

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об оценке регулирующего воздействия на проект постановления
Правительства Российской Федерации «Об утверждении правил технического
осмотра транспортных средств»

Министерство экономического развития Российской Федерации в соответствии с пунктом 60(1) Регламента Правительства Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 1 июня 2004 г. № 260, провело оценку регулирующего воздействия проекта постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении правил технического осмотра транспортных средств» (далее – проект акта) и сообщает следующее.

В рамках оценки регулирующего воздействия были проведены публичные консультации с представителями предпринимательского сообщества. Соответствующие запросы были направлены в Торгово-промышленную палату Российской Федерации, Российский союз промышленников и предпринимателей, Общероссийскую общественную организацию малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ», Общероссийскую общественную организацию «Деловая Россия», Консультативный совет по иностранным инвестициям, Российско - Германскую внешнеторговую палату, а также органы государственной власти ряда субъектов Российской Федерации. Справка о результатах публичных консультаций прилагается.

1. Проект акта разработан в соответствии со статьей 7 Федерального закона от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон о техосмотре).

Проектом акта утверждаются:

1) правила проведения технического осмотра транспортных средств (далее – правила техосмотра), в том числе порядок взаимодействия операторов технического осмотра с заявителями, перечень запрашиваемых документов, перечень документов, содержащих правила и методы подтверждения соответствия обязательным

требованиям (далее – перечень стандартов), продолжительность осуществления мероприятий по техническому осмотру транспортных средств;

2) параметры и требования, предъявляемые к транспортным средствам при проведении технического осмотра (далее – перечень параметров);

3) форма диагностической карты.

2. Правилами техосмотра, в том числе, устанавливается, что диагностическая карта выдается техническому эксперту перед началом процедуры технического осмотра. Правилами техосмотра также предусмотрена необходимость последующей (после прохождения технического осмотра) передачи заполненной диагностической карты в электронном виде посредством автоматизированной информационной системы технического осмотра.

Таким образом, правилами техосмотра предполагается, что необходимо первоначальное заполнение диагностической карты непосредственно техническим экспертом в бумажном виде, после чего данные должны конвертироваться в электронный вид.

Указанный порядок заполнения диагностической карты может быть значительно упрощен. Исходя из данных, полученных в ходе проведения публичных консультаций по проекту акта, может быть сделан вывод о том, что большинством пунктов технического осмотра уже используется система, позволяющая автоматически заполнять диагностическую карту на компьютере по мере прохождения технического осмотра и впоследствии распечатывать заполненный экземпляр.

Данных о положительных эффектах, достижение которых ожидается посредством возложения на субъектов предпринимательской деятельности обязанности по заполнению диагностической карты в бумажном виде разработчиком не представлено. Данное требование может снизить скорость осуществления технического осмотра, создать дополнительные, необоснованные издержки для субъектов предпринимательской и иной деятельности.

По данным Росстата на 2008 год в Российской Федерации находилось в эксплуатации 5,349 млн. грузовых автомобилей, 0,894 млн. автобусов и 32,021 млн.

легковых автомобилей. Исходя из норм Закона о техосмотре, технический осмотр транспортных средств осуществляется со следующей периодичностью (Таблица 1).

Таблица 1. Периодичность осмотра различных категорий транспортных средств согласно нормам Закона о техосмотре

Категория транспортных средств	Периодичность технического осмотра
Легковые автомобили, с года выпуска которых прошло до 3 лет	Не требуется
Легковые автомобили, с года выпуска которых прошло от 3 до 7 лет	Каждые 24 месяца
Легковые автомобили, с года выпуска которых прошло более 7 лет	Каждые 12 месяцев
Грузовые автомобили и автобусы	Каждые 6 месяцев

В отсутствии данных о том, какова доля легковых автомобилей, с года выпуска которых прошло менее 3 лет и доля легковых автомобилей, с года выпуска которых прошло более 7 лет в общем числе легковых автомобилей использовано предположение о том, что количество таких автомобилей равно. То есть использовано предположение о том, что, в среднем, 1 легковой автомобиль проходит процедуру технического осмотра 1 раз в 12 месяцев. С учетом указанного предположения общее количество технических осмотров автомобилей в России (легковых, грузовых и автобусов) может быть оценено в 28,5 млн. в год.

