

Министерство внутренних дел Российской Федерации
Федеральное государственное казённое образовательное
учреждение высшего образования
«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В. В. Лукьянова»

В. М. Грядунов

**ТЕХНИЧЕСКИЙ НАДЗОР
И РЕГИСТРАЦИОННО-ЭКЗАМЕНАЦИОННАЯ
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Учебное пособие

Орёл
ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова
2017

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1
Г92

Рецензенты:

А. Н. Александров – начальник кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта Белгородского юридического института МВД России имени И. Д. Путилина, кандидат юридических наук, доцент;
А. М. Подгайный – старший преподаватель кафедры административной деятельности ОВД Краснодарского университета МВД России, кандидат юридических наук

Грядунов В. М.

Г92 Технический надзор и регистрационно-экзаменационная деятельность подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения : учебное пособие / В. М. Грядунов. – Орел : ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2017. – 227 с.

В учебном пособии предлагается к рассмотрению основные направления деятельности подразделений технического надзора, регистрационной и экзаменационной деятельности Госавтоинспекции. На основании действующего федерального законодательства, технических норм и ведомственных правовых актов освещены вопросы реализации государственных услуг в области дорожного движения подразделениями Госавтоинспекции.

Учебное пособие предназначено для адъюнктов, курсантов и слушателей образовательных организаций юридического профиля, работников правоохранительных органов, а также всех, кто интересуется проблемами обеспечения безопасности дорожного движения.

Пособие подготовлено в авторской редакции.

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1

© ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2017

Оглавление

Введение	5
Раздел 1. Техническое регулирование конструкций колесных транспортных средств	
§ 1. Технические требования, предъявляемые к механическим транспортным средствам, предназначенным для движения по автомобильным дорогам общего пользования	7
§ 2. Международные и национальные нормы, устанавливающие требования к безопасности конструкции механических транспортных средств	30
§ 3. Гармонизация национальных технических норм с Правилами КВТ ЕЭК ООН по конструкции колесных транспортных средств	43
§ 4. Классификация и индексация (обозначение) колесных транспортных средств	48
§ 5. Классификация автомобилей на основе рекомендаций КВТ ЕЭК ООН и Конвенции о дорожном движении 1968 года	58
§ 6. Маркировка автотранспортных средств	70
§ 7. Сертификации механических транспортных средств и прицепов	79
Раздел 2. Государственные услуги и функции, реализуемые подразделением ГИБДД в области дорожного движения	
§ 1. Организационные и правовые основы деятельности подразделений технического надзора, регистрационной и экзаменационной деятельности ГИБДД	98
§ 2. Исполнение государственной функции по контролю за соблюдением субъектами транспортной деятельности нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения	101
§ 3. Обеспечение профессиональной надежности водительского состава	108
§ 4. Государственный контроль за соответствием конструкции, техническим состоянием транспортных средств, находящихся в эксплуатации, требованиям законодательства о техническом регулировании	120
§ 5. Правовое обеспечение предоставления государственных услуг подразделениями ГИБДД в области дорожного движения	128
§ 6. Регистрация транспортных средств	137

§ 7. Формы контроля за исполнением государственной функции регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним	183
§ 8. Подготовка водителей транспортных средств в Российской Федерации	189
§ 9. Исторические и правовые аспекты допуска лиц к управлению транспортными средствами по дорогам общего пользования	198
§ 10. Организация приема экзаменов и выдача водительских удостоверений на право управления транспортными средствами	213
Заключение	227

Введение

В условиях проведения в России административной реформы требуется дальнейшее совершенствование правовых форм и методов, а также порядка деятельности органов государственного контроля (надзора), к числу которых относится и ГИБДД МВД России. В основе преобразований по совершенствованию федерального государственного надзора реализуемого подразделениями Госавтоинспекции положены правовые новеллы федерального закона от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции».

Своим содержанием закон «О полиции» за счет детальной регламентации полномочий, исключения дублирующих, избыточных и несвойственных функций, а также максимального соблюдения прав и свобод человека и гражданина призван вывести на новый качественный уровень деятельность всех служб и подразделений органов внутренних дел, в том числе и деятельность Госавтоинспекции.

Так, закон «О полиции» и принятые в развитие его органами исполнительной власти правовые нормы существенно изменили объемы и характер ряда полномочий Госавтоинспекции, а некоторые из них и вовсе были исключены. Большинство изменений и исключений пошли на пользу службе Госавтоинспекции, но были и такие, которые ослабили ее деятельность по профилактике дорожно-транспортных происшествий. Так, например, с вступлением в силу Федерального закона от 1 июля 2011 года № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» полиция была лишена полномочий в организации и проведении технических осмотров транспортных средств.

Данным законом законодатель изъял у Госавтоинспекции полномочия проведения технического осмотра транспортных средств и тем самым возможность профилактировать ДТП, произошедшие по причине неисправностей автомобилей, но одновременно оставил функцию создания и ведения единой автоматизированной информационной системы технического осмотра, которая стала несвойственной для полиции.

К числу положительных изменений можно отнести исключение полномочия Госавтоинспекции по контролю исполнения владельцами автомобилей обязанности по страхованию гражданской ответственности, а также предоставления информации, относящейся к осуществлению такого страхования.

Новым наполнением стали полномочия сотрудников Госавтоинспекции в проведение проверок деятельности организаций и индивидуальных предпринимателей при осуществлении федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения и выда-

чи должностным лицам этих организаций и индивидуальным предпринимателям предписаний об устранении выявленных нарушений.

Не остались без внимания в рамках совершенствования в условия современного подхода и другие направления деятельности подразделений Госавтоинспекции. В основе, которых были положены правовая оптимизация порядка регистрации транспортных средств Госавтоинспекцией и механизм приобретения профессии водитель транспортного средства определенные федеральным законодательством.

Правовые и организационные преобразования произошедшие в последнее время в области дорожного движения потребовали иного подхода к уровню профессиональной подготовки сотрудников подразделений Госавтоинспекции технического надзора, регистрационной и экзаменационной деятельности.

Реализация столь значимых направлений деятельности Госавтоинспекции требует от сотрудников подразделений технического надзора, регистрационной и экзаменационной деятельности не только необходимого практического опыта работы, но знать и уметь применять широкий спектр технических и правовых норм устанавливающих требования к колесным транспортным средствам, владельцам подвижного состава автомобильного транспорта и допуска лиц к управлению автотранспортными средствами.

В последние годы было многое сделано для развития законодательства касающегося автотранспортной сферы в части урегулирования взаимоотношений между подразделениями Госавтоинспекции и заинтересованными организациями и гражданами посредством перевода соответствующих обращений в государственные услуги. Однако в этой работе наблюдается бессистемность вносимых изменений в законодательство по данному направлению, которое является одной из существенных причин возникающих противоречий и пробелов в правоприменительной деятельности подразделений технического надзора, регистрационной и экзаменационной деятельности Госавтоинспекции.

Подготовленное пособие своим содержанием должно способствовать профессиональной активности в работе сотрудников подразделений Госавтоинспекции по осуществлению федерального государственного надзора в области дорожного движения.

Раздел 1. Техническое регулирование конструкций колесных транспортных средств

§ 1. Технические требования, предъявляемые к механическим транспортным средствам, предназначенным для движения по автомобильным дорогам общего пользования

Основные тенденции развития автомобилестроения. В первые 100 лет своей жизни автомобиль претерпел много привлекательных усовершенствований, но по своей сути он сильно не изменился, если принять во внимание тот факт, что человечество до сих пор пользуется двигателем внутреннего сгорания¹, рулевым колесом и до сих пор ездит на четырех резиновых шинах. В течение целого столетия поколения инженеров и самых лучших механиков занимаются проектированием, усовершенствованием, доводкой, то есть оптимизацией каждой детали и характеристик тех автомобилей, которыми мы пользуемся сегодня, доводя их до такого совершенства, что самые важные будущие разработки неизбежно оказываются связанными с принципиально новыми концепциями личного транспорта.

Несмотря на различные финансовые и политические катаклизмы производство автомобилей демонстрирует рост на протяжении ряда десятилетий. Мировые гиганты автомобилестроения входят в число самых влиятельных корпораций планеты, обладая огромными людскими и материальными ресурсами. Автомобильный рынок развивается и не собирается сбавлять обороты.

Прежде всего, производители стараются оснащать автомобили самыми современными техническими разработками. Улучшаются бортовые системы управления и навигации, активные системы безопасности для человека.

Второе направление развития диктуется ужесточающимися требованиями к экологичности и экономичности двигателей. Стандарты экологии ужесточаются ежегодно, и производители вынуждены реагировать на это. Запросы потребителей на экономичные моторы тоже не остаются без внимания. В разработку таких двигателей вкладываются большие денежные и материальные средства. Появляются и внедряются новые разработки, но в итоге за это приходится расплачиваться увеличением стоимости автомобиля.

Изменения происходят в дизайне и материалах. По-прежнему наблюдается тенденция по переходу к округлым формам в массовом производстве. Но и элитные автомобили в своеобразном «старинном» дизайне XX века найдут своего покупателя.

¹ Далее – ДВС.

В стремлении снизить вес машины производители обращают внимание на легкие металлы. Все чаще в корпусе можно встретить алюминий, магний, карбон и композитные материалы. Хотя сталь в автомобильном производстве будет доминировать еще не один десяток лет.

Очень активно обсуждается тема создания систем автопилота для управления. Но вряд ли эта технология попадет в серийное производство в скором будущем. Пока можно только представлять и обсуждать.

