

## **ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН**

### **О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части установления предельных сроков эксплуатации транспортных средств)**

#### Статья 1.

Внести Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" (Собрание законодательства Российской Федерации 1995, № 50, ст. 4873; 1999, № 10, ст. 1158; 2003, № 2, ст. 167; 2004, № 35, ст. 3607; 2006, № 52, ст. 5498; 2007, № 46, ст. 5553; 2009, № 1, ст. 21; 2010, № 30, ст. 4000, № 31, ст. 4196; 2011, № 17, ст. 2310 № 27, ст. 3881, № 29, ст. 4283, № 30 (ч. 1), ст. 4590, ст. 4596) следующие изменения:

1) статью 19 после части 1 дополнить частью 1.1 в следующей редакции:

«1.1. Запрещается эксплуатация транспортных средств в случае достижения транспортными средствами предельных сроков эксплуатации, установленных статьей 19.1 настоящего федерального закона.

В отношении транспортных средств, достигших предельных сроков эксплуатации, не производятся регистрационные действия, не связанные со снятием их с учета или прекращением их регистрации.».

2) дополнить статьей 19.1 следующего содержания:

«Статья 19.1. Предельные сроки эксплуатации транспортных средств

Предельные сроки эксплуатации транспортных средств с момента изготовления устанавливаются:

- 1) в отношении транспортных средств категорий N1, N1G:
  - а) 18 лет - на период с 1 января 2016 года по 31 декабря 2016 года;
  - б) 15 лет - на период с 1 января 2017 года по 30 июня 2018 года;
  - в) 12 лет - на период с 1 июля 2018 года;
- 2) в отношении транспортных средств категорий N2, N2G:
  - а) 20 лет - на период с 1 января 2016 года по 31 декабря 2016 года;
  - б) 18 лет - на период с 1 января 2017 года по 30 июня 2018 года;
  - в) 15 лет - на период с 1 июля 2018 года;
- 3) в отношении транспортных средств категорий N3, N3G:
  - а) 28 лет - на период с 1 июля 2016 года по 31 декабря 2016 года;
  - б) 26 лет - на период с 1 января 2017 года по 30 июня 2018 года;
  - в) 25 лет - на период с 1 июля 2018 года;
- 4) в отношении транспортных средств категорий M2, M2G:
  - а) 18 лет - на период с 1 июля 2015 года по 31 декабря 2016 года;
  - б) 15 лет - на период с 1 января 2017 года по 30 июня 2018 года;
  - в) 12 лет - на период с 1 июля 2018 года;
- 5) в отношении транспортных средств категорий M3, M3G:
  - а) 25 лет - на период с 1 июля 2016 года по 31 декабря 2016 года;
  - б) 20 лет - на период с 1 января 2017 года по 30 июня 2018 года;
  - в) 15 лет - на период с 1 июля 2018 года.

## Статья 2.

Внести в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, N 1, ст. 1; N 18, ст. 1721; N 30, ст. 3029; N 44, ст. 4295; 2003, N 27, ст. 2700, 2708, 2717; N 46, ст. 4434, 4440; N 50, ст. 4847, 4855; 2004, N 31, ст. 3229; N

