

УДК 629:113

НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ ПРИ ТЕХНИЧЕСКОМ ОСМОТРЕ

С.М. Мороз, д.т.н. / ГТУ МАДИ

С 2012 г. в очередной раз изменены требования к транспортным средствам для применения при реформируемом техническом осмотре. В новом перечне нет всех необходимых требований и введены излишние. Но это еще не всё.

Приложением №1 к Правилам проведения технического осмотра транспортных средств¹ введены с 2012 г. новые требования к транспортным средствам для применения при техническом осмотре¹. При этом эксплуатационные требования технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств» не отменены. Однако Федеральный закон от 27.12.2002 г. № 184 «О техническом регулировании» предписывает введение обязательных требований к безопасности технических объектов исключительно через технические регламенты. В данной ситуации предписания закона нарушены, т.к. одновременно действует несколько разных систем требований к безопасности колесных транспортных средств (КТС) в эксплуатации.

Новая система требований предназначена для технического осмотра. Но для чего тогда пред-

назначены аналогичные требования Технического регламента? Для автосервиса, технического осмотра (ТО) и ремонта? И чему будут служить отличия в требованиях при техосмотре и автосервисе? Уж точно, не обеспечению безопасности автомобильного парка или ответственности исполнителей, которым не станет проще работать ни в автосервисе, ни при техосмотре.

Но этого мало, применяется еще и третья система требований² для пресечения эксплуатации транспортных средств с выраженными неисправностями посредством применения штрафных санкций к собственникам КТС (при наличии отсылок на эти требования в КоАП). Данный Перечень сам по себе не идеален, но настораживает другое. Новый документ не содержит всех требований указанного Перечня и никак не соответствует номенклатуре установленных в нем требований. Иными словами, санкции Перечня будут предъявляться, в том числе и при выявлении несоответствий технического состояния, которые не подлежат выявлению при техосмотре!

В ПДД содержится еще одна система требований к безопасности КТС в эксплуатации с наиболее жесткими санкциями за их несоблюдение. Таким образом, к безопасности КТС в эксплуатации у нас применяются четыре системы требований разной полноты, детализации, степени жесткости нормативов и санкций за нарушения.

Новые же требования по жесткости нормативов и объему предписаний отличаются от международных норм, действующих в ЕС. В результате не только новые требования не гармонизированы с международными, но и новый Талон технического осмотра не эквивалентен действующему в Европе и России Международному сертификату технического осмо-

¹ Утверждены Постановлением Правительства России от 5.12.2011 г. № 1008.

² Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств. Приложение к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (в ред. Постановлений Правительства РФ от 21.02.2002 № 127, от 14.12.2005 № 767, от 28.02.2006 № 109, от 16.02.2008 № 84, от 24.02.2010 № 87, от 10.05.2010 № 316).

тра (МСТО). Пока западноевропейские конкуренты российских международных перевозчиков не воспользовались уязвимостью наших требований, необходимо безотлагательно гармонизировать российскую нормативную базу эксплуатационных требований с действующими международными предписаниями.

Новые требования сформированы посредством ссылок на 12-летний ГОСТ Р 51709-2001 и выборочного заимствования некоторых требований так же уже безнадежно устаревшего российского технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств», вместо которого в 2011 г. принят новый Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств». Именно этот новейший технический регламент Таможенного союза, гармонизированный с международными требованиями, рациональнее было бы использовать при техосмотре. Вместо этого наспех и со смысловыми ошибками подготовлена некалфицированная дефектная компиляция уже устаревших документов. В объяснение разработчики декларировали только стремление к сокращению трудоемкости осмотра.

Из содержания первых же требований нового документа явствует невежество разработчиков. Так, п. 1 предписывает «соответствие эффективности и устойчивости транспортного средства при торможении пункту 4.1 ГОСТ Р 51709-2001», а п. 2 содержит нормативы относительной разности тормозных сил колес оси. Отсюда очевидно не только непонимание значения термина «устойчивость транспортного средства при торможении» и наличия в ГОСТ Р 51709-2001 разных параметров и нормативов для ее оценки на стендах и в дорожных условиях. Существенно, что п. 1 разрешает пользоваться любым из методов и дает нужные нормативы, а п. 2 позволяет только стендовую проверку! Это неприятнейшая двусмысленность документа. Объяснение ей одно — квалификация разработчиков новых требований.