На самом деле трудно предположить точное развитие событий. Возможно, и появление какой-нибудь гениальной конструкторской или дизайнерской мысли, которая круто изменит весь ход автомобильной истории. Ведь идеальный автомобиль еще пока не создан.

Автомобиль, который потребитель получит через 100 лет, внешне не будет сильно отличаться от имеющегося сегодня, но он будет работать на совершенно иных принципах, а переезды на дальние расстояния будут проходить в новых, созданных человеком условиях. Двигатель, трансмиссия, ведущий вал и дифференциал уйдут в прошлое. Автомобили будущего, имеющие питание от топливных ячеек и привод от электродвигателей, установленных на ступицах колес, будут ездить с 80-процентным термическим КПД как в условиях гелиевой атмосферы, так и в обычных условиях наземных дорог.

Автомобиль, который можно было бы назвать автомобилем 2100 года, пока нет. Более того, факторы, влияющие на конструкцию автомобиля, совсем не способствуют тому, чтобы во всем мире в пользовании был автомобиль только одного типа. Легковые автомобили в городах могут иметь меньшие размеры, габариты автобусов могут иметь тенденцию к увеличению, спортивные модели автомобилей могут остаться такими же популярными, а частное владение автомобилями всех видов может получить дальнейшее развитие, также как и вся мировая экономика. Необходимость решения множества проблем экономического, материального и социального плана, влияющих на конструкцию автомобиля, потребует широкой гаммы автомобилей разных типов.

Технические, конструктивные, функциональные и эксплуатационные характеристики колесных транспортных средств. Все автомобили, несмотря на возможные их различия, могут быть описаны некоторым ограниченным набором качественных и количественных характеристик, использование которых позволяет составить общее представление о конструкции. К этим характеристикам относятся: назначение автомобиля, его инерционные и геометрические параметры, тип и параметры двигателя, принадлежность автомобиля к тому или иному классу, компоновочная схема.

Назначение автомобилей. В общем случае автомобиль предназначен для совершения транспортной работы. По своему назначению автомо-

били делятся на пассажирские, грузовые, гоночные и специальные. Смысл первых трех понятий содержится в буквальном значении терминов. Специальными называют автомобили, предназначенные для перевозки смонтированного на них технологического оборудования и выполнения специальных нетранспортных работ (на таких автомобилях устанавливают подъемные краны, пожарные лестницы, компрессорные и буровые установки, оборудование для уборки улиц и т. д.).

Пассажирские автомобили подразделяют на легковые и автобусы. Граница между этими типами автомобилей определяется их вместимостью. Если автомобиль предназначен для перевозки не более чем 9 пассажиров, включая водителя, его называют легковым, в противном случае он считается автобусом. Автобусы по назначению подразделяются на городские, междугородные и туристские. Городской автобус имеет места для сидения и места для стоящих пассажиров. Междугородный автобус может быть оборудован для перевозки стоящих пассажиров только в проходе. В туристском автобусе перевозка стоящих пассажиров не предусмотрена. В некоторых странах, в том числе и в России в качестве самостоятельного типа принято выделять автобус для перевозки детей, называемый школьным автобусом.

Грузовые автомобили имеют две разновидности: автомобили общего назначения и специализированные. Грузовые автомобили общего назначения в свою очередь подразделяются на бортовые автомобили и седельные тягачи. Бортовой автомобиль предназначен для перевозки груза в собственном кузове, а седельный тягач – для буксировки полуприцепа. Полуприцепом называют несамоходное автомобильное транспортное средство, которое при буксировке тягачом (посредством специального седельно-сцепного устройства) опирается на него передней своей частью.

В отличие от грузовых автомобилей общего назначения, специализированные предназначены для перевозки специфических грузов и имеют три разновидности: автомобили-самосвалы, автомобили-цистерны и автомобили-фургоны. Автомобили-самосвалы предназначены для перевозки сыпучих грузов, а автомобили-цистерны – жидких. Автомобиль-фургон предназначен для перевозки грузов, требующих повышенной защиты от окружающей среды. Фургоны делятся на универсальные, специализированные (например, для перевозки хлеба), изотермические и рефрижераторы.

Общие требования конструкции автомобильных транспортных средств. К конструкциям автомобильных транспортных средств и отдельных их составных частей предъявляется множество общих и специальных требований, которые условно могут быть разделены на три группы: производственные, эксплуатационные и нормативные.

Первая группа требований имеет своей целью снижение затрат на изготовление автомобилей как объектов серийного или массового производ-

ства. К ним относятся простота конструкции, технологичность, небольшая материалоемкость, высокая степень унификации деталей и узлов, а также некоторые другие. Технологичностью конструкции называют совокупность ее свойств, обеспечивающих минимальные затраты труда, средств и времени при ее изготовлении, а под унификацией изделий понимают сведение многообразия конструктивных элементов к рациональному минимуму.

Вторая группа требований определяет возможность реализации потребительских качеств автомобилей. Эти требования оцениваются такими понятиями, как надежность, производительность, динамичность, топливная экономичность, удобство эксплуатации (в том числе ремонта и технического обслуживания), комфортабельность, проходимость, и другими. Многие из этих понятий являются комплексными, например, надежность определяется, в частности, прочностью и долговечностью изделий, а на комфортабельность оказывают влияние плавность хода, удобство посадки, эффективность отопления и вентиляции и другие факторы.

И наконец, в третью группу попадают те требования, которые из-за своей социальной значимости регламентируются специальными нормативными или законодательными актами. Основные из них – это требования по безопасности конструкции. Нормативные требования в этой области устанавливаются национальными стандартами, директивами ЕЭС и правилами ЕЭК ООН.

В автомобилестроении различают три направления безопасности конструкции: активную, пассивную и экологическую.

На активную безопасность автомобиля влияют те его качества, которые уменьшают вероятность попадания его в дорожно-транспортные происшествия. К ним относятся управляемость, устойчивость, динамичность, маневренность, тормозные свойства, а также конструктивные особенности автомобиля, обеспечивающие легкость управления им (они объединены общим понятием «эргономичность» и оцениваются рядом показателей).

Пассивная безопасность обеспечивается теми качествами конструкции, которые в случае аварии сводят к минимуму травматизм водителя и пассажиров. На нее влияют ударно-прочностные свойства кузова и других элементов конструкции, противопожарная безопасность, наличие ремней и подушек безопасности, подголовников, мягкая внутренняя обивка салона и т. д.

Экологическая безопасность автомобиля оценивает степень его вредного воздействия на окружающую среду. Это воздействие определяется несколькими показателями, среди которых токсичность отработавших газов, внешний шум, давление на опорную поверхность, возможность утилизации элементов конструкции после выработки ресурса и другие.

подавляющее большинство требований имеет не только качественный характер, но и количественные показатели и нормативы. Для обеспе-

чения объективности экспериментальной оценки регламентируются и условия проведения испытаний. Так, например, основным для Европы международным предписанием, регламентирующим требования к тормозному управлению, является Правило 13 Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН). В этом документе оговариваются конкретные условия, методика подготовки и проведения испытаний, а также нормативы, которые должны быть обеспечены тормозными системами различных автомобильных транспортных средств.

Иногда наиболее передовые в техническом отношении страны вводят у себя требования более жесткие, чем международные. Хотя в ряде случаев это и носит отпечаток протекционистской политики, направленной против зарубежных производителей, но в целом стимулирует технический прогресс и способствует повышению качества автомобилей.

Разумеется, относясь к автомобилю в целом, обозначенные требования в той или иной степени касаются отдельных деталей, узлов и агрегатов. В отношении отдельных элементов конструкции эти требования могут быть конкретизированы, так, например, в общем случае механизмы автомобиля должны обладать высоким коэффициентом полезного действия (КПД), а энергия, которую водитель затрачивает на управление автомобилем, не должна превышать установленных для разных органов управления нормативов.

Весовые параметры колесных транспортных средств. Многие требования к конструкции автомобиля могут быть реализованы лишь в случае, если будут выдержаны определенные инерционные (весовые) ее показатели. К ним относятся масса и моменты инерции автомобиля, а также положение центра масс.

В зависимости от состояния автомобиля его масса может изменяться в достаточно широких пределах, так, например, отличие в массах груженого и порожнего грузового автомобиля может превышать 100 %. Для сравнения автомобилей в этом плане используют три взаимосвязанных показателя масс.

Масса перевозимого груза (грузоподъемность) – наибольшая масса груза, которую автомобиль может перевозить одновременно.

Масса снаряженного автомобиля (собственная масса) – масса автомобиля, полностью заправленного топливом, маслом, охлаждающей и специальными жидкостями, укомплектованного запасным колесом и водительским инструментом, а также снабженного обязательным оборудованием и принадлежностями.

Полная масса автомобиля складывается из массы снаряженного автомобиля, перевозимого груза, специального оборудования, устанавливаемого по требованию потребителя.

Полная масса буксируемого прицепа включает массу самого прицепа и наибольшую массу груза на нем.

Наименьшее цифровое значение имеет масса неснаряженного автомобиля, то есть масса автомобиля без снаряжения (без инструмента, запасного колеса, дополнительного оборудования) и заправки (топлива, жидкого смазочного материала и охлаждающей жидкости). Этот показатель позволяет судить о материалоемкости, а, следовательно, в определенной степени о совершенстве конструкции, однако не может дать представления о поведении автомобиля в реальных эксплуатационных условиях.