34, ст. 3529, 3533; 2005, N 1, ст. 9, 13, 45; N 10, ст. 763; N 13, ст. 1075, 1077; N 19, ст. 1752; N 27, ст. 2719, 2721; N 30, ст. 3104, 3131; N 50, ст. 5247; 2006, N 1, ст. 10; N 10, ст. 1067; N 12, ст. 1234; N 17, ст. 1776; N 18, ст. 1907; N 19, ст. 2066; N 23, ст. 2380; N 31, ст. 3420, 3438, 3452; N 43, ст. 4412; N 45, ст. 4641; N 50, ст. 5279; N 52, ст. 5498; 2007, N 1, ст. 21, 29; N 15, ст. 1743; N 16, ст. 1825; N 20, ст. 2367; N 26, ст. 3089; N 30, ст. 3755; N 31, ст. 4007, 4008; N 41, ст. 4845; N 43, ст. 5084; N 46, ст. 5553; 2008, N 18, ст. 1941; N 20, ст. 2251; N 30, ст. 3604; N 49, ст. 5745, 5748; N 52, ст. 6227, 6235, 6236; 2009, N 7, ст. 777; N 19, ст. 2276; N 23, ст. 2759, 2776; N 26, ст. 3120, 3122, 3132; N 29, ст. 3597, 3642; N 30, ст. 3739; N 45, ст. 5265, 5267; N 48, ст. 5711, 5724; N 52, ст. 6406, 6412; 2010, N 1, ст. 1; N 21, ст. 2525; N 23, ст. 2790; N 27, ст. 3416; N 30, ст. 4002, 4006, 4007; N 31, ст. 4158, 4164, 4192, 4193, 4195, 4206, 4207, 4208; N 41, ст. 5192; N 49, ст. 6409; 2011, N 1, ст. 10, 23, 54; N 7, ст. 901; N 17, ст. 2310) следующие изменения:

1) дополнить главу 12 статьей 12.38 следующего содержания:

«Статья 12.38. Нарушение предельных сроков эксплуатации транспортных средств

Эксплуатация транспортных средств, достигших предельных сроков эксплуатации, -

влечет наложение административного штрафа на граждан в размере тридцати тысяч рублей; на должностных лиц – пятидесяти тысяч рублей; на индивидуальных предпринимателей и юридических лиц – двухсот тысяч рублей.»

2) внести в статью 23.3 следующие изменения:

в части 1 после слов «12.37,» дополнить словами «12.38,»;

в пункте 5 части 2 после слов «12.37,» дополнить словами «12.38,»;

в пункте 6 части 2 после слов «12.37,» дополнить словами «статьей 12.38,»;

3) в части 2 статьи 27.13 слова «статьей 12.37» заменить словами «статьями 12.37, 12.38».

Статья 3.

Настоящий Федеральный закон вступает в силу с 1 января 2016 года.

Президент  
Российской Федерации

В.В. Путин

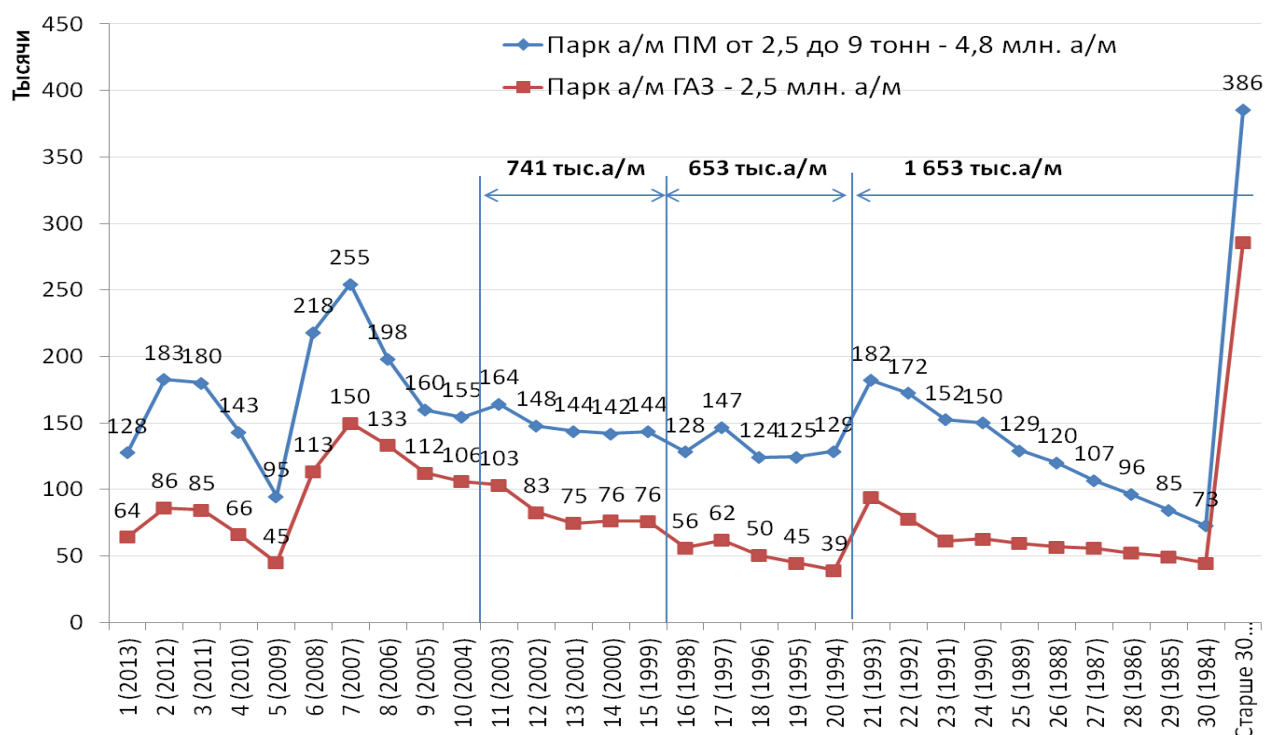
## ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

