№ 24096-СШ/Д26и от 24.08.2018 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об оценке регулирующего воздействия на проект федерального закона

«О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части обеспечения фиксации в автоматизированном режиме

результатов проведения предрейсового или предсменного контроля технического

состояния транспортных средств в государственной автоматизированной

информационной системе контроля технического состояния)»

Минэкономразвития России в соответствии с пунктом 26 Правил проведения федеральными органами исполнительной власти оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов и проектов решений Евразийской экономической комиссии, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2012 г. № 1318, рассмотрело проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон
«О безопасности дорожного движения» (в части обеспечения фиксации
в автоматизированном режиме результатов проведения предрейсового
или предсменного контроля технического состояния транспортных средств
в государственной автоматизированной информационной системе контроля технического состояния)» (далее – проект акта), подготовленный и направленный для подготовки настоящего заключения Минтрансом России (далее – разработчик), и сообщает следующее.

Проект акта направлен разработчиком для подготовки настоящего заключения впервые.

Информация об оценке регулирующего воздействия проекта акта размещена разработчиком на официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу: regulation.gov.ru/projects#npa=81076.

Разработчиком проведены публичные обсуждения текста проекта акта
и сводного отчета в срок с 25 мая по 18 июня 2018 года.

Минэкономразвития России в соответствии с пунктом 28 правил проведения оценки регулирующего воздействия были проведены публичные консультации
с представителями субъектов предпринимательской деятельности и субъектами Российской Федерации в срок со 2 августа по 9 августа 2018 года. В ходе публичных консультаций были получены позиции Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта, Московского университета путей сообщения, ГУП «Мосгортранс», Ассоциации перевозчиков Ростовской области, Российского автотранспортного союза, союза «Торгово-промышленная палата Воронежской области», а также позиции органов исполнительной власти отдельных субъектов Российской Федерации[[1]](#footnote-1).

Проектом акта предлагается внедрить систему фиксации проведения предрейсового или предсменного контроля транспортных средств посредством передачи в государственную автоматизированную систему контроля технического состояния (далее – ГАИС).

К проекту акта могут быть представлены следующие замечания.

1. В соответствии с пояснительной запиской проект акта разработан
во исполнение пункта 17 поручения Правительства Российской Федерации
от 7 ноября 2017 г. № АД-П9-7382 «Об обеспечении выполнения поручений Президента России по итогам заседания президиума Госсовета по вопросам комплексного развития пассажирских перевозок» (а именно: подпункта «л» пункта 1 перечня поручений Президента России от 25 октября 2017 г. № Пр-2165ГС) (далее – Поручение).

В соответствии с указанным поручением Минтрансу России совместно с МВД России, Минпромторгом России, Минздравом России поручено разработать порядок проведения автоматизированного дистанционногопредрейсового и послерейсового медицинского контроля водителей, а также предрейсового технического контроля транспортных средств, предусмотрев при необходимости внесение изменений
в законодательство Российской Федерации.

Вместе с тем в проекте акта отсутствуют положения, закрепляющие порядок проведения автоматизированного дистанционного медицинского контроля водителей.

1. Конечным результатом проведения предрейсового и предсменного контроля технического состояния транспортных средств является установление наличия или отсутствия технических неисправностей, при которых в соответствии
с Приложением к Основным положениям по допуску транспортных средств
к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090, запрещается эксплуатация транспортных средств.

При этом с помощью средств фотосъемки и видеозаписи можно зафиксировать только нахождение транспортного средства в пункте проведения предрейсового и предсменного контроля технического состояния, но не наличие тех или иных технических неисправностей. Кроме того, факт нахождения транспортного средства в пункте осмотра не гарантирует проведение предрейсового и предсменного контроля его технического состояния.

Кроме того, разработчиком в сводном отчете указано, что предлагаемое регулирование распространяется более чем на 3 млн. организаций, осуществляющих деятельность в сфере автомобильных перевозок. Таким образом, учитывая большое количество обрабатываемой информации, проконтролировать прохождение каждым автомобилем должным образом предрейсового или предсменного контроля представляется затруднительным, что также может потребовать существенных затрат, в том числе для обработки поступающего массива данных.

Таким образом, предлагаемое регулирование не позволит предотвратить появление неисправности транспортного средства, тем более с учетом широкого круга субъектов, на которых оно распространяется. При этом на предприятиях
в целях контроля за фактом проведения предрейсового контроля ведется журнал[[2]](#footnote-2). Учитывая, что предлагаемое регулирование также может подтвердить только факт проведения осмотра и не отменяет ведение журнала, может быть сделан вывод
о возложении функционально дублирующих друг друга требований на субъекты регулирования.