Ближе к реальным условиям находится масса снаряженного автомобиля, то есть масса автомобиля с заправкой и снаряжением, но без водителя и пассажиров. С ее помощью (с учетом массы водителя) могут быть рассчитаны некоторые показатели эксплуатационных свойств автомобиля, например, оценена предельно возможная динамика разгона.

Наибольшую величину имеет полная масса автомобиля – суммарная масса снаряженного автомобиля, полезной нагрузки, водителя и пассажиров. Этот показатель используется при оценке основных эксплуатационных качеств автомобиля.

Основные эксплуатационные параметры по весовым характеристикам транспортных средств определены действующим техническим регламентом «О безопасности колесных транспортных средств» в приложении № 5¹.

Максимальная масса транспортных средств не должна превышать разрешенных значений, приведенных в таблице.

Категория ТС		Общее количество осей	Разрешенная максимальная масса, т
одиночные	Категории М ₃ , N ₃	2	18
	за исключением сочлененных автобусов категории М ₃	3	25
	сочлененные автобусы категории М ₃	3	28
	с двумя управляемыми осями	4	32
Автопоезда		3	28
		4	36
		5 и более	40

¹ О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»: Решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года № 877: в ред. от 28 мая 2015 года.

Максимальная масса, приходящаяся на ось (группу осей) транспортных средств, не должна превышать разрешенные значения, приведенные в таблице.

Расстояние между сближенными осями, м	Разрешенная максимальная масса, приходящаяся на ось (группу осей), т
Свыше 2	11,5 (10)
От 1,65 до 2 (включительно)	10,5 (9)
От 1 до 1,35 (включительно)	9 (8)
От 1 до 1,35 (включительно)	8 (7)
До 1	7 (6)

Примечание: значения, указанные в скобках, являются максимально допустимыми для передвижения без оформления специального разрешения по автомобильным дорогам, проектирование, строительство и реконструкция которых осуществлялись под нормативную осевую нагрузку транспортного средства 10 кН.

Указанные величины являются оценочными показателями. Разумеется, в реальных условиях в связи с изменением полезной нагрузки и расходом эксплуатационных материалов масса автомобиля может иметь иное значение.

Благодаря наличию подвески, некоторые элементы конструкции автомобиля имеют возможность относительного перемещения. Часть конструкции автомобильного транспортного средства, которая отделена от колес или мостов упругими элементами подвески, называется поддрессоренной. Части конструкции шасси автомобильного транспортного средства, масса которых не воспринимается упругими элементами подвески (поскольку они расположены между поверхностью дороги и упругими элементами подвески), называются неподрессоренными. Чем меньше отношение массы неподрессоренных частей к массе поддрессоренной части конструкции, тем лучше плавность хода автомобиля. Следовательно, при одинаковых собственных массах более комфортабельным будет автомобиль, у которого неподрессоренные части конструкции имеют меньшую массу.

Полезная нагрузка. Полезная нагрузка грузового автомобиля называется грузоподъемностью и указывается в его паспортных данных всего одной цифрой. Легковые автомобили и автобусы предназначены для перевозки пассажиров и их багажа, поэтому характеризуются не грузоподъемностью, а пассажироместимостью. При этом у легковых автомобилей указывается число мест, включая водителя, а у автобусов – число мест для сидения, общее число мест и часто еще общее число мест для перевозки лю-

дей в часы пик. Поскольку масса пассажиров и их багажа неизвестна, они задаются некоторыми условными значениями, с помощью которых можно рассчитать полную нагрузку. В нашей стране массу пассажира принимают равной 75 кг, массу багажа – 10 кг на одного пассажира легкового автомобиля, 5 кг на одного пассажира городского и 15 кг на одного пассажира междугородного автобуса.

Положение центра масс. С позиций реализации ряда заложенных в конструкцию автомобиля эксплуатационных качеств важными являются не только показатели собственной массы и полезной нагрузки автомобиля, но распределение нормальных реакций по колесам автомобиля. Это распределение определяется положением центра масс.

Центр масс автомобиля располагается, как правило, в продольной плоскости симметрии, хотя его небольшое отклонение от этого положения возможно при изменении загрузки автомобиля. Очевидно, что чем ближе центр масс к какой-либо из осей автомобиля, тем больше приходящаяся на нее нагрузка. Распределение масс влияет на устойчивость и управляемость автомобиля, его проходимость, тормозные качества и плавность хода. В связи с этим в справочной литературе указываются значения масс, приходящихся на разные оси автомобиля. Эти показатели могут быть представлены в абсолютных величинах или в виде соотношения (обычно процентного) масс. С точки зрения обеспечения проходимости особое значение имеет масса автомобиля, приходящаяся на ведущие колеса. Этот показатель называется сцепной массой.

В большинстве стран в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог регламентированы предельно допустимые осевые нагрузки. Поэтому характеристики распределения масс являются также основанием для принятия решения о возможности использования автомобиля в конкретных эксплуатационных условиях. Применение в конструкциях тяжелых автомобилей (грузовых, а иногда автобусов) более двух осей определяется обычно необходимостью уменьшения осевых нагрузок до допустимых значений. Автомобили, осевая нагрузка которых превышает допустимую, относят к внедорожным.

Положение центра масс по высоте автомобиля оказывает влияние на его управляемость, тормозные свойства, устойчивость против опрокидывания, при этом безусловные преимущества с этих точек зрения имеют автомобили с более низким расположением центра масс.

Моменты инерции. При одинаковом положении центра масс и равных массах автомобиля могут иметь разные значения моментов инерции.

В целом инерционные свойства конструкции, наряду с указанными выше показателями масс, могут быть охарактеризованы тремя значениями моментов инерции (относительно трех взаимно перпендикулярных осей, проходящих через центр масс). Момент инерции относительно вертикаль-

ной оси оказывает большое влияние на управляемость автомобиля и устойчивость его против заноса. Момент инерции относительно горизонтальной поперечной оси влияет на плавность хода автомобиля. Момент инерции относительно горизонтальной продольной оси может оказать влияние на устойчивость автомобиля против поперечного опрокидывания.

В процессе проектирования конструктор имеет возможность влиять на величины моментов инерции автомобиля в основном за счет изменений в его компоновочной схеме.

Геометрические параметры подвижного состава автомобильного транспорта. Основными геометрическими параметрами автомобиля являются его габаритные размеры, колея, база, дорожный просвет, радиусы поворота. Эти параметры указываются в технических характеристиках автомобиля и позволяют оценивать не только конструкцию автомобиля, но и некоторые особенности его движения.

Габаритные размеры. К габаритным размерам автомобилей (автопоездов) относятся их высота, ширина и длина. Во всех странах в целях обеспечения безопасности движения эти размеры автомобилей и автопоездов регламентированы. Ограничения ширины автомобилей связаны с параметрами проезжей части автомобильных дорог. Ограничения высоты определяются принятыми размерами мостов, эстакад и туннелей. Ограничения длины автотранспортного средства призваны обеспечить требуемые возможности маневрирования, а для других участников дорожного движения важны с точки зрения возможности совершения безопасного обгона в стесненных условиях движения.

Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» в приложение № 5 устанавливает габаритные ограничения, действующие в отношении транспортных средств и которые должны составлять:

- максимальная длина не должна превышать:
- одиночного транспортного средства категорий **M₁**, **N** и **O** (прицепа) – 12 м;
- одиночного двухосного транспортного средства категорий **M₂** и **M₃** – 13,5 м;
- одиночного транспортного средства категорий **M₂** и **M₃** с числом осей более двух – 15 м;
- автопоезда в составе тягача и прицепа (полуприцепа) – 20 м;
- сочлененного транспортного средства категорий **M₂** и **M₃** – 18,75 м.
- При измерении длины не учитываются следующие устройства, смонтированные на транспортном средстве:
- устройства очистки и омыwania ветрового стекла;

- таблички переднего и заднего регистрационных знаков и конструктивные элементы для установки государственных регистрационных знаков;

- таможенная пломбировка и элементы ее защиты;
- устройства крепления тента и элементы их защиты;
- устройства освещения и световой сигнализации;
- наружные зеркала и другие устройства не прямой обзорности;
- вспомогательные средства наблюдения;
- устройства забора воздуха во впускную систему двигателя внутреннего сгорания;

- стопорные устройства для демонтируемых кузовов;
- подножки и поручни;
- эластичные буферные устройства или аналогичное оборудование;
- подъемные платформы, рампы и аналогичное оборудование в положении для движения, не увеличивающие габаритные размеры более чем на 300 мм при условии, что грузоподъемность транспортного средства не увеличена;

- сцепные и буксирные устройства транспортных средств;
- трубы выпускной системы;
- съемные спойлеры;
- токоприемники транспортных средств с электропитанием от контактной сети;

- наружные солнцезащитные козырьки.

Максимальная ширина транспортного средства категорий **М, N, O** не должна превышать 2,55 м. Для изотермических кузовов транспортных средств допускается максимальная ширина 2,6 м.

При измерении ширины не учитываются следующие устройства, смонтированные на транспортном средстве:

- таможенная пломбировка и элементы ее защиты;
- устройства крепления тента и элементы их защиты;
- устройства контроля давления в шинах;
- выступающие гибкие части системы защиты от разбрызгивания из-под колес.

Для транспортных средств категории **М₃** входные рампы в положении для движения, подъемные платформы и аналогичное оборудование в положении для движения при условии, что эти устройства не выступают более чем на 10 мм за боковую поверхность транспортного средства и угловые кромки рампы, направленные вперед и назад, имеют радиусы закруглений не менее 5 мм; радиусы закруглений остальных кромок должны при этом быть не менее 2,5 мм;

- наружные зеркала и другие устройства не прямой обзорности;

- вспомогательные средства наблюдения;
- убирающиеся подножки;
- устройства освещения и световой сигнализации;
- деформирующаяся часть боковых стенок шин непосредственно над точкой соприкосновения с поверхностью.