Нормами проекта акта устанавливается продолжительность технического осмотра одного автомобиля от 35 до 60 минут в зависимости от класса автомобиля. Даже если предположить, что заполнение карты в бумажном виде с последующим переносом данных в электронный вид потребует дополнительно 5 минут времени, общие потери экономики страны от установления данной избыточной нормы могут быть оценены в 2,37 млн. часов в год. **При среднемесечном номинальном уровне оплаты труда в России работников организаций по виду экономической деятельности транспорт и связь в 25,783 тыс. рублей (данные Росстата за 2010 год), или 156,2 рубля в час (при среднем количестве рабочих часов в месяц – 165,1 часов), проектом акта возлагаются избыточные обязанности на субъектов предпринимательской деятельности в размере около 371 млн. рублей в год.**

3. Проектом акта предлагается сократить перечень требований, на предмет соответствия которым проводится оценка соответствия в рамках технического осмотра. Данные вопросы в настоящее время урегулированы также постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. №720 «Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств» (далее – техрегламент). Полагаем, что проект акта также должен содержать положения, предусматривающие внесение изменений в техрегламент с целью приведения норм указанных нормативных правовых актов в соответствие.

4. Предлагаемая форма диагностической карты не содержит некоторых полей, заполнение которых является необходимым для передачи информации о соответствии проверяемого транспортного средства предлагаемым требованиям. Кроме того, ряд полей диагностической карты предполагает, что транспортное средство должно проверяться на предмет соответствия требованиям, не устанавливаемым проектом акта. Подробная информация относительно замечаний по предлагаемой форме диагностической карты представлена в справке о результатах публичных консультаций.

5. Пунктом 6 приложения 1 проекта акта устанавливается в качестве обязательного применение отдельных положений ГОСТ Р 21393-75 (по тексту ошибочно указан ГОСТ Р 21293-75). Применение данного стандарта на территории Российской Федерации в настоящее время прекращено. Полагаем, что целесообразно использовать в качестве обязательных методов подтверждения соответствия при осуществлении технического осмотра только те методы, которые в настоящее время применяются на территории Российской Федерации по решению Росстандарта.

6. В перечне параметров, в том числе, устанавливаются обязательные требования, предъявляемые к антиблокировочной системе транспортного средства (далее – АБС). В частности требование о том, что сигнальная лампа активации АБС должна включаться после включения зажигания и отключаться не позже, чем когда скорость транспортного средства достигнет 10 км/ч. По оценке субъектов предпринимательской и иной деятельности указанная норма заведомо невыполнима,

поскольку действующие тормозные стенды осуществляют проверку легковых автомобилей на скорости 4,4 км/ч, а грузовых - на скорости 2,2 км/ч. Кроме того, указанное требование ужесточает требования, предусмотренные ГОСТ Р 51709, входящего в перечень стандартов, утверждаемых проектом акта.

Необходимо отметить, что реализация указанного требования на практике повлечет за собой необходимость переоборудования пунктов проведения технического осмотра. Считаем необходимым представление разработчиком дополнительных расчетов и обоснований необходимости установления указанного требования. В случае отсутствия таких расчетов и обоснований, считаем необходимым использовать действующие требования.