1. Проектом акта не определен состав дополнительного оборудования, которое должны будут установить хозяйствующие субъекты в целях передачи информации о проведении предрейсового технического контроля, а также порядок передачи сведений в ГАИС. В отсутствие указанной информации достоверно оценить разовые и периодические расходы данных субъектов в случае принятии проекта не представляется возможным.

В настоящее время прорабатывается вопрос применения аналогичного оборудования для проведения технического осмотра. В состав затрат на обеспечение бесперебойной передачи данных в автоматизированном режиме может входить
IP-видеокамера для фото- и видеофиксации в HD качестве, ориентировочная стоимость которой составляет от 6000 рублей[[3]](#footnote-3). Вместе с тем в целях обеспечения защиты и передачи данных по защищенным каналам связи необходимо дополнительное оборудование. В случае, если для реализации положений проекта акта потребуется оборудование, аналогичное оборудованию по фото-
и видеофиксации для проведения технического осмотра, стоимость такого оборудования, по оценкам субъектов предпринимательской деятельности,
для оснащения 1 пункта осмотра может составить до 100 тыс. рублей.

Таким образом, учитывая количество юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, которых затрагивает предлагаемое регулирование[[4]](#footnote-4), совокупный объем единоразовых затрат на приобретение оборудование может составить порядка 300 млрд. рублей.

В соответствии с частью 4 проектируемой статьи 20.1 проект акта распространяется на юридических лиц и на индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. Учитывая, что перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом осуществляются преимущественно государственными и муниципальными перевозчиками, отмечаем дополнительные расходы бюджетов бюджетной системы Российской Федерации. Вместе с тем разработчиком в сводном отчете такие затраты не проанализированы.

Кроме того, следует отметить ежегодные затраты федерального бюджета
на хранение фотографий и видеозаписей в облачном хранилище в целях функционирования ГАИС. Совокупный объем затрат на такое хранение можно сопоставить с совокупной стоимостью хранения аналогичных данных
по техническому осмотру[[5]](#footnote-5). Так, по оценкам Минэкономразвития России, такие затраты могут составить порядка 21 млн. рублей в год[[6]](#footnote-6).

Указанные затраты также не учтены разработчиком при подготовке финансово-экономического обоснования предлагаемого регулирования. Кроме того, при внедрении автоматизированной системы затраты держателя и оператора такой системы состоят не только из затрат на ее разработку, но и на ее подключение, в том числе региональных модулей, ее эксплуатацию, а также защиту информации, содержащейся в системе.

Так, например, затраты на сопровождение прикладного программного обеспечения автоматизированных информационных систем ФНС России составляют порядка 600 млн. руб. - 1 млрд. руб. ежегодно[[7]](#footnote-7). Кроме того,
по информации органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации,
с 2015 года функционирование регионального модуля системы «ЕИАС» переведено на платную основу и составляет порядка 5 млн. руб. в год в зависимости
от комплектации. Учитывая количество субъектов Российской Федерации, затраты бюджетов субъектов Российской Федерации могут составить не менее 425 млн. руб. в год.

Таким образом, считаем необходимым разработчику оценить стоимость внедрения предлагаемого регулирования как для субъектов предпринимательской деятельности, так и для бюджетов бюджетной системы Российской Федерации,
а также проработать вопрос экономической эффективности таких затрат.

1. В соответствии с пунктом 1.4 сводного отчета в качестве проблемы,
на решение которой направлено предлагаемое регулирование, разработчиком отмечается рост числа аварий из-за технически неисправных транспортных средств вследствие реформы технического осмотра. В настоящее время Минэкономразвития России разработан пакет законопроектов[[8]](#footnote-8), направленных на устранение недостатков действующей системы проведения технических осмотров. В этой связи внедрение предлагаемого регулирования с учетом затрат на его реализацию может быть преждевременным.
2. В соответствии с информацией, представленной разработчиком
в пункте 1.4 сводного отчета, около 70% автобусов и более 50% грузовых автомобилей находятся у мелких собственников, которым принадлежат от 1 до 3 единиц указанных транспортных средств. Учитывая существенные затраты субъектов предпринимательской деятельности на реализацию положений проекта акта, это может привести к снижению рентабельности осуществляемой деятельности субъектов малого и среднего предпринимательства (далее – МСП). При этом разработчиком не представлены статистические данные о том, что именно субъекты МСП не поддерживают должное качество текущего обслуживания и ремонта своих транспортных средств, а также не обеспечивают надлежащий контроль за их техническим состоянием при выходе транспортных средств
на линию.