Максимальная высота транспортного средства категорий **М, N, О** не должна превышать 4 м.

При измерении высоты не учитываются следующие устройства, смонтированные на транспортном средстве:

- антенны;
- пантографы или токоприемники в поднятом положении.

Для транспортных средств с подъемной осью следует принимать во внимание влияние этого устройства.

Автомобили, габаритные размеры которых превышают допустимые (например, карьерные автомобили-самосвалы), относят к внедорожным.

В городских условиях длина и ширина автомобиля определяют простоту его маневрирования и легкость парковки. Габаритные размеры небольших автомобилей, кроме того, оказывают влияние на возможность использования их внутреннего пространства.

Дорожный просвет, база, колея. Дорожным просветом называется расстояние от наиболее низко расположенной части конструкции транспортного средства до плоской опорной поверхности, без учета шин и грязеотражателей. Обычно низшая точка машины принадлежит картеру ведущего моста. Это один из показателей проходимости автомобиля.

Колесной базой называют расстояние между центрами колес соседних осей автотранспортного средства (в технических характеристиках многоосного транспортного средства указывается также сумма расстояний между соседними осями). Колесная база полуприцепа равна расстоянию между осью поворотного устройства и ближайшей осью колес (у многоосного полуприцепа дополнительно указывается сумма расстояний между соседними осями).

Под термином «колея» обычно подразумевают след, оставляемый транспортным средством на грунте или деформируемой дороге. В конструкции автомобиля этим термином обозначается также расстояние между средними линиями следов транспортного средства.

Размеры колеи и колесной базы влияют на проходимость, устойчивость, управляемость, плавность хода и тормозные качества автотранспортного средства.

Радиус поворота. Радиус поворота, хотя и не относится к размерам самого автомобиля, непосредственно определяется его конструкцией.

Радиус поворота автомобиля в реальной дорожной ситуации зависит от множества факторов, и параметры, указываемые в технической характе-

ристике автотранспортного средства, относятся лишь к определенным условиям, а именно: управляемые колеса повернуты в крайнее положение, скорость движения мала, ведущие колеса катятся.

По дороге без проскальзывания. Для оценки возможности маневрирования автомобиля в таких условиях указываются несколько параметров, каждый из которых равен расстоянию между центром поворота и каким-либо элементом автотранспортного средства. Так, могут указываться радиус поворота по оси следа внешнего переднего колеса или наружный (габаритный) радиус поворота (понятно, что вторая величина больше первой). Под средним радиусом поворота обычно подразумевается расстояние между центром поворота и продольной осью автомобиля.

Возможность маневрирования на ограниченном пространстве характеризуется параметром, называемым габаритным который представляет собой разность радиусов окружностей, описываемых при криволинейном движении самой дальней от центра и самой ближней к нему точками автомобиля.

Тип и параметры двигателя. Как известно, двигатель – это машина, преобразующая какой-либо вид энергии в механическую работу. Двигатели, осуществляющие непосредственное преобразование энергии природных ресурсов (например, тепловые), называют первичными, прочие двигатели (к ним относятся, в частности, электрические) называют вторичными. Вырабатываемая двигателем автомобиля механическая энергия может частично или (в определенных случаях) даже полностью преобразовываться в другие виды энергии в целях обеспечения движения автомобиля, работы его агрегатов и систем или привода дополнительного оборудования. Когда говорят об автомобильном двигателе, обычно подразумевают ДВС.

Действительно, несмотря на его недостатки, до настоящего времени никакие другие двигатели в автомобилестроении не могут составить ему конкуренцию. Основной причиной этого является большая удельная мощность ДВС (мощность, отнесенная к массе двигателя и емкостей с энергоносителями) по сравнению с другими типами двигателей.

Электрические двигатели имеют несколько преимуществ перед двигателями внутреннего сгорания. Во-первых, это более высокая степень экологической безопасности. Выброс вредных веществ в атмосферу при заряде и разряде аккумуляторных батарей, питающих электрический двигатель, несравненно меньше, чем при работе ДВС. Во-вторых, скоростная характеристика электрического двигателя имеет гораздо более благоприятный для транспортного средства характер протекания. При уменьшении частоты вращения вала двигателя крутящий момент возрастает, но не на несколько процентов, как у поршневого ДВС, а в несколько раз. Это дает возможность существенно упростить трансмиссию автомобиля, а следова-

тельно, получить другие преимущества – надежность конструкции и простоту ее технического обслуживания. Однако автомобили, в которых электрический двигатель служит единственным источником механической энергии, – электроавтомобили – имеют и ряд существенных недостатков, главным из которых является малая энергоемкость современных аккумуляторных батарей.

Однако возможно компромиссное решение – использование на автомобилях двух двигателей: традиционного ДВС и электрического двигателя. Практика показала, что если снабдить автомобиль небольшим экономичным ДВС, специальной аккумуляторной батареей и электродвигателем, то характеристики его экологической безопасности могут быть существенно улучшены. Первичным двигателем такого транспортного средства, превращающим химическую энергию сгорающего топлива в механическую работу, является ДВС, электрический двигатель является потребителем энергии, вырабатываемой генератором.

Компоновочные схемы автомобилей. Взаиморасположение основных узлов и агрегатов автомобиля называют его компоновочной схемой. Конструкция узлов и агрегатов автомобиля в очень большой степени зависит от особенностей его компоновочной схемы. Кроме того, компоновочная схема оказывает большое влияние на эксплуатационные качества автомобиля. Важнейшими характеристиками компоновочной схемы являются число и расположение ведущих колес. Для оценки этих особенностей конструкции используются два понятия: «колесная формула» и «тип привода».

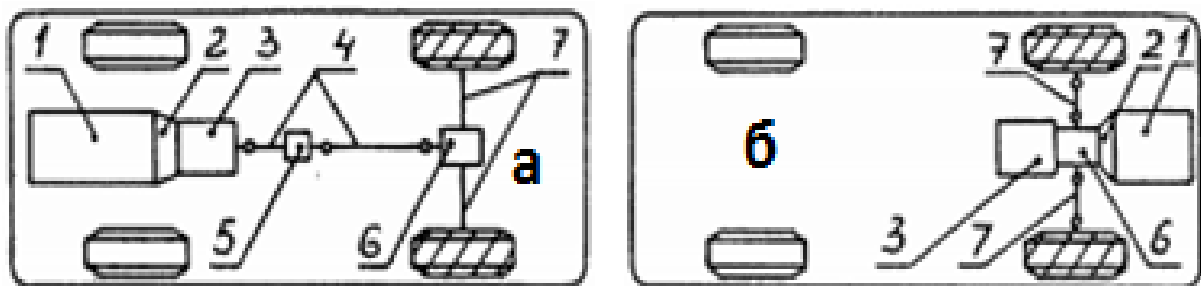
Колесная формула. Колесная формула – это условное обозначение, характеризующее количество ведущих и ведомых колес автомобиля (если имеются сдвоенные колеса, то каждое из них считается как одно). Колесная формула имеет вид $M \times N$, где M – общее число колес, а N – число ведущих колес (например, 4x2, 6x4, 8x8 и т. п.). Если M равно N , автомобиль называют полноприводным. Некоторые полноприводные автомобили обладают возможностью отключения части ведущих колес, то есть превращения их из ведущих в ведомые. Колесная формула при этом не изменяется, поскольку описывает в общем случае максимальные с точки зрения создания тяговых сил и возможности автомобиля.

Тип привода. Совокупность деталей, подводящих крутящий момент непосредственно к ведущим колесам, называют приводом ведущих колес. Если автомобиль не является полноприводным, то колесная формула не дает возможности определить, где расположены ведущие колеса. Для уточнения этого вопроса необходимо проанализировать тип привода.

Автомобили с одинаковой колесной формулой могут иметь разные типы приводов. Заднеприводным называют автомобиль колесной формулы 4x2, у которого ведущими являются задние колеса. Переднеприводным

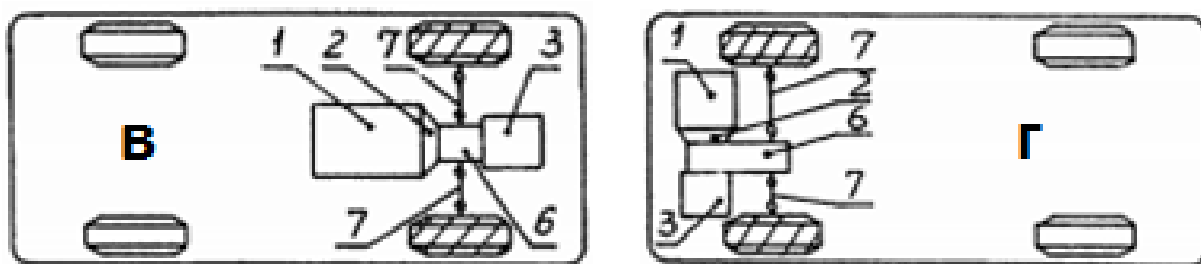
называют автомобиль той же колесной формулы, у которого ведущими являются передние колеса. Для автомобилей с числом колес больше четырех эти термины не подходят, и для оценки типа привода приходится прибегать к более детальному описанию конструкции.

