

УТВЕРЖДЕНЫ
на заседании Комитета
Совета Федерации по
экономической политике
22 июня 2021 года

РЕКОМЕНДАЦИИ
"круглого стола" на тему

**"О мониторинге реализации Федерального закона от 6 июня 2019 года
№ 122-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "О техническом
осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные
законодательные акты Российской Федерации" и отдельные
законодательные акты Российской Федерации"**

16 июня 2021 года

Совет Федерации

В соответствии с пунктом 4.96 Плана мероприятий Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации на весеннюю сессию 2021 года и во исполнение протокольного поручения Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации (выписка из протокола от 29 мая 2019 года № 582/8) Комитет Совета Федерации по экономической политике провел "круглый стол" на тему "О мониторинге реализации Федерального закона от 6 июня 2019 года № 122-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и отдельные законодательные акты Российской Федерации".

В мероприятии приняли участие сенаторы Российской Федерации, представители Министра экономического развития Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства внутренних дел Российской Федерации, Министра промышленности и торговли Российской Федерации, Министерства финансов Российской Федерации, Федеральной антимонопольной службы, Федеральной службы по аккредитации, Российского союза автостраховщиков и основных отраслевых союзов и объединений.

В ходе мероприятия участники "круглого стола" обсудили следующие вопросы:

- эффективность реформы системы технического осмотра транспортных средств (далее ТО);
- основные проблемы отрасли;
- допустимость отмены обязательного технического осмотра в отношении легковых автомобилей, принадлежащих физическим лицам;
- целесообразность разделения технического осмотра и обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – ОСАГО);

- целесообразность передачи функций по проведению аттестации операторов технического осмотра, ведению реестра операторов технического осмотра и осуществлению контроля за деятельностью операторов от Российского союза автостраховщиков государственному органу власти;

- ценообразование в данной сфере и пр.

По оценкам экспертов до 80% всех диагностических карт в настоящее время оформляется с нарушением законодательства (без фактического проведения процедуры технического осмотра). Это привело к росту количества дорожно-транспортных происшествий по причине технической неисправности транспортных средств (далее - ДТП), количества погибших и раненых в таких ДТП. Если до 2012 года (до начала реформы в отрасли) число погибших в ДТП по причине технической неисправности автомобилей колебалось в районе двухсот-трехсот человек в год, то в 2019, 2020 годах - более тысячи погибших ежегодно.

Количество ДТП в связи с технической неисправностью:

2020 г. – 7 658 (11 506 погибших и раненых);

2019 г. – 6 734 (10 896 погибших и раненых);

2018 г. – 6 221 (9 920 погибших и раненых).

По данным МВД, в прошлом году количество таких ДТП по сравнению с 2015 годом увеличилось в 3 раза. При этом МВД России отмечает, что реальное количество аварий значительно выше. Все это является следствием накопления количества технически неисправных транспортных средств, допущенных к движению по автомобильным дорогам общего пользования.

Принятие Федерального закона от 6 июня 2019 г. № 122-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» имело своей целью реформировать систему технического осмотра и решить основные проблемы в отрасли. "Запуск" реформы технического осмотра был запланирован на 8 июня 2020 года, но был перенесен на 1 марта 2021 года. Так ключевыми положениями указанного Федерального закона являются:

– введение фотофиксации процедуры технического осмотра;

– оформление диагностической карты в электронном виде с подписанием электронной цифровой подписью;

– учет оператором технического осмотра (далее – оператор ТО) установленной пропускной способности пункта техосмотра;

– введение государственного контроля (надзора) за организацией и проведением технического осмотра транспортных средств, который осуществляет МВД России;

– у Российского союза автостраховщиков (далее – РСА) добавились полномочия по проведению обязательных выездных проверок пунктов ТО при аккредитации операторов ТО и периодических подтверждений соответствия требованиям аккредитации, по осуществлению постоянного наблюдения за соблюдением операторами ТО требований аккредитации и проверке расчета пропускной способности каждого пункта ТО.

