

194021, Санкт-Петербург,  
ул. Политехническая, д. 3, кор. 1, лит. А  
Тел. +79219929883; 8(812)251-69-39  
e-mail: [npsotechexpert@yandex.ru](mailto:npsotechexpert@yandex.ru)  
Internet: [www.tehexpert.org](http://www.tehexpert.org)

## РЕШЕНИЕ

«Обеспечение выполнения поручения Председателя Правительства Российской Федерации о достижении к 1 октября 2021 года уровня развития системы технического осмотра позволяющей работать без сбоев и неудобств для автовладельцев, а также перехода к совершенствованию организации и проведения технического осмотра транспортных средств».

С 1.01.2012 года по 31.03.2021 года официальная статистика ГУОБДД МВД России констатирует не линейное увеличение количества дорожно-транспортных происшествий по причине технической неисправности транспортных средств – 40 700, при этом 7 053 человека погибли и 58 076 человек получили ранения (Приложение 2), что является следствием накопления количества технически неисправных транспортных средств допущенных для движения по дорогам.

Увеличение количества дорожно-транспортных происшествий по причине технической неисправности транспортных средств убедительно свидетельствует о неэффективности действующей в Российской Федерации концепции организации и проведения технического осмотра транспортных средств и очевидной ее неспособности изменить сложившуюся негативную ситуацию с обеспечением безопасности дорожного движения по причине технической неисправности транспортных средств.

**Сумма ущерба для Российской Федерации только от погибших в ДТП по причине технической неисправности за период 2012 – 2021 годы составляет более 1 триллиона 360 млрд. рублей** («Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от ДТП» Р-03112199-0502-00 (методика НИИАТ))

По статистике каждый четвертый пострадавший в ДТП получает инвалидность, что значительно увеличивает выплаты из социальных фондов.

**Итоговый ущерб для государства от действующей в настоящее время системы организации и проведения технического осмотра транспортных средств составляет 2 триллиона 098 миллиардов рублей.**

Вследствие происходящей с 2012 года подмены реального контроля технического состояния транспортных средств практически свободной продажей его результатов, фактическим отсутствием его обязательности для всех автовладельцев, техосмотр, как мера по обеспечению безопасности движения, дискредитирован в глазах граждан.

**«Купить техосмотр» без предоставления автомобиля на сегодня стало нормой для подавляющего большинства автовладельцев!**

1 марта 2021 года вступили в силу требования принятых федеральных законов, направленных на изменение организации и проведения технического осмотра транспортных средств:

- Федеральный закон № 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»;

- Федеральный закон № 219-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 27 февраля 2021 г. №275 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 03 апреля 2020г.№440.

Участники конференции считают реализацию с 1 марта 2021 г. положений Федерального Закона от 06 июля 2019года №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», Указа Президента Российской Федерации от 19 февраля 2021г № 108 значительным шагом в направлении предупреждения дорожно-транспортных происшествий (ДТП) по причине технической неисправности транспортных средств, сохранения жизни и здоровья граждан Российской Федерации.

Участники конференции отметили имеющиеся проблемы, препятствующие достижению целей вышеуказанного Федерального Закона и обеспечению выполнения поручения Председателя Правительства Российской Федерации «О достижении к 1 октября 2021 года уровня развития системы технического осмотра позволяющей работать без сбоев и неудобств для автовладельцев», а также переходу к реальному совершенствованию организации и проведения технического осмотра транспортных средств, а именно:

I. **Отсутствие в настоящее время у добросовестных операторов технического осмотра финансового обеспечения текущей профессиональной деятельности, а также возможности реализации необходимых мероприятий, увеличивающих пропускную способность пунктов технического осмотра,** на фоне отрицательной инвестиционной привлекательности данного вида деятельности.

Причины возникновения такой ситуации.

Долговременное, с 2012 года, финансовое давление на добросовестных операторов ТО в виде криминальной деятельности по продажам диагностических карт без проведения технического осмотра транспортных средств (до 80% о общего объема) с имеющимися предпосылками его развития и после вступления в силу с 1 марта 2021 года изменений законодательства.

При этом **поправками к проекту федерального закона № 1051647-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации», находящемуся на рассмотрении Государственной Думой во втором чтении, предусматривается фактически отмена реализации государственной надзорной деятельности в отношении операторов**

## **технического осмотра по выявлению нарушений правил проведения технического осмотра и требований аккредитации до 01.01.2022 года.**

Убыточность деятельности по оказанию услуг технического осмотра. Предельные размеры платы за проведение технического осмотра ниже себестоимости в подавляющем большинстве субъектов Российской Федерации.