Компоновочные схемы легковых автомобилей. Компоновочные схемы¹ легковых автомобилей весьма разнообразны. Классической (рис. а) называют такую компоновочную схему, при которой двигатель расположен в передней части автомобиля, а ведущие колеса – задние. Крутящий момент от двигателя к ведущим задним колесам передается последовательно через сцепление, коробку передач, карданную и главную передачи. При такой компоновочной схеме масса автомобиля распределяется по осям равномерно, что благотворно влияет на устойчивость, управляемость, проходимость автомобиля и долговечность шин. Такая схема имеет широкое распространение, особенно на автомобилях большого и высшего классов.



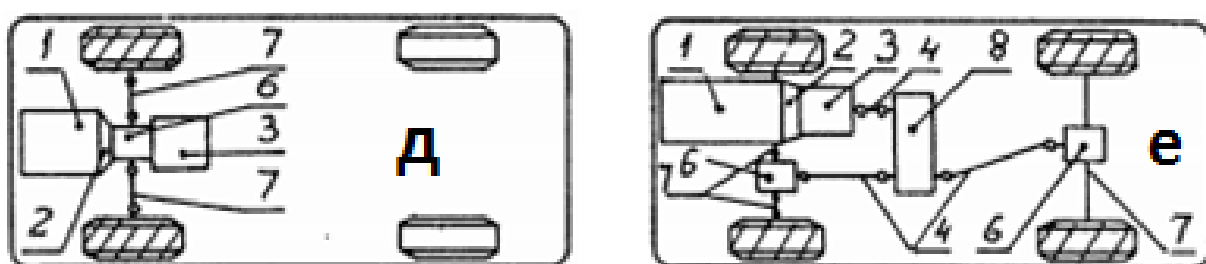
Компоновочную схему с задним расположением двигателя (ведущие колеса, разумеется, тоже задние) называют заднемоторной (рис. б). При такой компоновочной схеме удастся несколько уменьшить общую массу автомобиля, однако задние колеса оказываются перегруженными, возникают проблемы с отоплением салона и обдувом ветрового стекла, уменьшается объем багажного отделения. Двигатель при такой компоновочной схеме вместе со сцеплением, коробкой передач и главной передачей образует силовой агрегат, который может быть расположен как вдоль оси автомобиля, так и поперек. При этом вторая схема, не оказывая заметного влияния на эксплуатационные качества, позволяет уменьшить длину автомобиля.

¹ На компоновочных схемах нумерация соответствует: 1 – двигатель; 2 – сцепление; 3 – коробка передач; 4 – карданная передача; 5 – промежуточная опора карданной передачи; 6 – главная передача; 7 – привод ведущих колес; 8 – раздаточная коробка; 9 – коробка отбора мощности.



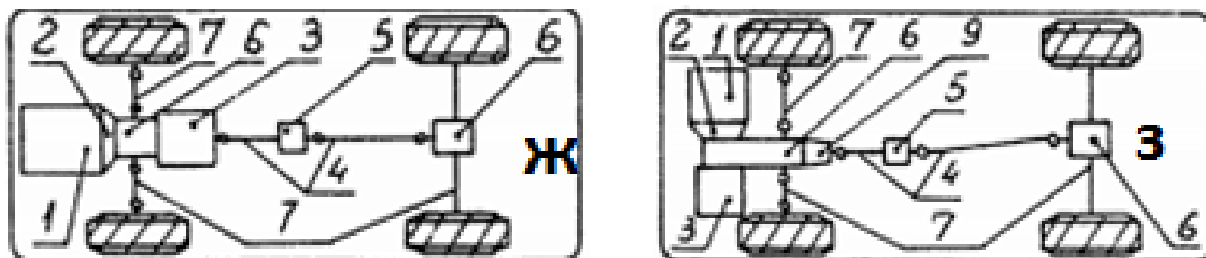
Для достижения желаемых показателей распределения масс и величины момента инерции относительно вертикальной оси двигатель может располагаться за задней осью, над ней или перед ней. В последнем случае (рис. в) компоновочную схему иногда называют центральномоторной. Наиболее показательной областью применения заднемоторной компоновочной схемы являются гоночные автомобили.

Переднеприводная компоновочная схема позволяет обеспечить примерно такое же снижение общей массы автомобиля по сравнению с классической компоновочной схемой, как и заднемоторная, но теперь перегруженными оказываются передние колеса. Однако при такой схеме улучшаются управляемость и устойчивость автомобиля, имеется возможность увеличить объем багажного отделения. В наибольшей степени эти эффекты могут быть достигнуты при поперечном расположении двигателя (рис. г), однако часто его располагают и продольно (рис. д). В последнем случае снимаются ограничения на длину двигателя, удастся унифицировать валы привода ведущих колес и упрощается создание полноприводной версии конструкции. В настоящее время существует устойчивая тенденция к расширению применения переднеприводной компоновочной схемы, причем в первую очередь на автомобилях особо малого, малого и среднего классов.



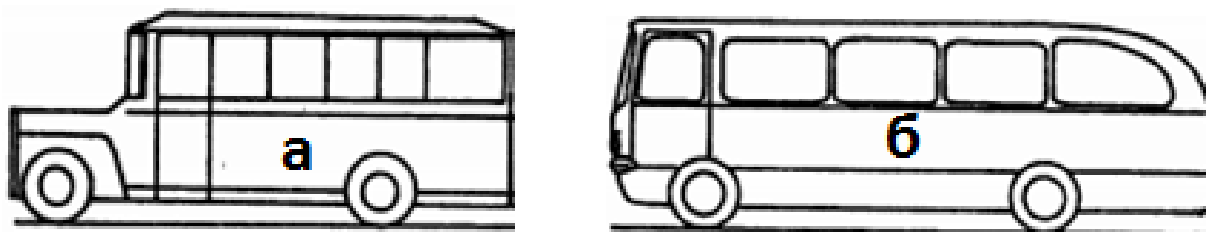
Полноприводная компоновочная схема до недавнего времени использовалась только на автомобилях повышенной проходимости, конструкция которых предполагает возможность эксплуатации на неусовершенствованных (грунтовых) дорогах. При этом двигатель располагался продольно в передней части кузова, а распределение крутящего момента между ведущими мостами происходило обычно с помощью раздаточной коробки (рис. е).

Однако в последнее время полноприводная компоновочная схема стала применяться и на автомобилях ограниченной проходимости, что обусловлено стремлением к наиболее полной реализации возможностей устанавливаемых на них мощных двигателей.



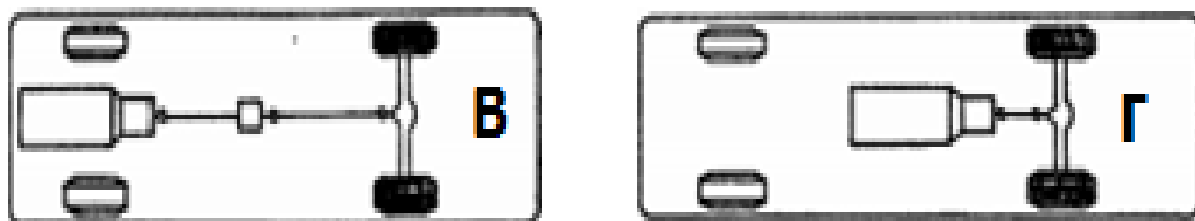
Максимально возможная (равная массе автомобиля) сцепная масса полноприводного автомобиля позволяет реализовывать на колесах суммарно большую силу тяги, что особенно важно при плохих условиях сцепления колес с дорогой (в дождь или гололедицу). Такие автомобили обычно изготавливают на базе переднеприводных, в которых двигатель может располагаться как вдоль (рис. ж), так и поперек (рис. з) автомобиля, а распределение крутящего момента происходит без раздаточной коробки (например, с помощью вязкостной муфты).

Компоновочные схемы автобусов. Оценку компоновочной схемы автобуса обычно начинают с анализа формы его кузова. Существует два распространенных варианта: капотная (рис. а) и вагонная (рис. б) компоновочные схемы.



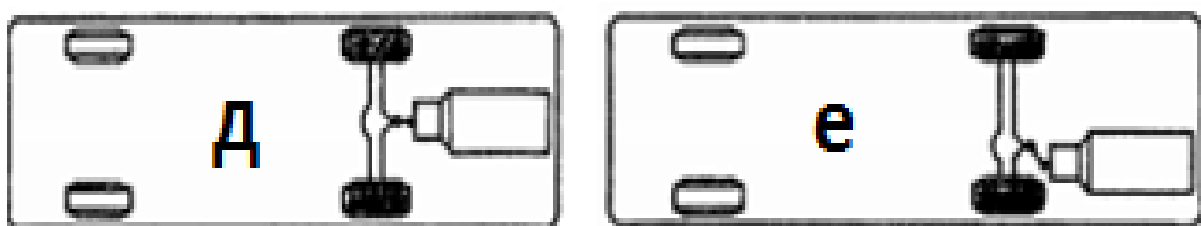
Первый вариант, отличающийся наличием во внешних контурах явно выраженного моторного отсека, обычно применяют в случае, если конструкция автобуса построена на базе какого-либо грузового автомобиля, в частности используется его несущая система. Такую компоновочную схему (при использовании которой упрощается доступ к двигателю, но трудно достичь оптимального распределения нагрузок по осям) часто используют для создания полноприводного автобуса для сельских перевозок. Более распространенной является вагонная компоновочная схема. Отличия в конструкциях автобусов, имеющих такую компоновочную схему, определяются расположением двигателя.