Документ оставил в силе устаревшие нормативы эффективности торможения (ГОСТ Р 51709-2001), хотя в Европе уже три года действуют более дифференцированные нормативы, предусматривающие ужесточение для современных, сравнительно недавно изготовленных КТС.

Из документа необъяснимо исключены ограничения по применению шин с восстановленным протектором; по недопустимости одновременного применения на одном КТС и шипованных, и нешипованных шин; по оценке протектора по индикаторам износа; по запрещению демонтажа системы нейтрализации отработавших газов и др. Суммарная трудоемкость проверки этих требований ничтожна, а ис-

пользование индикаторов износа и вовсе снижает, а не увеличивает трудоемкость. Исключение этих требований нельзя объяснить сокращением продолжительности техосмотра. Оно никак не идет на пользу безопасности, а говорит лишь о квалификации разработчиков.

В п. 18 новых требований необоснованно введена обязательность соответствия всех КТС, в том числе и прежних годов выпуска, действующим ныне предписаниям Правил № 48 ЕЭК ООН. Но это неприменимо к КТС, изготовленным более 10-15 лет назад, так как сами требования Правил ЕЭК ООН со временем изменяются. Их предъявление к «старым» КТС в составе парка потребует внесения изменений в конструкцию. Это требование было прежде по ошибке введено, а затем исключено из ГОСТ Р 51709-2001, но разработчики новых требований ни о чем подобном, вероятно, не знали.

И совсем уж необъяснимо введение требований к лебедке и механизмам подъема-опускания запасного колеса на автомобилях и выдвижных опор полуприцепов. Разработчики не осознали, что полуприцепы согласно Федеральному закону №170 подлежат осмотру. Но и этого мало, вследствие широкого применения на КТС ручных лебедок и механизмов без электропривода их проверка при техосмотре по времени примерно соответствует трудоемкости всех остальных операций осмотра. К чему же это нововведение?

В новых требованиях для чего-то приведены два частных указания по недопустимости внесения изменений в конструкцию отдельных узлов, но необъяснимо упущены общие указания по запрещению или разрешению внесения изменений в конструкцию десятков и сотен остальных узлов

и агрегатов. В частности, не предусмотрено запрещение внесения изменений в конструкцию и комплектность установленного газобаллонного оборудования при эксплуатации КТС и указания по порядку оформления таких изменений при эксплуатации (в том числе, при ремонте газобаллонного оборудования, замене редуктора или баллона).

Вопреки интересам обеспечения безопасности в новом документе исключена проверка крепления компонентов газобаллонного оборудования (редукторов, газовых и бензиновых клапанов, трубопроводов, шлангов, смесителей, газовых форсунок, фильтров, электронных блоков, электропроводки, вентилей, запорных устройств, баллонов). Упущено важнейшее для газобаллонных КТС требование, общепринятое во всех автомобилестроенных странах.

Вразрез с практикуемой в международных требованиях пунктуальной регламентацией содержания маркировки газовых баллонов на КТС (серийный номер; вместимость; обозначение «СНГ» или «КПГ»; контрольное давление; «максимальная степень наполнения»; год, месяц и знак официального утверждения; обозначение НАСОС ВНУТРИ и его маркировка и др.), в новом документе предусмотрено только нанесение «паспортных данных».

И такие пробелы, промахи и отступления от интересов безопасности автомобильного парка можно встретить во всех разделах нового документа.

Порочен в новом документе сам подход к субъективному отбору требований для технического осмотра: их нельзя субъективно смягчать или ими манипулировать. И не может быть двух разных систем требований к безопасности транспортных средств в эксплуатации. Или одна из них неполна,

или в другой присутствуют излишние требования. Требование правомерно только, если предупреждает аварийность и его выполнение проверяемо. Если требование удается без ущерба для безопасности исключить — значит, оно изначально излишнее, было введено ошибочно или в рекламных целях.

Совершенствование требований допустимо только через научные обоснования. В противном случае и состав требований, и его изменения, и предъявление (т.е. сам техосмотр) служат не безопасности дорожного движения, а ширмой для масштабного сбора средств с автовладельцев.

Примечательно также несоответствие рассматриваемым вновь введенным требованиям номенклатуры средств технического диагностирования, предусмотренных для использования при техническом осмотре Приказом Минпромторга России от 6.12.2011г. № 1677 «Об утверждении основных технических характеристик средств технического диагностирования и их перечня». Каждое из таких расходований вынудит тысячи операторов технического осмотра приобретать оборудование для выполнения проверок, исключенных новыми требованиями.