**При этом стоимость криминальных услуг по продажам диагностических карт без проведения технического осмотра транспортных средств с 01.03.2021 года выросла в среднем с 500 до 2500 рублей.**

II. Недостаточный уровень реализации исполнения полномочий региональных органов исполнительной власти по принятию мер по организации технического осмотра и мониторингу исполнения законодательства в сфере технического осмотра влечет отсутствие возможности реальной оценки обстановки по наличию ресурсов операторов технического осмотра и планирования необходимых «мер» по обеспечению исполнения нормативов обеспеченности населения услугами технического осмотра.

III. Несовершенство действующего порядка аккредитации операторов технического осмотра транспортных средств фактически вынуждает операторов технического осмотра не инициировать процедуру прохождения оценки соответствия новым требованиям в плановом порядке, предложенном субъектам Российской Федерации Российским союзом автостраховщиков.

В случае «выявления» любого малейшего спорного «несоответствия» требованиям, в условиях отсутствия практики применения контроля требований, различия трактовок требований, ошибок исполнителей при проведении выездной проверки и т.д., РСА прекращает действие аттестата аккредитации!!!!!!

Это влечет за собой прекращение деятельности и прохождение новой процедуры аккредитации (1-3 месяца в лучшем случае). При этом РСА реализует проведение выездной проверки в виде сбора на месте (возможно представителями, не являющимися сотрудниками РСА, требований к их квалификации не существует) юридически не значимых материалов (замеры, фотофиксация, видео и т.д.).

Юридически значимые документы, включая Акт «выездной» проверки РСА по данным материалам, принятие решения РСА о соответствии или не соответствии оператора новым требованиям, решения о сохранении или аннулировании аттестата аккредитации оформляются РСА в Москве.

Оспорить такое решение оператор может только в суде. Это практически повлечет за собой ликвидацию операторов технического осмотра. Убытки от таких решений, даже при выигранном судебном процессе, по мнению юристов, доказать и взыскать невозможно, по причине публичности договора и осуществлению деятельности в отношении неопределенного количества ТС по всей территории страны в силу Закона.

Досудебная процедура урегулирования таких споров в виде согласительной комиссии отсутствует.

Более того поправками к проекту федерального закона № 1051647-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации», находящемуся на рассмотрении Государственной Думой во втором чтении, планируются изменения в 170-ФЗ.

Предусмотрено в случае принятия поправок:

1. В случае выявления **нарушений требований аккредитации** при проведении **документарной и (или)** выездной проверки оператора технического осмотра в рамках **контроля за деятельностью операторов технического осмотра** профессиональное объединение страховщиков выносит оператору технического осмотра предписание об устранении таких нарушений и **принимает** в отношении этого оператора технического осмотра решение о приостановлении действия аттестата аккредитации до исполнения предписания об устранении выявленных нарушений либо в случае, предусмотренном **пунктом 2 части 5 статьи 11** настоящего Федерального закона, принимает решение об аннулировании аттестата аккредитации этого оператора технического осмотра.

Возникает дополнительный риск приостановки РСА деятельности или лишения аттестата аккредитации операторов технического осмотра исключительно по документам, дистанционно, на основании данных того же РСА, без проведения проверки на месте и участия проверяемого лица.

**Решение вопроса о приостановлении РСА деятельности недобросовестных операторов на основании обращения государственного надзорного органа по материалам выявленных нарушений правил проведения технического осмотра или аккредитации, данная поправка не содержит!**

2. "В случае принятия решения об отказе в предоставлении аттестата аккредитации (об отказе в переоформлении аттестата аккредитации, об отказе в подтверждении соответствия требованиям аккредитации или при возврате заявления о предоставлении аттестата аккредитации, о переоформлении аттестата аккредитации или о подтверждении соответствия требованиям аккредитации без рассмотрения по существу) указанная плата возврату не подлежит."»

**Введение данной нормы с учетом существующего на сегодня подхода по реализации полномочий в сфере аккредитации и контроля РСА, значительно увеличит бесполезную финансовую нагрузку на операторов технического осмотра.**

**Эффективный контроль за обоснованностью отказов по обращениям в РСА на сегодня отсутствует!!!!**

IV. **Отсутствует эффективная оперативная прямая и обратная связь между операторами и РСА** в части предоставления и изменения сведений в Реестр операторов технического осмотра, учета данных сведений, правильности их внесения в реестр РСА с целью передачи достоверных сведений в базу ЕАИСТО-М.