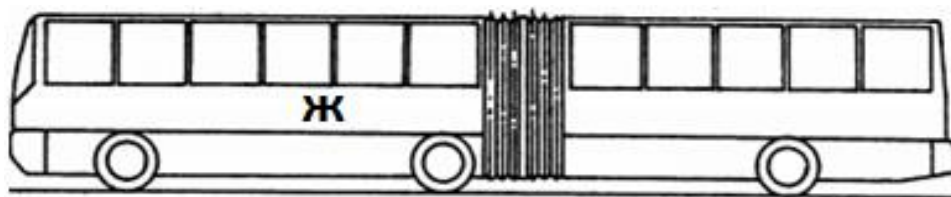
Если двигатель расположен в передней части кузова (рис. в), то при большой длине автобуса усложняется подвод крутящего момента к задним ведущим колесам, повышается сложность трансмиссии и уровень порождаемых ею шума и вибраций. Поэтому наиболее распространена вагонная компоновочная схема с передним расположением двигателя на небольших автобусах.



Валы трансмиссии можно сделать короче, а пространство кузова использовать более эффективно, если расположить двигатель под полом между передней и задней осями (рис. г). При такой схеме нужен двигатель с небольшими вертикальными габаритами (этого можно достичь при горизонтальном расположении цилиндров поршневого ДВС), и даже при этом уровень пола поднимается, что затрудняет посадку и высадку пассажиров. Кроме того, значительно затрудняется доступ к двигателю и усложняется система отопления автобуса. Однако при использовании сочлененной схемы (рис. ж) расположение двигателя под полом является наиболее распространенным техническим решением.

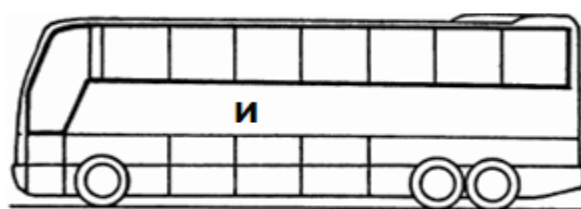
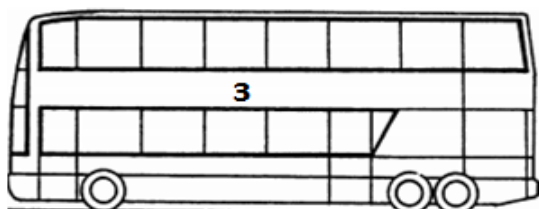
Самая малая высота уровня пола может быть достигнута, если расположить двигатель вне колесной базы рядом с ведущим мостом, то есть использовать переднеприводную или заднемоторную компоновочные схемы. Первая пока на автобусах широкого распространения не имеет, а автобусы вагонной компоновочной схемы с расположением двигателя за задней осью (рис. д) широко применяются как в качестве городских, так и междугородных. Существуют даже конструкции сочлененных автобусов с таким расположением двигателя (их называют автобусами с толкающей секцией). Смещение продольно расположенного двигателя к борту, противоположному тому, где находятся двери пассажирского салона (рис. е), позволяет увеличить размеры накопительной площадки и понизить уровень пола.





Повышения вместимости автобусов обычно добиваются, увеличивая их длину, особо большие автобусы делают сочлененными.

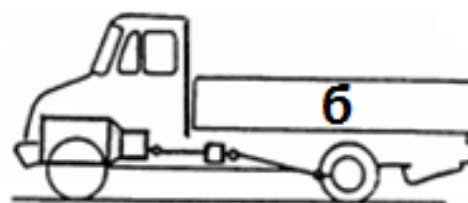
В ряде стран с этой же целью выпускаются двухэтажные городские автобусы (рис. 3), которые, сохраняя высокую маневренность, имеют несколько большую вместимость по сравнению с обычными одноэтажными автобусами, однако посадка и высадка пассажиров при такой компоновочной схеме затрудняется, а устойчивость автобуса против опрокидывания ухудшается.



Высокие туристские автобусы иногда называют полутрехэтажными (рис. и), поскольку достаточно большое по высоте пространство используется для вспомогательных нужд: хранения багажа, а иногда даже для устройства спальных мест.

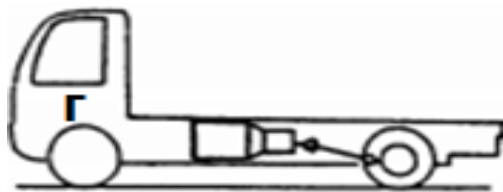
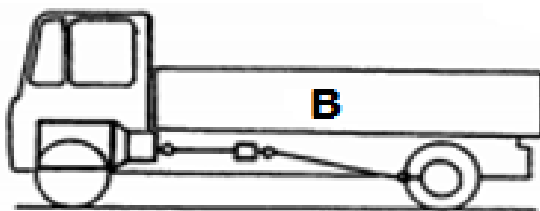
Компоновочные схемы грузовых автомобилей. Наряду с колесной формулой и типом привода компоновочные схемы грузовых автомобилей принято различать по расположению двигателя и кабины. Поскольку двигатель на большинстве грузовых автомобилей установлен в передней части несущей системы, различают три компоновочные схемы: капотную, полукapotную и бескапотную (кабина над двигателем).

Капотная компоновочная схема (рис. а) обеспечивает меньшую высоту автомобиля, упрощение механизмов управления двигателем и трансмиссией и лучшую пассивную безопасность (при лобовом ударе моторный отсек выполняет энергопоглощающие функции). Однако при такой компоновочной схеме ухудшена обзорность (имеется большая, закрываемая капотом «мертвая зона» перед автомобилем) и слишком большая доля длины автомобиля занята кабиной и моторным отсеком.



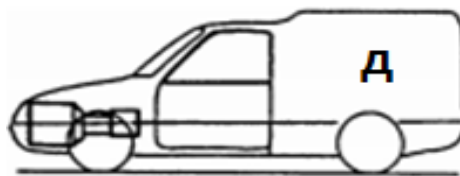
Если кабину несколько приподнять и надвинуть на моторный отсек, то можно получить полукапотную компоновочную схему (рис. б). При небольшой длине автомобиля такая компоновочная схема позволяет увеличить объем кузова, однако доступ к двигателю становится более затрудненным.

Установка кабины над двигателем позволяет получить бескапотную компоновочную схему (рис. в). При этом для доступа к двигателю приходится делать кабину опрокидывающейся, что, естественно, усложняет конструкцию механизмов управления автомобилем. Самым большим недостатком такой компоновочной схемы является плохая пассивная безопасность конструкции. Американские тягачи, как правило, выполнены по классической капотной компоновке, а европейские из-за ограничения длины автопоезда с компоновкой «кабина над двигателем».



Расположение двигателя вдоль продольной оси грузового автомобиля бескапотной компоновочной схемы может достаточно сильно различаться, что связано с необходимостью обеспечения желаемого распределения нагрузок по осям. Так, при необходимости увеличения нагрузки на переднюю ось двигатель располагают очень близко к переднему концу несущей системы, и он находится практически под кабиной. Если же нагрузку на переднюю ось нужно понизить, двигатель сдвигается назад и может частично или полностью оказаться под кузовом. Такие компоновочные схемы часто используют на легких (рис. г) или, наоборот, очень тяжелых грузовых автомобилях.

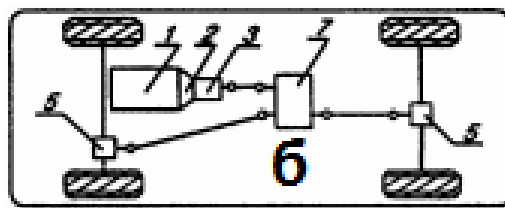
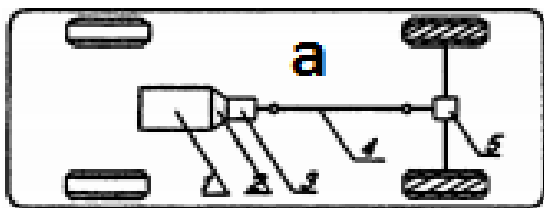
Часто легкие грузовые автомобили делают на базе легковых. В этом случае их компоновочную схему оценивают теми же терминами, что и у легковых автомобилей. Например, автомобиль может быть переднеприводным (рис. д).



Поскольку грузовые автомобили часто бывают полноприводными и к тому же могут иметь больше двух осей, существует множество конструктивных вариантов их трансмиссий.

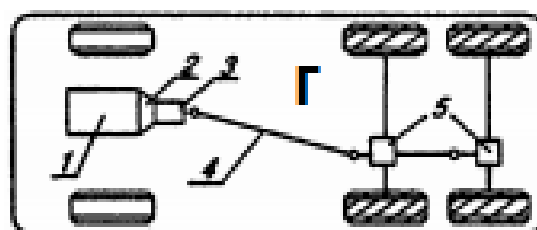
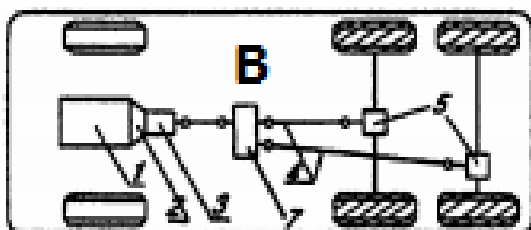
Некоторые из них приведены на рисунках.

Наиболее простой вариант трансмиссии имеют автомобили колесной формулы 4х2 (рис. а).