### к проекту Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части установления предельных сроков эксплуатации транспортных средств)

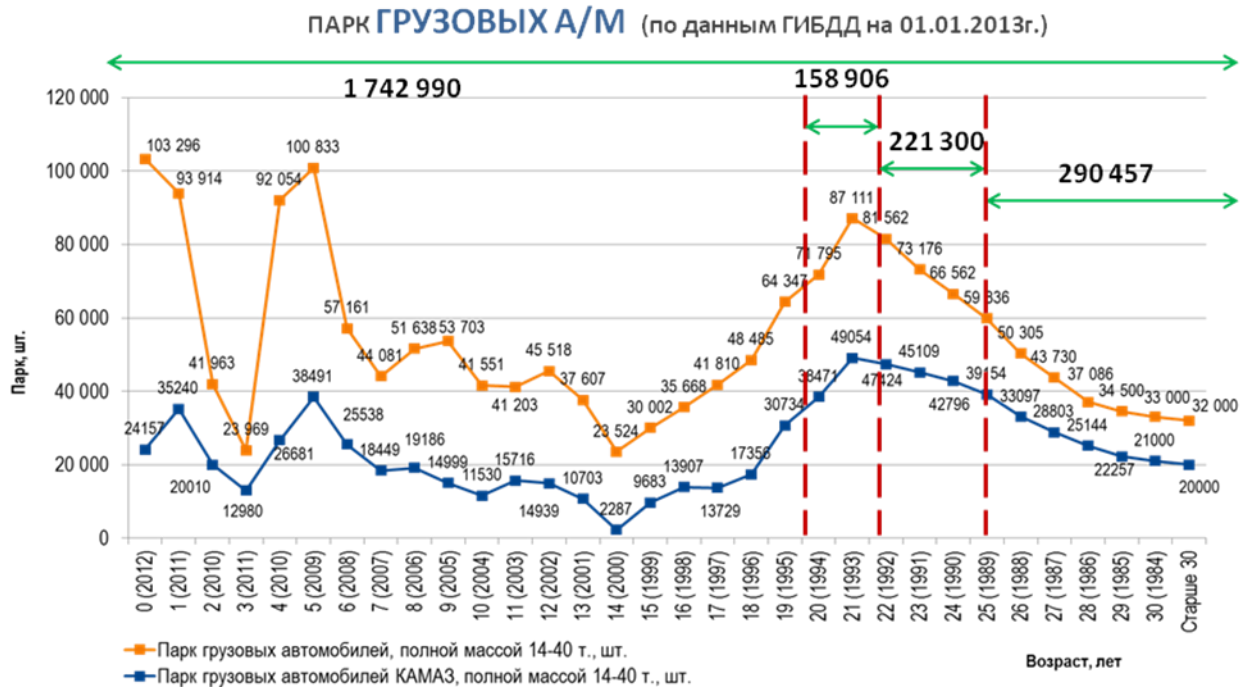
Подавляющее большинство транспортных средств в Российской Федерации эксплуатируются за пределами нормативного срока службы (установленного ресурса).