7. Дополнительно обращаем внимание на то, что проектом акта (пункты с 4 по 9) предлагается установить сроки разработки и утверждения ряда нормативных правовых актов, разработка которых предусмотрена нормами Закона о техосмотре. В соответствии с действующим законодательством Российской Федерации указанные нормативные правовые акты подлежат оценке регулирующего воздействия. В соответствии с Положением о порядке подготовки заключений об оценке регулирующего воздействия, утвержденного приказом Минэкономразвития России от 31 августа 2010 г. № 398, оценка регулирующего воздействия проекта нормативного правового акта производится в срок до 30 дней. Таким образом, временные рамки, установленные проектом акта для утверждения нормативных правовых актов, потребуют корректировки. Так в частности, срок утверждения методики расчета предельного размера платы за проведение технического осмотра, установленный до 30 сентября 2011 г. заведомо невыполним (проект указанного нормативного правового акта до настоящего времени еще не поступал на оценку регулирующего воздействия, в рамках которой должны быть проведены публичные консультации с субъектами предпринимательской и иной деятельности; кроме того, могут потребоваться дополнительные данные и расчеты от разработчиков, а также проведение согласительных и иных совещаний).

8. В случае устранения замечаний, представленных в пунктах 2 - 6 настоящего заключения об оценке регулирующего воздействия, может быть сделан вывод о том,

что проект акта не содержит положений, вводящих избыточные административные и иные ограничения и обязанности для субъектов предпринимательской и иной деятельности или способствующих их введению, способствующих возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской и иной деятельности, способствующих возникновению необоснованных расходов бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации.

Справка о результатах проведения публичных консультаций с представителями субъектов предпринимательской и иной деятельности, а также органами государственной власти субъектов Российской Федерации по проекту постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении правил технического осмотра транспортных средств»

Проект акта и перечень вопросов по нему были размещены на официальном сайте Минэкономразвития России и направлены в Торгово-промышленную палату Российской Федерации (далее – ТПП России), Российский союз промышленников и предпринимателей (далее - РСПП), Общероссийскую общественную организацию малого и среднего предпринимательства «ОПОРА России», Общероссийскую общественную организацию «Деловая Россия» (далее – Деловая Россия), Консультативный совет по иностранным инвестициям, Российско - Германскую внешнеторговую палату, а также органы государственной власти ряда субъектов Российской Федерации.

Получены отзывы от Департамента строительства, транспорта и жилищно-коммунального хозяйства Белгородской области, Управления информатизации и связи Краснодарского края, Департамента дорожного хозяйства, транспорта и связи Кировской области, Комитета по транспортно-транзитной политике Правительства Санкт-Петербурга, Фонда «Кубаньдорбезопасность», Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, Российского автотранспортного союза (РАС), Союза транспортников России.

Представители субъектов предпринимательской и иной деятельности отметили, что принятие проекта акта в целом поддерживается, но отдельные положения проекта акта требуют более высокой степени детализации и некоторая

доработка проекта акта позволит в будущем избежать возможных негативных эффектов.

1. Согласно позиции Российского автотранспортного союза (РАС) в отношении проекта акта могут быть представлены следующие замечания.

1.1. Пункт 12 раздела III проекта акта (Порядок проведения технического осмотра) предполагает вынесение заключения техническим экспертом о возможности или невозможности эксплуатации транспортного средства. Решение, выносимое по указанному пункту, не может быть на 100 % объективным, так как заключение о возможности или невозможности эксплуатации транспортного средства единолично принимается только техническим экспертом без его согласования или утверждения у руководителя оператора технического осмотра.

Минэкономразвития России не поддерживает предложения по установлению обязанности технического эксперта согласовывать решение о возможности/невозможности эксплуатации транспортного средства. Компетенция технических экспертов подтверждается согласно нормам Закона о техосмотре.

1.2. Пункт 17 раздел III проекта акта (Порядок проведения технического осмотра) предполагает заблаговременно, не менее чем за сутки, информировать владельцев транспортных средств о плановом приостановлении работ по техническому осмотру в связи с профилактическими работами. Вместе с тем, проект акта не предусматривает механизма такого уведомления (Сайт, средства массовой информации и тому подобное).

Минэкономразвития России поддерживает указанную позицию, однако полагает, что данная норма не создает риска возложения избыточных или необоснованных расходов на субъектов предпринимательской деятельности, так как оповещение любым выбранным оператором технического осмотра методом будет удовлетворять данному требованию проекта акта.