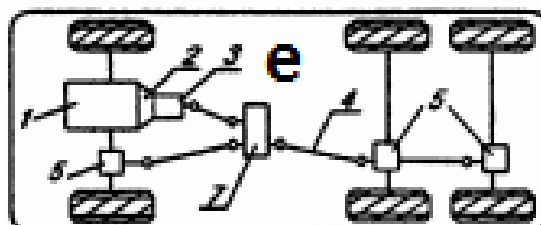
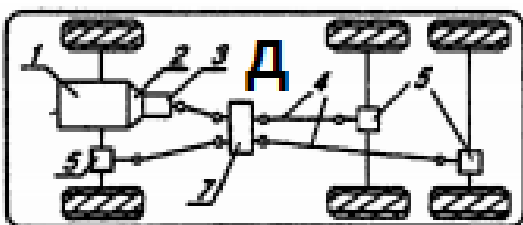


Если двухосный грузовой автомобиль имеет колесную формулу 4x4 (рис. б) то для распределения крутящего момента между передними и задними колесами практически всегда используется раздаточная коробка.

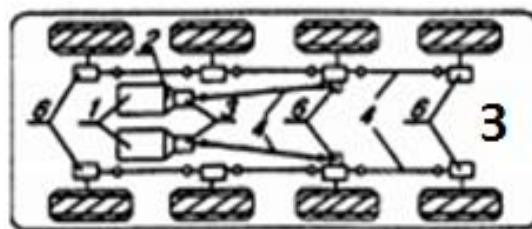
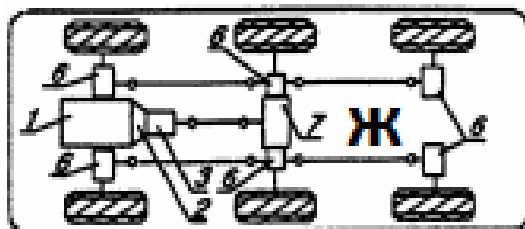
Автомобили колесной формулы 6x4 могут также иметь раздаточную коробку (рис. в), тогда как при других схемах трансмиссии она может и отсутствовать (рис. г).



Полноприводные автомобили колесной формулы 6x6 с традиционной схемой распределения мощности могут иметь параллельный привод среднего и заднего мостов (рис. д) или последовательный (рис. е).



Специальные полноприводные многоосные автомобили часто имеют схемы трансмиссии с бортовым распределением мощности. В схеме, показанной на рис. ж, при этом используется раздаточная коробка, а схема, приведенная на рис. з, предусматривает наличие на автомобиле двух двигателей.



Строительные машины. Большинство строительных машин самоходные, но встречаются и стационарные.

В качестве самоходных строительных машин достаточно часто используются трактора. Тракторы гусеничные и колесные используют для перемещения тяжелых грузов по грунтовым и временным дорогам. Агрегируются они с бортовыми и саморазгружающимися прицепами, а также с прицепными и навесными строительными машинами (скреперами, бульдозерами, экскаваторами, кранами – трубоукладчиками и др.). Гусеничные тракторы обладают малой нагрузкой на грунт и большой силой тяги. Поэтому они имеют более высокую проходимость, чем колесные. Максимальная скорость их перемещения составляет 12 км/ч. Колесные тракторы более маневренны, имеют большую транспортную скорость – 40 км/ч. Давление на грунт колесных машин 0,2... 0,35 МПа, гусеничных 0,1 МПа.

Главным параметром тракторов является максимальное усилие на крюке, по которому их разделяют на классы. Максимальное усилие на крюке измеряют при скорости 2,6...3 км/ч для гусеничных и 3,0...,3,5 км/ч – для колесных. Усилие на крюке гусеничных тракторов примерно равно их массе, а колесных – 0,5...0,6 от массы. Промышленностью выпускаются тракторы сельскохозяйственного типа классов тяги 6, 9, 14, 20, 30, 40, 50, 60, 90, 150 и 250 кН и промышленного типа классов тяги 100, 150, 200, 250, 350, 500 кН. Тракторы промышленного типа изготавливаются различных модификаций, т. е. с учетом установки на них погрузочного, бульдозерного, рыхлительного, кранового и другого оборудования. Мощность двигателей тракторов достигает 800 кВт, а иногда и более. Трактор состоит из рамы, силовой передачи, гусеничного или колесного движителя и управления. Кроме того, все тракторы комплектуются гидравлической системой для привода навесного или прицепного рабочего оборудования.

У пневмоколесных тракторов с шарнирно-сочлененными полурамами каждая из полурам опирается на ведущий и управляемый мосты. Поворот передней полурамы относительно задней осуществляется с помощью двух гидроцилиндров на угол до 40° в каждую сторону. Такие тракторы обладают большей маневренностью по сравнению с тракторами с передней управляемой осью. Силовая передача трактора существенно отличается от силовой передачи автомобиля. В ней отсутствует дифференциал, а поворот машины осуществляется торможением одной из гусениц. Силовые передачи тракторов выполняются механическими, гидромеханическими и электрическими.

В силовых передачах гусеничных и колесных тракторов, одно- и двухосных тягачей, специальных шасси одноковшовых погрузчиков, самоходных кранов автомобильного типа широко применяют гидродинамические передачи. В таких передачах вместо муфты сцепления устанавливают гидравлический трансформатор, а жесткую кинематическую связь между

двигателем и ведущими колесами (звездочками гусениц) заменяют жидкостной. Такие силовые передачи называются гидромеханическими.

При больших сопротивлениях движению (при трогании с места, движении на подъем или в трудных дорожных условиях) используется способность гидротрансформатора увеличивать крутящий момент двигателя с высоким коэффициентом трансформации. По мере снижения сопротивления движению постепенно снижается трансформация момента, плавно возрастает скорость ведущих колес, а работа трансформатора переходит в режим с более высоким КПД. При этом переключение передач осуществляется автоматически, т. е. высшие передачи включаются только тогда, когда вторичный вал достигает определенной частоты вращения. При этом двигатель работает в режиме максимальной мощности, а переключение передач происходит без изменения крутящего момента крутящего момента. Отсутствие жесткой кинематической связи двигателя с ведущими звездочками снижает динамические нагрузки на двигатель, повышает долговечность двигателя и силовой передачи.

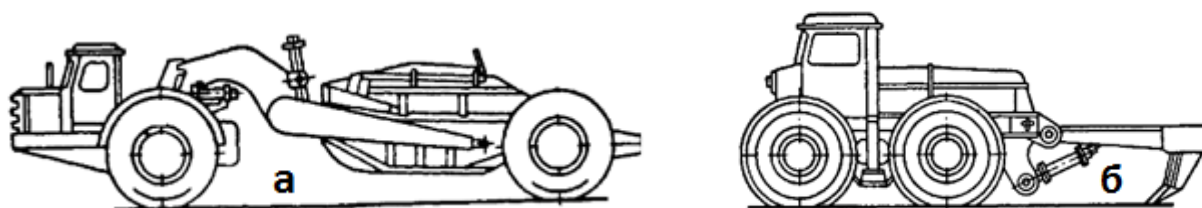
В гусеничных тракторах с электрической силовой передачей момент ведущим звездочкам гусениц сообщается тяговым электродвигателем постоянного тока через бортовые фрикционы и редукторы. Тяговый электродвигатель получает питание от генератора, вращаемого дизелем трактора.

Система привода дизель–генератор–двигатель значительно упрощает кинематическую схему силовой передачи (отсутствуют коробка перемены передач, карданные валы), а главное – обеспечивает в широких пределах бесступенчатое регулирование скорости движения и момента в зависимости от внешней нагрузки. Гидромеханическая и электрическая силовые передачи наиболее полно отвечают режиму работы тракторов с прицепным и навесным рабочим оборудованием строительных машин.

Пневмоколесные тягачи. Такие одно- и двухосные тягачи предназначены как базовые машины для работы с различного рода прицепным (одноосные) и навесным и прицепным (двухосные) рабочим оборудованием строительных машин. Пневмоколесные тягачи обладают высокими тяговой характеристикой, транспортными (до 50 км/ч и более) скоростями, большим диапазоном рабочих скоростей, хорошей маневренностью, что способствует достижению высокой производительности строительных машин, создаваемых на их базе.

Пневмоколесные тягачи собирают из узлов и деталей серийного производства тракторов и тяжелых автомобилей при широкой степени унификации, что делает их конструкцию более долговечной. Мощность дизелей тягачей достигает 900 кВт при нагрузке на ось 750 кН и более, что обеспечивает реализацию одного из главных направлений развития строительной техники – создания машин большой единичной мощности.

Одноосный пневмоколесный тягач состоит из двигателя, трансмиссии и двух ведущих управляемых колес. Самостоятельно передвигаться или стоять на двух колесах без полуприцепного рабочего оборудования одноосный тягач не может. В сочетании с полуприцепным рабочим оборудованием такой тягач составляет самоходную строительную машину с передней ведущей осью (скрепер рис. а). Управление сцепом тягач-полуприцеп осуществляется путем поворота на 90° вправо-влево относительно полуприцепа с помощью гидроцилиндров двустороннего действия.



Двухосный тягач в отличие от одноосного имеет возможность самостоятельно перемещаться без прицепа, поэтому они широко используются со сменным навесным оборудованием (корчеватель рис. б); они могут работать в агрегате с двухосными прицепами при незначительных затратах времени на их смену. Двухосные четырехколесные тягачи имеют один или два ведущих моста и шарнирно сочлененную раму. Схема поворота полупрам такая же, как и у пневмоколесного трактора. В конструкциях двухосных тягачей применяют гидро- и электромеханические трансмиссии с мотор-колесами.