Операторы технического осмотра находятся практически в полном неведении о сроках реализации их обращений по корректировке недостоверных сведений, переданных из реестра операторов технического осмотра РСА в базу ЕАИСТО-М. Направление обращений в электронной форме РСА не предусмотрено!!

#### **Мнение участников конференции:**

1. **Аккредитацию операторов технического осмотра необходимо передать уполномоченному Правительством Российской Федерации органу с учетом требований Указа Президента Российской Федерации от 24.01.2011 г. № 86 «О Единой национальной системе аккредитации» и в соответствии с принципами процедур аккредитации, изложенными в действующем федеральном законе ФЗ-412 «Об аккредитации в национальной системе аккредитации» с обязательным учетом**

разделения полномочий по аккредитации и независимой экспертной оценке соответствия требованиям аккредитации.

2. **С целью** реализации органами государственной власти субъектов Российской Федерации полномочий по осуществлению мониторинга за исполнением законодательства Российской Федерации в области технического осмотра транспортных средств, установленных Федеральным законом от 6 октября 1999 года № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» и Федеральным законом от 06.06.2019 № 122-ФЗ, Правительству Российской Федерации целесообразно разработать и **утвердить Регламент проведения данного мониторинга субъектами РФ, указав права и обязанности исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации и операторов технического осмотра.**

**Рекомендовать региональным органам исполнительной власти** создание рабочих групп (комиссий) с участием представителя уполномоченного органа исполнительной власти субъекта РФ, представителя органа государственного контроля (надзора) ГИБДД субъекта РФ и профессионального объединения операторов технического осмотра, работающих в субъекте РФ (при наличии), с целью осуществления мониторинга исполнения законодательства в сфере технического осмотра и разработки необходимых региональных мер по организации технического осмотра, осуществления координации подготовки операторов ТО к прохождению процедуры подтверждения соответствия новым требованиям и комиссионного присутствия при выездных проверках РСА, проводимых в рамках прохождения процедуры подтверждения соответствия.

3. **В качестве единого подхода** к оценке соответствия при аккредитации, мониторинга органами государственной власти субъектов Российской Федерации, а также надзора за соответствием организации и проведения технического осмотра транспортных средств операторами технического осмотра утвердить «Паспорт пункта технического осмотра транспортных средств», форму и содержание которого утвердить в качестве приложения к требованиям к производственно-технической базе оператора технического осмотра транспортных средств.

**Принять решение:**

- **об оформлении Акта выездной проверки РСА пункта технического осмотра оператора технического осмотра при проведении оценки соответствия новым требованиям, предусмотренным Федеральным Законом, непосредственно по окончании выездной проверки РСА на месте ее проведения** в присутствии представителя оператора, проходящего контроль, и представителей региональной рабочей группы (комиссии). Второй экземпляр подписанного оформленного акта с указанием результатов контроля должен получить представитель проверяемого оператора;

- утвердить согласованную Рабочей группой (Минэкономразвития) по представлению РСА единую форму Акта выездной проверки РСА, имеющего конечный перечень требований в соответствии с Федеральным законом и контрольных параметров, обусловленных подзаконными актами, довести данную форму до сведения операторов технического осмотра в кратчайший срок с указанием разъяснений порядка контроля параметров и условий оценки предъявляемых требований по каждому пункту оценки соответствия;

- внести изменения в правила аккредитации в части создания возможностей досудебного урегулирования споров в виде согласительной комиссии с участием ФОИВ, РСА, представителей профессиональных объединений с возможно более короткими сроками рассмотрения вопросов.

4. **С целью** финансово-экономического обеспечения выполнения операторами технического осмотра требований изменений, предусмотренных Федеральным Законодательством, конкретизирующих затраты операторов технического осмотра по организации и проведению технического осмотра, а также нормы по ежегодному пересмотру размера платы за проведение технического осмотра, внести изменения в Приказ Федеральной службы по тарифам от 18 октября 2011 года №642-а «О утверждении методики расчета предельного размера платы за проведение технического осмотра» с применением в методике нормативного метода определения затрат оператора технического осмотра, и внести в нее изменения, предусматривающие:

- установление минимального ценового предела (предельный минимальный уровень) и порядка применения на уровне субъектов Российской Федерации;
- обязательную ежегодную индексацию на уровень официального прогноза инфляции в Российской Федерации;
- осуществление контроля Федеральной Антимонопольной Службой Российской Федерации за реализацией органами государственной власти субъектов Российской Федерации требований актуализированной методики расчета размера платы за технический осмотр в части минимального ценового предела, а также ежегодному их пересмотру в соответствии с требованиями федерального закона.