1.3. Пункт 21, раздел IV проекта акта (Ответственность оператора технического осмотра за нарушение законодательства в области технического осмотра транспортных средств) предполагает ответственность оператора

технического осмотра за невыявленные неисправности в момент проведения технического осмотра.

Необходимо определить порядок предъявления претензий, случаи в которых необходимо проведение независимой технической экспертизы и тому подобное. Оператор технического осмотра оценивает техническое состояние автомобиля только на момент его проведения, а в процессе дальнейшей эксплуатации (вплоть до двух лет) могут произойти любые поломки и изменения в техническом состоянии транспортного средства. Неясно, как именно доказать наличие существования неисправности на момент проведения технического осмотра, а также, что при проведении технического осмотра она не была выявлена.

Минэкономразвития России не поддерживает позицию о необходимости более детальной регламентации нормами проекта акта вопросов, связанных с установлением ответственных лиц, так как данные вопросы могут быть решены в рамках действующих норм гражданского законодательства, в том числе в судебном порядке.

2. Согласно позиции Фонда «Кубаньдорбезопасность» необходимо учесть следующие замечания.

2.1. При проверке уровня шума выпускной системы двигателей транспортных средств целесообразно предусмотреть проверку только тех транспортных средств, в выпускную систему которых внесены изменения, а остальные по этим параметрам не проверять, так как все заводские глушители сертифицированы заводом изготовителем.

Минэкономразвития России не поддерживает данную позицию, так как сертификация и иные формы оценки соответствия в отдельных случаях не гарантируют исправное функционирование товара на протяжении всего срока службы. Техрегламентом предусмотрены как оценка соответствия колесных транспортных средств на этапе выпуска в обращение, так и формы оценки соответствия в ходе эксплуатации. Именно совокупность данных форм оценки соответствия позволяет обеспечить безопасность используемой продукции.

2.2. Учитывая что некоторыми программными комплексами, используемыми в процессе технического осмотра транспортных средств, предусмотрена возможность видеорегистрации, необходимо конкретизировать правила использования систем видеорегистрации, определить сроки предоставления данных видеоотчетов и сроки хранения видеоотчетов и тому подобное.

Минэкономразвития России не поддерживает данную позицию, использование любых не запрещенных действующими нормативными актами систем разрешено, и может осуществляться субъектами предпринимательской деятельности по своему усмотрению.

2.3. Предлагаемая форма диагностической карты требует актуализации. В частности, в отношении предлагаемой формы диагностической карты могут быть сделаны следующие замечания:

- в диагностической карте отсутствует поле «Суммарный люфт». При наличии данной неисправности неясно, как и куда проставить отметку о несоответствии. При простановке отметки в другие поля, например в поле «201» (Перемещение деталей, люфты, фиксация резьбовых соединений) или «202» (Состояние элементов рулевого управления), при повторной проверке потребуются осуществлять проверку всех элементов рулевого управления (даже тех которые признаны исправными при первичной проверке), или же оператор будет вынужден каким-либо образом фиксировать наличие неисправности не в диагностической карте (вести дополнительную базу данных или иным способом). Это может затянуть время проведения проверки. Представляется, что операторы технического осмотра не будут учитывать данную неисправность. То же самое можно сказать и в отношении пунктов «Усилитель рулевого управления», «Уровень шума», «Привод управления дверьми» (указанные пункты, также исключенные из диагностической карты);

- в диагностической карте также отсутствуют поля «Фонарь освещения регистрационного знака», «Маркировка транспортного средства» (предъявляемые к ним требования заключаются только в определении их цвета);

- исключены из состава требований, и, соответственно в диагностической карте отсутствуют поля в «Регистрационные знаки», «Противоугонные устройства», «Противооткатные упоры», «Знак аварийной остановки»;

- не предъявляются конкретные требования к медицинской аптечке и огнетушителю, указано только о необходимости их надежного крепления. Соответствующие поля также отсутствуют и в диагностической карте;

- кроме того, в новой диагностической карте отсутствуют поля «Крупногабаритный и тяжеловесный груз», «Опасный груз», «Специализированное транспортное средство», «Специальное транспортное средство». Неясно, каким образом при повторной проверке определить, что проверяемое транспортное средство относится (или относилось) к указанным категориям, и где проставлять отметку о несоответствии данным параметрам.