Дефекты нового документа видны десяткам тысяч автотранспортникам, специалистам, участникам работ по техническому осмотру.

Не проводя никаких исследований и не имея публикаций в обоснование своих предложений, не располагая ни одним специалистом или научным заделом, группа разработчиков во главе с г-ном Комаровым В.В. (ОАО «НИИАТ»), ответственный исполнитель — г-н Андрианов Ю.В. «подставила» Правительство Российской Федерации, утвердившее документ для одной из самых проблемных сфер государственного регулирования. Не выполнивший лично ни одной крупной разработки, руководитель группы принадлежит к числу околонучных администраторов из институтской среды. Их административный ресурс нацелен на добывание любыми средствами заказа, а мастерство делового администрирования — на оттирание от заказа другого институтского администратора, поиск (лучше на стороне) исполнителей, согласных за меньшую долю финансирования подготовить отчет, приписав себе научного руководства НИР, организацию оплаченного рецензирования, обналичивание и присвоение большей части средств. Инструментами в подобных схемах обычно служат в разных сочетаниях откаты, подкуп, обналичивание и приписки, в том числе и фиктивного участия в выполнении НИР.

Как же Российский союз автостраховщиков доверил такой группе подготовку проектов нормативных документов для техосмотра? Доверил, не задаваясь вопросом, кто есть кто в транспортной науке? Но

чем же тогда озабочены заказчики НИР? Прежде всего, доверием «вывеске»: НИИАТ — старейший и уважаемый институт автомобильного транспорта. Менее известно, как мало в нем осталось специалистов и ни одного — по нужной тематике.

Заказ достался НИИАТу без конкурса, поскольку финансирование не было бюджетным, и без обязательств по привлечению соисполнителей или сторонних специалистов.

Приемка работы выполнялась кулуарно, без независимой экспертизы научным сообществом.

Это частный, но вполне показательный случай общего неблагополучия в организации отраслевой науки, отношениях разработчиков с заказчиками и беспринципными институтскими администраторами. Российская власть унаследовала эту уродливую организацию из прежних времен и, не реформируя десятилетиями, продолжает ее поддерживать. Какие же меры оградят подготовку важнейших для страны норм от последствий предпринимательства на ниве финансирования отраслевой науки?

Давно запаздывает реформа организации отраслевой научной деятельности в России. Не раз декларировались ее постулаты.

1. От финансирования «вывесок» (т.е. администраций) институтов перейти к реальному финансированию авторитетных групп и единичных специалистов, способных к решению научных задач и найму нужных администраторов.
2. Ввести институты независимой экспертизы результатов разработок научным сообществом.
3. Ввести опубликование результатов открытых исследований, выполненных и расхода бюджетных средств.
4. Системное применение критериев традиционных моральных ценностей и профессиональной этики в отраслевых научных сообществах в противовес всеобщей коммерциализации научной деятельности.
5. Реформировать условия тендеров на выполнение НИР для пресечения «предпринимательства» на бюджетном финансировании НИР.

За счет перенаправления финансирования непосредственным разработчикам и исследователям реализация этих мер равноценна по меньшей мере двукратному повышению отраслевого финансирования НИР и бесценному в наших реалиях оздоровлению морального климата в отраслевой науке и околонаучной среде ее бюджетного и внебюджет-

ного финансирования. Эти меры необходимы органам власти как важнейший инструмент модернизации инновационной сферы экономики, а для самой этой сферы станут настоящим давно ожидаемым реформированием.

Возвращаясь к техническому осмотру, в качестве мер дальнейшего совершенствования его нормативной базы органами исполнительной власти и Российским союзом автостраховщиков представляются полезными следующие.

1. Взамен требований Приложения № 1 к «Правилам проведения технического осмотра транспортных средств» ввести применение Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств».
2. Переработать и перенести в Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств.
3. Переработать типаж оборудования, необходимого для применения при техническом осмотре, взамен введенного Приказом Минпромторга России от 6.12.2011 г. № 1677 «Об утверждении основных технических характеристик средств технического диагностирования и их перечня».
4. Организовать разработку проекта ГОСТа (свода правил), устанавливающего методы проверки соответствия безопасности транспортных средств в эксплуатации требованиям технического регламента ЕЭП «О безопасности колесных транспортных средств».