Однако, как показала правоприменительная практика, при реализации Федерального закона № 122-ФЗ в отрасли были выявлены проблемы, требующие незамедлительного решения:

– **отсутствует четкая модель регулирования и организации технического осмотра транспортных средств.** Не определен федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере организации ТО. Кроме этого, после "отвязки" технического осмотра от ОСАГО, представляется логичной дальнейшая корректировка данной системы и завершение процесса разделения страховой деятельности и деятельности по диагностированию технического состояния транспортных средств, а именно исключение полномочий РСА в сфере ТО, как непрофильных для союза и выполняемых, как показала правоприменительная практика, неэффективно;

– **несовершенство действующего порядка аккредитации.** Это фактически вынуждает операторов технического осмотра оттягивать проведение процедуры прохождения оценки соответствия новым требованиям в плановом порядке, так как наличие неопределенностей в требованиях и отсутствие прозрачности процедуры и практики контроля, приводит к аннулированию действия аттестата аккредитации и прекращению деятельности оператора ТО;

– **не проработана финансово-экономическая модель проведения реального ТО в новых условиях, низкий уровень платы за проведение ТО.** В связи с тем, что процедуры аккредитации операторов ТО и подтверждение соответствия требованиям аккредитации теперь включают обязательные выездные проверки пунктов ТО, размер платы за аккредитацию с 1 марта 2021 года был увеличен на 65%. Т.е. расходы на аккредитацию, которые несут операторы ТО, выросли. Кроме этого ужесточились требования к производственно-технической базе пунктов ТО, что требует их переоснащения, в том числе с привлечением заемных средств. Это также является дополнительной статьей расходов для операторов ТО. Тогда как Методика расчета предельного размера платы за проведение технического осмотра Федеральной антимонопольной службой не корректировалась. Тарифы на проведение технического осмотра в ряде субъектов Российской Федерации не пересматривались с 2011 года, что приводит к убыточности этой деятельности и

не позволяет провести модернизацию имеющихся пунктов ТО и организовать новые;

– **снижение спроса на услуги по проведению технического осмотра транспортных средств** в связи с продлением срока действия диагностических карт приводит к существенной потере дохода операторами технического осмотра и к риску массового закрытия пунктов ТО. Для большинства граждан отсутствует необходимость проходить техосмотр до 1 октября 2021 года. В период с 1 марта 2020 года по 30 сентября 2020 года в соответствии с частью 5 статьи 3 Федерального закона от 25 мая 2020 года № 161-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" и приостановлении действия отдельных положений Федерального закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" договор ОСАГО мог быть заключен без представления диагностической карты либо свидетельства о прохождении технического осмотра. При этом технический осмотр не вошел в перечень пострадавших от пандемии отраслей экономики. Кроме этого, согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 27 февраля 2021 года № 275 был продлен на 6 месяцев, но не менее чем до 1 октября 2021 года, срок действия диагностических карт, содержащих заключения о соответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств, срок действия которых истекает в период с 1 февраля по 30 сентября 2021 года. Таким образом, большинству автовладельцев нет необходимости проходить технический осмотр до 1 октября 2021 года;

– **отсутствие стабильности и последовательности в регулировании деятельности в сфере технического осмотра транспортных средств**, что наравне с убыточностью этой деятельности при выполнении всех установленных требований, приводит к невозможности добросовестными операторами ТО инвестировать в развитие пунктов ТО. Так, например, Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации 15 июня т.г. принят Федеральный закон "О внесении изменений в Закон Российской Федерации "Об организации страхового дела в Российской Федерации" и отдельные законодательные акты Российской Федерации", который позволяет с 22 августа 2021 года заключать договор ОСАГО без диагностической карты, т.е. без проверки права участвовать в дорожном движении. Тогда как в настоящее время это является единственным стимулом для автовладельцев проходить процедуру технического осмотра, так как штрафные санкции, накладываемые на автовладельца легкового транспортного средства за отсутствие действующей диагностической карты, вступят в силу лишь в марте 2022 года. Кроме этого в

средствах массовой информации периодически появляется информация о возможной отмене технического осмотра для легковых автомобилей физических лиц.

Участники "круглого стола" отмечают, что отмена обязательного технического осмотра для легковых автомобилей физических лиц недопустима, так как из представленной выше статистики ГИБДД МВД России видно, что по причине технически неисправных транспортных средств существенно ухудшилась безопасность дорожного движения. Основной задачей технического осмотра является сокращение аварийности и смертности на дороге по причине неисправности транспортного средства. Защита жизни и здоровья, обеспечение безопасности граждан гарантируются Конституцией Российской Федерации. Отмена технического осмотра представляет собой угрозу для жизни и здоровья людей, а значит, противоречит Конституции Российской Федерации. Кроме того это противоречит нормам международного права: Конвенции о дорожном движении, заключенной в г. Вене в 1968 г., техническому регламенту Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств".