5. Утвердить на федеральном уровне методику расчета нормативных затрат:

- на проведение экспертной оценки соответствия производственно-технической базы операторов технического осмотра утвержденным требованиям;
- на проведение независимой оценки квалификации специалистов по контролю и диагностике технического состояния транспортных средств в соответствии с требованиями профессиональных стандартов.

6. Внести изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 4 февраля 2015 года № 99 «Об установлении дополнительных требований к участникам закупки отдельных видов, работ, услуг, случаев отнесения товаров, работ, услуг к товарам, работам, услугам, которые по причине их технической и (или) технологической сложности, инновационного, высокотехнологичного или специализированного характера способны поставить, выполнить, оказать только поставщики (подрядчики, исполнители), имеющие необходимый уровень квалификации, а также документов, подтверждающих соответствие участников закупки указанным дополнительным требованиям».

Внести изменения в форму договора на проведение технического осмотра с учетом изменений правил технического осмотра с 01.03.2021 г.

**Рассмотреть вопрос о целесообразности применения закупочных процедур в сфере ТО, т.к. фактически нормативными документами в сфере ТО предусмотрена услуга в отношении каждого АТС отдельно.**

**Цель** - прекратить оформление диагностических карт без технического осмотра транспортных средств, которое реализуется по итогам тендеров в соответствии с Федеральным законом от 5 апреля 2013 года № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

7. Внести изменения в методику расчета нормативов минимальной обеспеченности населения пунктами технического осмотра, утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации от 22.11.2011 № 1108, и при

проведении расчета величины суммарного годового норматива продолжительности технического диагностирования транспортных средств **учитывать количество транспортных средств, зарегистрированных на территории субъекта.**

8. Организовать на федеральном уровне информационную кампанию, обосновывающую необходимость применения качественного периодического технического контроля транспортных средств на соответствие основным требованиям безопасности для сохранения жизни и здоровья граждан.

9. **Отклонить** введение поправками к проекту Федерального закона норм, нивелирующих государственный надзор в сфере технического осмотра, введенный с 01.03.2021 г.

**Государственный надзор введен для исполнения основной задачи принятого 122-ФЗ - прекращение криминальной деятельности в сфере технического осмотра.**

**Недопустимо введение норм, увеличивающих бесполезное административное и финансовое давление на операторов технического осмотра со стороны РСА на основании «бумажной» бесконтрольной деятельности.**

10. **Ввести независимую оценку квалификации технических экспертов и единые программы их профессиональной подготовки на основании профессионального стандарта.**

#### **По итогам конференции принято решение:**

1. Обратиться в адрес профильных министерств и ведомств, ответственных за разработку нормативных правовых актов, предусмотренных Планом-графиком подготовки нормативных правовых актов, реализующих нормы Федерального закона (ФЗ-122), **с просьбой о доработке принятых в настоящее время нормативных правовых документов с учетом мнения участников конференции:**

**- Министерство транспорта Российской Федерации, в отношении доработки:**

- Требования к производственно-технической базе с учетом действующих нормативных правовых документов к технологическому проектированию предприятий автомобильного профиля, специализированных на контроль технического состояния транспортных средств, СНИП, СанПИН, Охраны труда, гармонизации требований к средствам технического диагностирования с международными стандартами в рамках Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, к которому Россия присоединилась 27 января 2001 г.

**- Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, в отношении доработки:**

**- требований квалификации специалистов участвующих в организации и проведении технического осмотра транспортных средств:**

- внести в приказ Минпромторга России от 20 марта 2020 года № 918 изменения в соответствии с федеральным государственным образовательным стандартом высшего образования от 7 августа 2020 года по направлению подготовки 2.23.03.03 «Эксплуатация транспортно-

технологических машин и комплексов», а так же профессионального стандарта от 23 марта 2015 года № 461 код 33.005 «Специалист по техническому диагностированию и контролю технического состояния автотранспортных средств при периодическом техническом осмотре», наличие которых предоставляет возможность работать в качестве технического эксперта при проведении технического осмотра транспортных средств.

