемой государственным органом.

Однако действующим Законом Республики Беларусь от 24.10.2016 г. № 437-3 «Об оценке соответствия техническим требованиям и аккредитации органов по оценке соответствия» установлена обязательная аккредитация только в отношении юридических лиц, выполняющих работы по сертификации, декларированию соответствия и испытаниям для данных форм подтверждения соответствия, к которым ДС не относятся. В связи с этим компетентные организации (в особенности УП «Белтехосмотр») могут пройти аккредитацию в качестве органа по сертификации услуг в сфере ГТО ТС и обеспечить сертификацию ДС. Таким образом, возможна организация деятельности ДС, прошедших подтвер-

ждение в Национальной системе подтверждения соответствия Республики Беларусь.

Данными изменениями порядка организации функционирования станций можно общесистемно и принципиально поменять качество ГТО ТС. Путем сертификации ДС может быть обеспечен периодический аудит и верификация оказываемых услуг в сфере ГТО, применены ежегодные контрольные проверки диагностических станций и тем самым усилен институт государственного надзора в сфере ГТО ТС. При существующей разрешительной системе деятельности ДС, занятых в сфере ГТО ТС, такой инструмент управления качеством оказываемых услуг отсутствует.

Стремительное развитие конструктивного исполнения и технического оснащения современных ТС аналогично требует изменения и актуализацию ТНПА и НПА Республики Беларусь. На среднесрочные и долгосрочные перспективы развития системы ГТО ТС непосредственное влияние оказывают ключевые глобальные тренды, сложившиеся сегодня в мировой автомобильной отрасли (автомобилестроении) и в организации дорожного движения, в частности: электрификация ТС и повышение экологичности ТС (экологические стандарты, разработка системы экоклассов ТС, внедрение системы «эко-маркировки» ТС, ограничение въезда в экологические зоны согласно экоклассу ТС).

С учетом мировых тенденций для Беларуси актуально внедрение системы обязательной «экомаркировки» ТС с организацией специальных процедур технической проверки соответствия фактического состояния ТС «экомаркировке» силами и средствами УП «Белтехосмотр» и ДС в ходе проведения ГТО ТС.

Изменение характеристик ТС в процессе эксплуатации приводит к изменению его экологического класса и класса энергоэффективности, что должно выявляться при периодическом техническом осмотре ТС. Периодический технический осмотр как принудительная мера для поддержания пригодности ТС к дорожному движению сегодня является единственным инструментом поддержания технического состояния ТС в рамках требований ТНПА.

К настоящему времени в Беларуси имеются определенные предпосылки для внедрения системы «экомаркировки» ТС. В 2009 году Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь разработана Концепция введения экологической классификации механических ТС и нормативно определен экологический класс механических ТС – классификационный код, характеризующий механическое ТС в зависимости от количественного и качественного состава выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух в соответствии с государственным стандартом РБ СТБ 1848–2009 «Транспорт дорожный. Экологические классы», утвержденным постановлением Государственного комитета по стандартизации Республики Беларусь от 13.03.2009 г. № 14 «Об утверждении, введении в действие, изменении и отмене ТНПА в области технического нормирования и стандартизации и общегосударственного классификатора РБ».

Получено 21.01.2021

S. N. Karasevich, S. A. Azemsha, S. L. Lapski, T. V. Hryshchanka, V. O. Yasinskaya. The current state of vehicles inspection in Belarus assessment.

An assessment of the current state of the system of vehicles inspection in the Republic of Belarus is given. The results of the analysis of the level of motorization of the population, road transport accidents, including those due to technical malfunction of vehicles and the practice of legal regulation of vehicles inspection, are presented. Possible ways of improving the legal regulation of the system of vehicles inspection in the Republic of Belarus are considered.

Предполагалось разработать и изготовить знак, являющийся носителем информации об экологическом классе, подготовить общедоступную для пользователей базу данных по группам механических ТС при определении экологических классов, реализовать мероприятия по ограничению ввоза в страну автомобилей низких экологических классов путем дифференцирования таможенных платежей, въезда (проезда) в (через) определенные зоны (национальные парки, центр города), отдельные территории; рассмотреть варианты по установлению льгот по производству и эксплуатации экологически чистых автомобилей. Однако дальнейшего развития решение по созданию в РБ «эко-маркировки» ТС не получило.

Обязательная маркировка экологических характеристик ТС должна осуществляться в целях ее использования в различных механизмах управления экологической безопасностью ТС и транспортным спросом: введение в городах «зон низких выбросов», в которые будут допускаться только ТС определенных экологических классов; введение административных запретов на въезд в определенные территории (рекреационные зоны и др.) или участки автодорог ТС, определенных типов; введение преимуществ для ТС высоких экологических классов при парковке; дифференциация налогообложения владельцев ТС и т. д.

Заключение и выводы. Таким образом, в результате проведенных исследований намечены перспективные направления развития системы ГТО ТС в Республике Беларусь. Результаты исследований способствуют совершенствованию нормативно-правовой и нормативно-технической базы Республики Беларусь в сфере ГТО ТС, создания эффективных условий для проведения технического осмотра ТС. Национальное законодательство Беларуси может и должно предусматривать разработку, принятие и введение в действие новых и совершенствование действующих правовых норм и механизмов правового регулирования ГТО на основе мирового опыта, успешных практик нормативно-правового регулирования системы ГТО ТС и развития современных информационных систем и технологий.

Список литературы

1 Концепция развития государственного технического осмотра транспортных средств: отчет о НИР (этап № 1, 2) / Белорус. гос. ун-т. трансп.; рук. НИР С. А. Аземша; отв. исп. НИР: С. Н. Карасевич [С. Л. Лапский, Т. В. Грищенко, О. О. Ясинская]. – Гомель, БелГУТ, 2020. – ГР 20201580 (Заказчик – УП «Белтехосмотр» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, договор № 13958 от 31.07.2020 г.).

2 Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://www.belstat.gov.by/>. – Дата доступа : 03.09.2020.

3 Сведения о состоянии о дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь в 2019 году : аналитический сб. / МВД РБ. – Минск : Полиграфический центр МВД Республики Беларусь, 2020. – 90 с.

4 Европейская комиссия. Мобильность и транспорт. БДД [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_en/. – Дата доступа : 21.08.2020.