В случае несоответствия транспортного средства установленным требованиям, по диагностической карте невозможно будет сделать вывод о неисправности транспортного средства в части неисправностей, поля для заполнения которых исключены. Таким образом, в этом случае транспортное средство будет признано технически исправным.

Минэкономразвития России считает необходимым приведение формы диагностической карты в соответствие устанавливаемым проектом акта требованиям, с учетом изложенных выше замечаний.

2.4. Представляется целесообразным заполнение оператором диагностической карты в электронном виде, с внесением в нее всех данных о транспортном средстве и собственнике, а при предоставлении транспортного средства на линию диагностики предъявление техническому эксперту свидетельства о регистрации транспортного средства или паспорта транспортного средства, для идентификации данного транспортного средства. После проведения технического диагностирования необходимо распечатать два экземпляра диагностической карты, которые будут подписываться техническим экспертом. Один экземпляр для выдачи собственнику для получения талона технического осмотра, второй для оператора технического

осмотра. Третий экземпляр не распечатывая в электронном виде направлять в единую автоматизированную базу данных;

Данное замечание поддержано при подготовке заключения об оценке регулирующего воздействия.

2.5. 20 января 1999 года Министерством транспорта Российской Федерации утверждена форма типового договора органа государственной инспекции безопасности дорожного движения субъекта Российской Федерации с юридическим лицом (индивидуальным предпринимателем), привлекаемым к участию в проверке технического состояния транспортных средств с использованием средств технического диагностирования при государственном техническом осмотре, являющаяся обязательной к использованию на всей территории Российской Федерации. В некоторых субъектах Российской Федерации в указанные договоры внесены дополнительные, не предусмотренные в типовом договоре требования, не оказывающие влияния на качество и время проверки технического состояния транспортных средств.

Считаем целесообразным утверждение единой формы договора, действующей на всей территории Российской Федерации, заключаемого между организацией, осуществляющей техническое диагностирование при государственном техническом осмотре, и лицензирующим органом.

Данное замечание не относится к предмету регулирования проекта акта.

2.6. В действующих требованиях к производственно-технической базе¹, на основе которых осуществляется проверка технического состояния транспортных средств при государственном техническом осмотре, не конкретизированы требования к покрытию территории пунктов технических осмотров, стоянок для транспортных средств, а также ряд требований носит рекомендательный характер. Однако, при проведении проверок со стороны ГИБДД они рассматриваются как обязательные и влекут за собой приостановку деятельности или применение

¹ Требования к производственно-технической базе, на основе которой осуществляется проверка технического состояния транспортных средств при государственном техническом осмотре, и персоналу, участвующему в такой проверке, утверждены заместителем Министра внутренних дел Российской Федерации П.М.Латышевым 19 мая 1999 г.

штрафных санкций. В случае недоработки (уточнения) данных требований, в будущем подобная ситуация может повториться и при проверках со стороны управления по организации технического осмотра и аккредитации.

Минэкономразвития России считает необходимым учесть указанные замечания при утверждении основных технических характеристик средств технического диагностирования и их перечня, предусмотренные пунктом 9 статьи 8 Закона о техосмотре. Вместе с тем, необходимо отметить, что указанное замечание не относится к предмету регулирования проекта акта.

3. По мнению Департамента строительства, транспорта и жилищно-коммунального хозяйства Белгородской области возможны дополнительные издержки для субъектов предпринимательской и иной деятельности при увеличении платы за проведение технического осмотра, особенно для категорий транспортных средств, проходящих технический осмотр 2 раза в год.

4. Согласно позиции Ассоциации международных автомобильных перевозчиков целесообразно учесть следующие замечания.