По состоянию на 1 января 2014 года легкие коммерческие автомобили и средне-тоннажные грузовые автомобили с момента выпуска которых прошло более 5 лет составляли 80% от объема парка, в том числе со сроком эксплуатации более 15 лет – 46%, более 20 лет – 31%. Наиболее старый парк составляют автомобили с полной массой более 5 тонн. Среди них доля автомобилей старше 5 лет составляет 92% от объема парка, в том числе со сроком эксплуатации более 15 лет – 78%, более 20 лет – 62%.

#### Парк грузовых коммерческих автомобилей ПМ от 2,5 до 12 тонн (LCV и LDT) и микроавтобусов до 6 метров (по данным ГИБДД на 01.01.2014 г.)

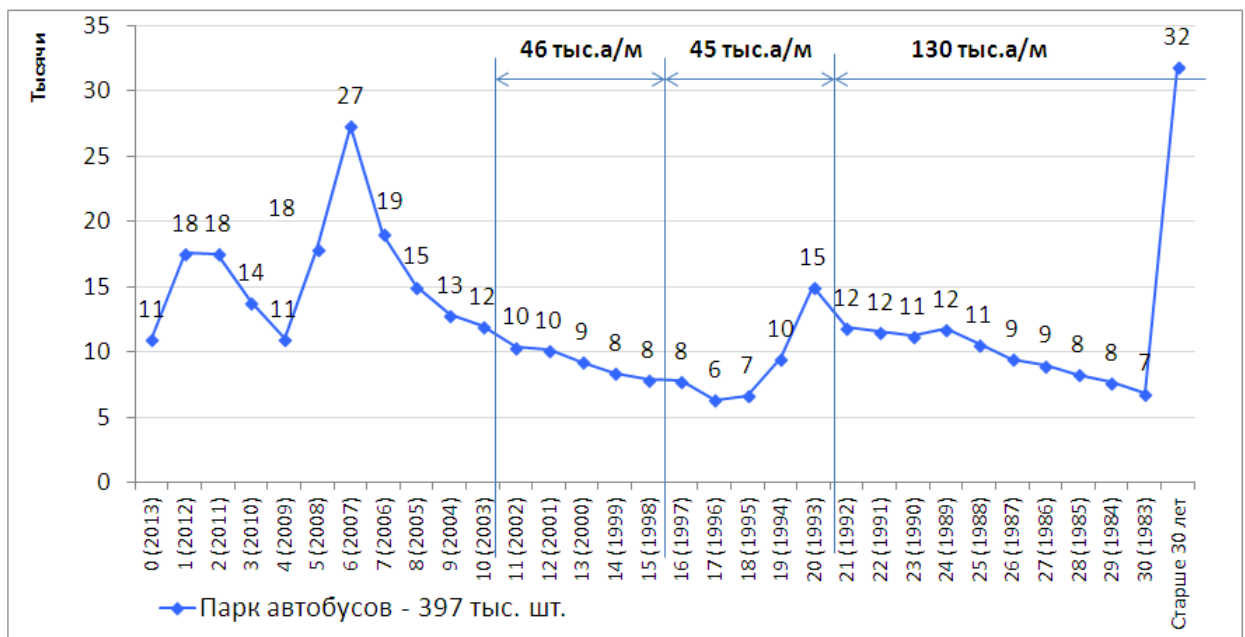


Средние и тяжелые коммерческие автомобили, с момента выпуска которых прошло более 5 лет, составляли более 88% от объема парка, в том числе со сроком эксплуатации более 15 лет – 70%, более 20 лет – 51%.



Автобусы, с момента выпуска которых прошло более 5 лет, составляли 78% от объема парка, в том числе со сроком эксплуатации более 15 лет – 44%, более 20 лет – 33%.

### Парк автобусов (по данным ГИБДД на 01.01.2014 г.)



Большая часть автопарка Российской Федерации – это модели, выпущенные в 70-х – 80-х гг. прошлого века, не отвечающие современным международным требованиям по техническому уровню и безопасности конструкции. Кроме того, подавляющее большинство парка России – это транспортные средства, не имеющие по сути экологического класса, поскольку фактически они не соответствуют даже минимально регламентированному экологическому классу Евро 2.