Отмена обязательного технического осмотра легковых автомобилей физических лиц:

- приведет к сокращению на 80% (с 40 до 8 млн. в год) количества подлежащего такому осмотру транспорта;

- может спровоцировать перерегистрацию организациями легковых автомобилей на физических лиц с целью снизить финансовые издержки на их содержание;

- приведет к уменьшению количества пунктов ТО более чем на 2,5 тыс. и работающих на них технических экспертов на 4,5 тыс. (показатель может быть значительно больше в связи с тем, что по имеющейся информации операторами ТО для повышения пропускной способности пунктов ТО в настоящее время ведется работа по увеличению количества технических экспертов);

- снизит качество технического состояния находящихся в эксплуатации транспортных средств.

Технический осмотр как в Российской Федерации, так в других странах является превентивной мерой для предупреждения фактов эксплуатации неисправного транспорта и снижения вероятности совершения ДТП и их последствий.

По результатам обсуждения участники "круглого стола" рекомендуют Правительству Российской Федерации:

- 1) определить федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и

нормативно-правовому регулированию в сфере организации технического осмотра транспортных средств;

2) проработать финансово-экономическую модель обеспечения деятельности операторов технического осмотра по осуществлению реального ТО в новых условиях, исходя из недопустимости установления размера платы за проведение ТО, приводящей к убыточности деятельности. Произвести корректировку Методики расчета предельного размера платы за проведение технического осмотра;

3) проработать механизм поддержки добросовестных операторов технического осмотра, которые пострадали в результате принятых на федеральном уровне решений о продлении срока действия диагностических карт, приведших к снижению спроса на услуги по проведению ТО и риску массового закрытия пунктов ТО;

4) рассмотреть вопрос о целесообразности приостановления доступа к Единой автоматизированной информационной системе технического осмотра (ЕАИСТО) операторов, в отношении которых проводится проверка по признакам нарушения, связанным с неправомерным оформлением диагностической карты, поскольку с момента выявления признаков нарушения до даты привлечения оператора к административной ответственности и, следовательно, аннулирования неправомерно выданной диагностической карты может пройти значительный промежуток времени, что позволяет операторам продолжать проводить технический осмотр с нарушениями законодательства в данной сфере;

5) ускорить подготовку официального заключения Правительства Российской Федерации на проект федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон "О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и отдельные законодательные акты Российской Федерации", подготовленный председателем Комитета Совета Федерации по экономической политике А.В. Кутеповым и направленный в Правительство Российской Федерации письмом от 17 марта 2021 года № 79-02.61/АК;

6) в случае положительного решения о передаче функций Российского союза автостраховщиков в сфере технического осмотра транспортных средств Федеральной службе по аккредитации дать поручение разработать "дорожную карту" (план мероприятий) по реализации этого решения, в том числе подготовке необходимых изменений в нормативные правовые акты, увеличению штатной численности Росаккредитации и дополнительного финансирования, а также по передаче программно-аппаратной части реестра операторов;

7) привлекать отраслевые союзы и профессиональные объединения в сфере технического осмотра в качестве экспертов к обсуждению проекта "дорожной карты" (плана мероприятий) по реализации решения о передаче полномочий по аккредитации операторов ТО Росаккредитации;

8) подготовить методические рекомендации органам государственной власти субъектов Российской Федерации по повышению эффективности осуществления мониторинга за исполнением законодательства Российской Федерации в области технического осмотра на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, а также установлению предельного размера платы за проведение технического осмотра, исходя из недопустимости установления размера платы, приводящей к убыточности данной деятельности;

9) рассмотреть вопрос о внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации, утвержденные постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090, в части включения диагностической карты в перечень документов, которые водитель транспортного средства должен иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им для проверки, с одновременной гармонизацией статьи 12.3 и части 1.1 статьи 12.5 (в редакции Федерального закона от 26.07.2019 г. № 219-ФЗ) Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях;

10) рассмотреть вопрос о внесении изменений в Федеральный закон "Об информации, информационных технологиях и о защите информации", Федеральный закон "О рекламе" в целях противодействия размещения рекламы противоправной деятельности в сфере технического осмотра и реализации продаж диагностических карт без фактического прохождения технического осмотра в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет".

Председатель Комитета
Совета Федерации по
экономической политике



А.В. Кутепов