4.1. В связи с тем, что операторы технического осмотра должны проходить аккредитацию на право проведения технического осмотра конкретных категорий транспортных средств (в зависимости от наличия контрольно-диагностического оборудования и средств измерения), абзац первый пункта 7 проекта акта изложить в следующей редакции: «7. Для проведения технического осмотра владелец транспортного средства или его представитель, в том числе представитель, действующий на основании доверенности, оформленной в простой письменной форме, может обратиться к любому оператору технического осмотра, аккредитованному на право проведения технического осмотра данной категории транспортных средств, и обязан предоставить транспортное средство и следующие документы:».

Минэкономразвития России поддерживает представленную позицию. Вместе с тем, наличие редакционной недоработки в проекте акта не создает рисков возложения необоснованных расходов на субъектов предпринимательской деятельности.

4.2. Исключить из Приложения 1 к проекту акта пункт 6, в связи с тем, что применение ГОСТ Р 21393-75 (по тексту ошибочно указан ГОСТ Р 21293-75) на территории Российской Федерации прекращено постановлением Госстандарта России от 18.12.2003 № 375-ст.

Данное замечание поддержано в заключении об оценке регулирующего воздействия по проекту акта.

4.3. В Приложении 2 к проекту акта во второй графе пункта 4 исправить опечатку - вместо цифры «5» записать «3,5».

4.4. В Приложении 2 к проекту акта столбец 2 подпунктов 7-10 (в части градаций прицепов и полуприцепов) изложить в редакции, примененной в техрегламенте:

7.	<i>O₁ - O₄ (полуприцепы)</i>	<i>37,0 – 42,0</i>
8.	<i>O₁ (прицепы)</i>	<i>13,0 – 18,0</i>
	<i>O₂ (прицепы)</i>	<i>24,0 – 29,0</i>
	<i>O₃-O₄ (прицепы)</i>	<i>30,0 – 35,0</i>
9.	<i>L₃ (мотороллеры и мотоциклы)</i>	<i>16,0 – 21,0</i>
10.	<i>L₄ (мотоциклы с коляской)</i>	<i>18,0 – 23,0</i>

Данное замечание носит исключительно редакционный характер и не изменяет содержание устанавливаемых требований.

5. Согласно позиции Департамента дорожного хозяйства, транспорта и связи Кировской области учитывая необходимость принятия мер, направленных на оснащение технических операторов необходимым оборудованием, а также разработку и заключение соответствующих соглашений с объединениями страховщиков на территории всех регионов, необходимо предусмотреть вступление в силу указанных в проекте акта норм с 1 июля 2012 г.

Данная позиция не поддерживается Минэкономразвития России, вопросы переходного периода регулируются Законом о техосмотре, в том числе предусматривается включение в реестр операторов технического осмотра, организаций, которые на день вступления в силу Закона о техосмотре прошли

конкурсный отбор на право проведения государственного технического осмотра транспортных средств.

б. Согласно позиции Союза транспортников России необходимо, согласно протоколу встречи Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина с членами Союза транспортников России 8 июня 2011 г., дополнительно внести в проект акта пункт с требованиями к допуску транспортных предприятий (владельцев) к осуществлению транспортной деятельности, в том числе по финансовой состоятельности и профессиональной компетентности, с учетом национального и международного опыта.

Кроме того, деятельность всех владельцев транспортных средств, осуществляющих грузовые перевозки общим весом более 2,5 т., а пассажирские перевозки вместимостью более 9 пассажирских мест, должна подлежать лицензированию или носить уведомительный характер. Такие уведомления должны иметь силу юридического документа по принятию и объемам санкций на уровне, предусмотренном в лицензии. Предусмотреть санкции за нарушения в сфере грузовых и пассажирских перевозок автомобильным транспортом вплоть до запрета осуществлять данный вид деятельности и конфискации транспортных средств. Предусмотреть санкции за нарушение законодательства и нормативных процедур в объемах, которые исключали бы повторные нарушения.

Данные замечания не относятся к предмету регулирования проекта акта.