Следствием этого является их низкая техническая надежность (по мере роста пробега усталостные напряжения в конструкции возрастают в 1,4 – 2,5 раза), несоответствие современным требованиям пассивной, активной и экологической безопасности, высокая вероятность внезапного выхода из строя узлов и агрегатов в процессе дорожного движения, и как результат, высокая вероятность совершения дорожно-транспортных происшествий. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети. Ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий погибают и получают ранения свыше 270 тыс. человек. Суммарный размер социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий за 2004-2010 годы оценивается в 7 326,3 млрд. рублей.

При этом обновление качественного состава транспорта, особенно по грузовым автомобилям и автобусам, происходит весьма медленно. В настоящее время в секторе грузовых автомобилей выбытие составляет всего 5,3% в год, в секторе автобусов – около 5,7%, что является сильно недостаточным для необходимых темпов обновления автомобильного транспорта.

Таким образом, обеспечить соответствие российского парка автомобильной техники современным техническим и экологическим требованиям, требованиям безопасности возможно только стимулированием приобретения новых автомобилей.

В этой связи законопроектом предлагается ввести норму о запрете эксплуатации транспортных средств, достигших предельных сроков эксплуатации автомобилей и определить такие предельные сроки с учетом переходных периодов.

**ЭТАПНОЕ ОГРАНИЧЕНИЕ ВОЗРАСТА ПАРКА ЛЕГКИХ КОММЕРЧЕСКИХ И  
СРЕДНЕТОННАЖНЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ  
(ПМ от 2,5 до 12 тонн)**

Возраст, лет (год выпуска)	Старше 25 лет	от 21 до 25 лет	20 (1994)	19 (1995)	18 (1996)	17 (1997)	16 (1998)	15 (1999)	14 (2000)	13 (2001)	12 (2002)	11 (2003)
Количество а/м в парке	866214	786626	128713	124511	124271	146895	128369	143570	142019	143819	147793	164149
Оценка реальной эксплуатации, %	2	3	9	12	15	18	21	24	27	31	34	38
Оценка реальной эксплуатации, шт	18418	23742	11892	15232	18554	25919	26699	34151	38241	43963	50310	62512

Для техники полной от 2,5 до 3,5 тонн предлагаются следующие этапы:

- с 1 июля 2015 года – для техники старше 18 лет (30 тыс. шт.);
- с 1 января 2017 года – для техники старше 15 лет (57тыс. шт.);
- с 1 июля 2018 года – для техники старше 12 лет (97 тыс. шт.)

Для техники полной от 3,5 до 12 тонн предлагаются следующие этапы:

- с 1 июля 2015 года – для техники старше 20 лет (30 тыс. шт.);
- с 1 января 2017 года – для техники старше 18 лет (10 тыс. шт.);
- с 1 июля 2018 года – для техники старше 15 лет (14 тыс. шт.).



**ЭТАПНОЕ ОГРАНИЧЕНИЕ ВОЗРАСТА ПАРКА ТЯЖЕЛЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ**  
(ПМ более 12 тонн)

**ЭТАПНОЕ ОГРАНИЧЕНИЕ ВОЗРАСТА ПАРКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ**

Возраст, лет (год выпуска)	> 30	30 (1984)	29 (1985)	28 (1986)	27 (1987)	26 (1988)	25 (1989)	24 (1990)	23 (1991)	22 (1992)	21 (1993)	20 (1994)
Количество по регистрации, шт.	32 000	33 000	34 500	37 086	43 730	50 305	59 836	66 562	73 176	81 562	87 111	71 795
Реальная эксплуатация, %	3	5	6	8	10	13	15	17	19	21	23	25
Реальная эксплуатация, шт.	960	1650	2070	2966	4373	6539	8975	11315	13903	17128	20035	17948

Предлагается вводить следующие сроки ограничения эксплуатации для грузовых автомобилей:

- с 1 июля 2015 года – для техники старше 28 лет (7646 шт.);
- с 1 января 2017 года – для техники старше 26 лет (10912 шт.);
- с 1 июля 2018 года – для техники старше 25 лет (8975 шт.).