Таким образом, учитывая необходимость поддержки субъектов МСП
и отсутствие подтверждающих данных, предлагаемое регулирование не может быть поддержано.

1. Действующим законодательством не предусмотрено ограничение
в части места проведения контроля технического состояния транспортного средства, то есть проводить контроль можно как на закрытых площадках, так и на открытых. При этом в соответствии с пунктом 3 Порядка предрейсовый контроль проводится до выезда транспортного средства с места его постоянной стоянки.

Таким образом, разработчиком предлагается оборудование средствами
по фото- и видеофиксации как закрытых площадок, так и открытых. Обращаем внимание, что оборудование открытых площадок с необходимостью обеспечения передачи информации по защищенным каналам связи может быть труднореализуемо и сопряжено с дополнительными затратами.

Вместе с тем стоянка транспортных средств может располагаться в различных местах. В этом случае требования проекта акта являются невыполнимыми без приобретения (пользования) на любом законном основании парковочного места.

1. Проектом акта предусмотрен отлагательный срок в 1 год. При этом разработка и внедрение ГАИС в соответствии с затратами, указанными разработчиком в сопроводительных материалах, потребует не менее 2 лет. Кроме того, требуется утвердить предусмотренные проектом акта нормативные правовые акты, а также установить необходимое оборудование.

Учитывая совокупный размер затрат и сроки разработки и внедрения ГАИС, отмечаем необходимость установления отлагательного срока не менее 3 лет.

Вместе с тем, учитывая широкий круг субъектов регулирования, в целях оценки экономической эффективности предлагаемого регулирования представляется целесообразным предусмотреть поэтапное внедрение данного регулирования, в том числе рассмотреть возможность проведения эксперимента
в отдельных субъектах Российской Федерации.

По результатам оценки регулирующего воздействия Минэкономразвития России может быть сделан вывод о том, что:

* наличие проблемы и целесообразность ее решения с помощью регулирования, предусмотренного проектом акта, не обоснованы;
* в проекте акта выявлены положения, которые вводят избыточные административные и иные ограничения и обязанности для субъектов предпринимательской и иной деятельности или способствуют их введению, а также способствуют возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской и иной деятельности или способствуют возникновению необоснованных расходов бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации.
1. Алтайский край, Астраханская область, Республика Бурятия, Воронежская область, Ивановская область, Камчатский край, Республика Карелия, Кировская область, Краснодарский край, Курганская область, Курская область, Липецкая область, Магаданская область, Орловская область, Пензенская область, Республика Крым, Республика Ингушетия Ростовская область, Рязанская область, Саратовская область, Ставропольский край, Тверская область, Тульская область, Хабаровский край, Чувашская область, Ямало-Ненецкий автономный округ, Ярославская область. [↑](#footnote-ref-1)
2. Пункт 11 Порядка организации и проведения предрейсового контроля технического состояния транспортных средств, утвержденного приказом Минтранса России от 6 апреля 2017 г. № 141 «Об утверждении» [↑](#footnote-ref-2)
3. https://idistribute.ru/products/setevaya\_ip\_videokamera\_dahua\_kupolnaya\_pomeshchenie\_ulitsa\_kh16\_1\_2\_7\_ik\_filtr\_tsv\_0\_3lk\_obe\_v\_2\_8m// [↑](#footnote-ref-3)
4. В соответствии с информацией, представленной разработчиком в разделе 7 сводного отчета, количество субъектов предпринимательской деятельности, затрагиваемых предлагаемым регулированием, составляет порядка 3 млн. организаций. [↑](#footnote-ref-4)
5. Количество проверок выше в порядка 300 раз, но количество проверяемых автомобилей ниже. [↑](#footnote-ref-5)
6. На хранение фотоматериалов – 140 тыс. руб. в год; на хранение видеоматериалов – 21 млн. в год. [↑](#footnote-ref-6)
7. <http://zakupki.gov.ru/epz/order/notice/ok44/view/documents.html?regNumber=0173100005618000017>. [↑](#footnote-ref-7)
8. Внесены в Государственную Думу Российской Федерации. [↑](#footnote-ref-8)