- Федеральная антимонопольная служба:

- внести изменения в Приказ Федеральной службы по тарифам от 18 октября 2011 года. №642-а «О утверждении методики расчета предельного размера платы за проведение технического осмотра» с применением в методике нормативного метода определения затрат оператора технического осмотра, и внести в нее изменения, предусматривающие:

- установление минимального ценового предела (предельный минимальный уровень) и порядка применения на уровне субъектов Российской Федерации;

- обязательную ежегодную индексацию на уровень официального прогноза инфляции в Российской Федерации;

- осуществление контроля Федеральной Антимонопольной Службой Российской Федерации за реализацией органами государственной власти субъектов Российской Федерации требований актуализированной методики расчета размера платы за технический осмотр в части минимального ценового предела, а также ежегодному их пересмотру в соответствии с требованиями федерального закона.

- Министерство экономического развития Российской Федерации:

- утверждение единой формы подтверждения соответствия (экспертное заключение, чек-лист), имеющего конечный перечень требований в соответствии с Федеральным законом и контрольных параметров, обусловленных подзаконными актами;

- утверждение регламента осуществления мониторинга органами власти субъектов за исполнением законодательства Российской Федерации в области технического осмотра транспортных средств, где были бы прописаны задачи, цели, объемы, инструменты, и также обязанности, в этой части, операторов технического осмотра;

- нормативно-правовое обеспечение государственно-частного партнёрства в отношении минимальной обеспеченности населения пунктами технического осмотра, и их доступности, для субъектов Российской Федерации и для входящих в их состав муниципальных образований.

- ГУОБДД МВД Российской Федерации:

- утверждение регламента определяющего функции инспектора ГИБДД присутствующего при поведении технического осмотра пассажирских транспортных средств категории М2, М3;



- дальнейшая модернизация базы ЕАИСТО в направлении автоматизации процесса проведения технического осмотра и невозможности внесения недостоверных сведений результатов технического контроля.

2. Обратиться в Правительство Российской Федерации с просьбой подготовки и публикации Рекомендаций по применению норм установленных Постановлением Правительства Российской Федерации от 27 февраля 2021 г. №275 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 03 апреля 2020г.№440».

**При наличии в субъектах Российской Федерации обеспеченности и доступности возможности проведения технического осмотра, для снижения вероятности возникновения с 1 октября 2021 года очередей на пунктах технического осмотра, рекомендовать проведение технического осмотра в плановые сроки владельцам:**

- транспортных средств всех категорий, осуществляющих коммерческие перевозки, в том числе пассажирские, а также специальные транспортные средства:

а) легковые такси;

б) автобусы;

в) грузовые автомобили, предназначенные и оборудованные для перевозок пассажиров, с числом мест для сидения более чем восемь (за исключением места для водителя);

г) грузовые автомобили, разрешенная максимальная масса которых составляет до трех тонн пятисот килограмм;

д) грузовые автомобили, разрешенная максимальная масса которых составляет более трех тонн пятисот килограмм;

е) транспортные средства, оборудованные в соответствии с законодательством Российской Федерации устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов;

ж) транспортные средства, предназначенные для обучения управлению транспортными средствами;

- транспортных средств всех категорий участвующих в международном движении;

- транспортных средств всех категорий для получения допуска к перевозке опасных грузов (ДОПОГ);

- транспортных средств всех категорий, с года выпуска в обращение которых прошло более чем десять лет;

- транспортных средств всех категорий, которым необходимо проходить технический осмотр в первый раз.

3. Обратится к субъектам права законодательной инициативы на федеральном уровне, Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Правительство Российской Федерации, о подготовке и внесении законодательных инициатив, учитывающих мнение участников конференции по вопросам организации и проведения технического осмотра, в Законодательство в сфере технического осмотра, а также в части внесения изменений в Федеральный закон от 27 июля 2006 года № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации», Федеральный закон от 13 марта 2006 года № 38-ФЗ «О рекламе», в целях прекращения рекламы противоправной деятельности в сфере технического осмотра и реализации продаж в сети интернет диагностических карт.

**Список субъектов Российской Федерации**  
от которых представители организаций по контролю и диагностике технического состояния транспортных средств участвовали в организации и проведении конференции «Обеспечение выполнения поручения Председателя Правительства Российской Федерации о достижении к 1 октября 2021 года уровня развития системы технического осмотра позволяющей работать без сбоев и неудобств для автовладельцев, а также перехода к совершенствованию организации и проведения технического осмотра транспортных средств» - 27 апреля 2021 года в г. Москва.