**ЭТАПНОЕ ОГРАНИЧЕНИЕ ВОЗРАСТА ПАРКА АВТОБУСОВ**

Возраст, лет (год выпуска)	> 30	30 (1984)	29 (1985)	28 (1986)	27 (1987)	26 (1988)	25 (1989)	24 (1990)	23 (1991)	22 (1992)	21 (1993)	20 (1994)
Кол-во по регистрации, шт.	31843	6880	7713	8281	9024	9469	10578	11768	11235	11573	11874	15002
Оценка реальной эксплуатации, %	5	6	7	9	10	12	14	16	18	20	21	23
Оценка реальной эксплуатации, шт	1592	413	540	745	902	1136	1481	1883	2022	2315	2494	3450

Предлагается вводить следующие сроки ограничения эксплуатации для автобусов:

- с 1 июля 2015 года – для техники старше 25 лет (7000 шт.);
- с 1 января 2017 года – для техники старше 20 лет (12000 шт.);
- с 1 июля 2018 года – для техники старше 15 лет (17000 шт.).

Приведенные выше цифры предполагают вывод из эксплуатации около 10% годового объема рынка, или всего 0,5% от парка в целом. В противном случае вывод из эксплуатации старой техники может быть слишком

интенсивным, как равно и рост социального напряжения. Постепенное же выведение техники из эксплуатации минимизирует риски и смягчает для автовладельцев переход к новым правилам. В частности, прозрачные сроки введения очередных ограничений с первичным полугодовым переходным периодом позволят подготовиться к новым реалиям.

Указанный подход позволит выводить из эксплуатации в среднем около 55 тыс. а/м ПМ от 2,5 до 5 тонн и 16 тыс. а/м ПМ от 5 до 9 тонн в год, что составляет 1,7% и 1% от парков соответствующих сегментов. При этом потенциальный объем рынков (с учетом необходимости замещения выбывшей из эксплуатации техники) не превысит докризисных объемов.

Вывод из эксплуатации грузовых автомобилей составит около 8-10 тыс. в год, что составляет примерно 10% от годового объема рынка грузовых автомобилей.

В части автобусов замещение составит около 2,5-3,0% от общего парка автобусов и около 10-20% от потенциального годового объема продаж автобусов в РФ.

То есть то количество, которое, с одной стороны, хорошо стимулирует спрос на автомобили, с другой стороны, не повлечет радикальных перемен на рынке, не приведет к росту социальной напряженности, а также легко возместится за счет отечественной техники.

Крайне важно отметить, что введение данной меры предполагается компенсировать программой утилизации колесных транспортных средств, в рамках которой владельцы автомобилей, достигших предельных сроков эксплуатации, при сдаче их на утилизацию, будут получать существенную скидку на приобретение новой техники. Указанная программа, предваряя введение данного ограничения, уже стартовала в сентябре 2014 года.

Для более эффективной реализации указанных запретов предполагается также внесение изменений в Кодекс РФ об административных правонарушениях с целью установления ответственности для граждан, должностных лиц, индивидуальных предпринимателей и

юридических лиц за эксплуатацию указанных транспортных средств сверх предельно разрешенного срока, включая возможность сотрудников инспекции безопасности дорожного движения задерживать неправильно эксплуатируемый транспорт.

Принятие данного федерального закона, позволит омолодить автомобильный парк Российской Федерации, что позволит существенно улучшить ситуацию с безопасностью дорожного движения и экологией на российских дорогах. В совокупности с программой утилизации будет компенсирован минимально возможный социальный урон.

Косвенным следствием принятия федерального закона также станет стимулирование производства автомобильной техники в Российской Федерации, что также принесет дополнительные доходы бюджетов различных уровней от налогов и сборов.

Предлагается вступление в силу законопроекта с 1 июля 2015г.

**ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ****проекта Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (в части установления предельных сроков эксплуатации транспортных средств)**

Принятие и реализация положений проекта федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» не потребует дополнительных расходов из средств федерального бюджета.