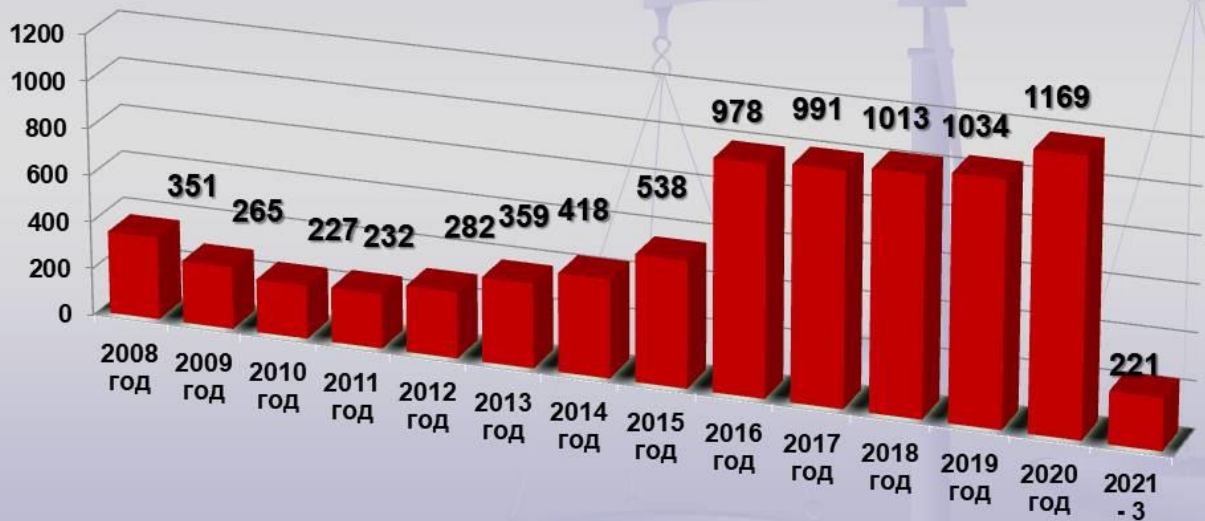
№ п/п	Субъект Российской Федерации	№ п/п	Субъект Российской Федерации
1	Республика Адыгея	29	Москва
2	Республика Башкортостан	30	Магаданская область
3	Республика Бурятия	31	Московская область
4	Республика Саха (Якутия)	32	Мурманская область
5	Республика Северная Осетия - Алания	33	Новгородская область
6	Республика Крым	34	Нижегородская область
7	Республика Марий Эл	35	Новосибирская область
8	Чеченская Республика	36	Омская область
9	Красноярский край	37	Оренбургская область
10	Краснодарский край	38	Псковская область
11	Пермский край	39	Ростовская область
12	Приморский край	40	Рязанская область
13	Ставропольский край	41	Самарская область
14	Хабаровский край	42	Санкт-Петербург
15	Амурская область	43	Свердловская область
16	Архангельская область	44	Севастополь
17	Астраханская область	45	Смоленская область
18	Белгородская область	46	Тверская область
19	Брянская область	47	Томская область
20	Владимирская область	48	Тюменская область
21	Волгоградская область	49	Челябинская область
22	Воронежская область	50	Ярославская область
23	Ивановская область		
24	Иркутская область		
25	Калининградская область		
26	Курская область		
27	Воронежская область		
28	Ленинградская область		

№ п/п	Органы законодательной и исполнительной власти, представители которых приняли участие в работе конференции (27 апреля 2021 года в г. Москва).
1	Департамент транспорта Правительства Российской Федерации
2	Министерство экономического развития Российской Федерации
3	Министерство транспорта Российской Федерации
4	Министерство внутренних дел Российской Федерации
5	Администрация Иркутской области



## ОФИЦИАЛЬНАЯ СТАТИСТИКА ГИБДД РОССИИ 2008 год – 2021 год

Количество погибших в ДТП по причине технической неисправности в 2008 – 2021 годах



## ОФИЦИАЛЬНАЯ СТАТИСТИКА ГИБДД РОССИИ 2012 - 2021 год

Общее количество раненных в ДТП по причине технической неисправности за 2012 – 2021 годы