Конструктивная безопасность транспортных средств, ее виды и характеристики. В настоящее время действуют более 50 стандартов по конструктивной безопасности автотранспортных средств. Особую роль занимают требования к рабочему месту водителя, определяющие не только условия его безопасной работы, но и те условия, которые обеспечивают нормальный режим его труда (отопление, вентиляция, комфорт и т. п.).

Конструктивную безопасность подразделяют на активную, пассивную, послеаварийную и экологическую.

Активная безопасность – комплекс конструктивных качеств АТС, позволяющих водителю предотвратить ДТП в начальной стадии. К ним относят: тормозные свойства, управляемость, устойчивость, тягово-скоростные свойства, информативность (световые и звуковые приборы).

Особенности основных свойств автотранспортных средств, обеспечивающих активную безопасность, конструктивные элементы обеспечения этой безопасности, изучались в курсе дисциплины «Техническая эксплуатация автотранспорта».

Пассивная безопасность транспортных средств характеризует его способность обеспечить защиту человека при ДТП. Различают внутрен-

ную, пассивную безопасность, направленную на водителя и пассажиров и внешнюю, направленную на пешеходов.

Принцип действия средств пассивной безопасности в основном состоит в уменьшении динамической нагрузки на тело человека в процессе столкновения или опрокидывания, что обеспечивается некоторой растяжкой времени действия нагрузки, за счет деформации элементов пассивной безопасности. Это и ограничение перемещения людей внутри кузова, закрепление в нем предметов и элементов, увеличивающих ударно-прочностные свойства кузова и т. п.

В основном средства пассивной безопасности входят в конструкцию транспортного средства и срабатывают автоматически, но есть и отдельно включаемые (наращенный передний борт, например). Они сохраняют свою работоспособность обычно на весь срок службы автомобиля.

Суть послеаварийной безопасности в обеспечении выхода людей после аварии за счет конструкции дверей, окон, запасных выходов, а также средств сигнализации и пожаротушения.

Экологическая безопасность транспортных средств связана в первую очередь с ограничением вредных выбросов двигателей, поскольку основными видами топлива на автомобилях являются продукты переработки нефти, которые при сгорании образуют вредные вещества, выбрасываемые в атмосферу в огромных количествах, а также с уровнем шума, создаваемого при движении автомобиля.

Ведущие производители автомобилей стремятся обеспечить снижение вредных выбросов (установка разного рода нейтрализаторов, применение электронных систем, обеспечивающих более полное и качественное сгорание). На это направлена также политика основных международных органов в этой области (введение более строгих норм выбросов Евро-1, Евро-2, Евро-3, Евро-4, Евро-5). Соответственно в этом направлении конструкция автомобиля также постоянно совершенствуется и в России.

§ 2. Международные и национальные нормы, устанавливающие требования к безопасности конструкции механических транспортных средств

Обеспечение безопасности конструкции транспортных средств¹ осуществляется как на стадии проектирования новых моделей, так и в процессе их производства. Прежде чем начать проектировать новый автомобиль конструкторы изучают современные законодательные акты по безопасности ТС (законы, постановления, ведомственные технические нормы, пра-

¹ Далее – ТС.

вила дорожного движения, требования к дорогам, топливам, системы сертификации и т. д.), основанные на нормативном регулировании и стандартизации требования к безопасности транспортных средств¹.

Затем определяется необходимый объем нормативных требований по БТС, которым должна соответствовать разрабатываемая модель. Объем обязательных нормативных требований может отличаться для различных моделей автомобилей в зависимости от их назначения.

Платформой по созданию единых технических условий устанавливающих требования к безопасности конструкции механических транспортных средств стал Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)², ранее известный как Рабочая группа по конструкции транспортных средств. Всемирный форум (WP.29) учрежден резолюцией от 6 июня 1952 года разработанной Комитетом по внутреннему транспорту³ (резолюция № 45) подкомитета по автомобильному транспорту (8С.1) Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций⁴.

Принятая резолюция рекомендовала создать рабочую группу экспертов, компетентных в области технических требований к ТС, в целях осуществления общих технических предписаний, изложенных в Конвенции о дорожном движении, которая была принята в Женеве в 1949 году. В этих предписаниях указывалось, что характеристики транспортных средств являются одной из основных причин дорожно-транспортных столкновений, гибели и травмирования людей.

Свою первую сессию WP.29 провела 10–13 февраля 1953 года, в ней участвовали представители девяти правительств⁵ и пяти неправительственных организаций⁶. В первом докладе были отражены проблемы, ко-

¹ Далее – БТС.

² Далее – WP.29.

³ Далее – КВТ.

⁴ Далее – ЕЭК ООН. Создана Экономическим и социальным советом ООН в 1947 году по решению Генеральной Ассамблеи ООН. В 1951 году ЕЭК приобрела статус постоянного органа ООН. Членами Комиссии являются 56 стран: все европейские государства, закавказские (Азербайджан, Армения, Грузия) и среднеазиатские страны (Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан), а также США, Канада, Израиль. В ее работе имеют право принимать участие в качестве наблюдателей или консультантов представители любой страны-члена ООН (это относится, в частности, к представителям ЕС, Австралии, Аргентины, Туниса, Ватикана), а также межправительственные и международные организации.

⁵ Бельгия, Италия, Нидерланды, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки (представлявшие зоны оккупации Германии), Франция, Швейцария и Швеция.

⁶ Всемирная организация туризма и автомобилизма (ОТА); Международная автодорожная федерация (МАФ); Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ); Международная организация по стандартизации (ИСО); Постоянное международное бюро предприятий автомобильной промышленности (ПМБПА).

торые вызывали беспокойство в то время, т. е. рассматривался например вопрос о том, следует ли устанавливать сзади механических транспортных средств один или два красных огня и т. д.

Постепенно программа работы начала приобретать более четкие контуры, и все активнее стали рассматриваться проблемы предупреждения дорожно-транспортных происшествий (активная безопасность). Заслуживающим внимания явилось заключение соглашения, подписанного в Риме в 1956 году посредством обмена письмами (при косвенном содействии WP.29) между правительствами Италии, Нидерландов, Федеративной Республики Германии и Франции, по вопросу о принятии единообразных и согласованных требований к фарам, излучающим асимметричный луч ближнего света.

Римское соглашение 1956 года было примечательно тем, что оно явилось первым шагом на пути к официальному признанию необходимости заключить европейское соглашение, в котором не только были бы отражены вопросы безопасности, возникающие в связи с дорожным движением, но также рассматривались бы проблемы различий между государственными правилами, которые могут стать препятствием для свободного трансграничного товарообмена.

В то время, когда Европа находилась в процессе внутренней перестройки, соображения торговли имели важное значение. Большое значение в рамках этих усилий придавалось задаче облегчения функционирования безопасных и эффективных транспортных систем в Европе, на чем было сконцентрировано внимание КВТ. В марте 1958 года Федеративная Республика Германии предложила заключить под эгидой ЕЭК ООН соглашение в целях облегчения принятия единообразных условий официального утверждения и взаимного признания официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств.

20 марта 1958 года в Женеве было заключено «Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний»¹, которое было подписано несколькими европейскими странами и предоставив возможность присоединения к данному документу любых других государств. Административным (руководящим) органом этого Соглашения была назначена Рабочая группа WP.29.

Первыми правилами ЕЭК ООН, прилагаемыми к Соглашению 1958 года, стали принятые в Риме согласованные правила по автомобильным фарам.

¹ Далее – Соглашение 1958 года.

С тех пор WP.29 и её Административный комитет по координации работы, а также и вспомогательные рабочие экспертные органы начали заниматься не только вопросами активной безопасности, но также обратились к проблеме смягчения последствий дорожно-транспортных происшествий для человека (пассивная безопасность).

Организационная структура WP.29



Кроме того, WP.29 заинтересовалась вопросами охраны окружающей среды, такими, как качество воздуха (загрязнение от выхлопных газов) и ограничение уровня воздействия шума от механических транспортных средств.

На первоначальном этапе работы структурных подразделений WP.29 для подготовки правил ЕЭК ООН требовалось достаточно много времени.

Однако постепенно WP.29 достигла большой эффективности в организации своей деятельности, в результате чего к настоящему времени уже принято более 180 правил ЕЭК ООН в области безопасности конструкции ТС и предметов дополнительного оборудования.

Участие в работе WP.29 также расширялось по мере того, как все большее число и неевропейских стран проявляло интерес к её деятельности и присоединению к Соглашению 1958 года. Помимо Соединенных Штатов Америки и Канады, которые участвовали в работе WP.29 с момента её создания, в течение последних двадцати лет на ее сессиях присутствовали представители Японии и Австралии. На протяжении нескольких лет в работе сессий принимают участие Южно-Африканская Республика и Республика Корея. В ней также участвуют, но несколько менее активно, Китайская Народная Республика, Таиланд, Бразилия и Аргентина. В 1998 году Япония стала первой неевропейской страной, которая присоединилась к Соглашению 1958 года, в 2000 году к нему присоединилась Австралия, в 2001 году Южная Африка и в 2002 году Новая Зеландия.

Участниками Соглашения 1958 года являются 52 договаривающихся сторон, включая 41 европейские страны – члена ЕЭК ООН. К числу других договаривающихся сторон относятся Европейское сообщество (региональная организация экономической интеграции), Япония, Австралия, Южная Африка, и Новая Зеландия Республика Корея, Малайзия, Таиланд и Тунис.

Договаривающиеся стороны Соглашения 1958 года

о принятии единообразных технических предписаний для колесных ТС,
предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены
и/или использованы на колесных транспортных средствах,
и об условиях взаимного признания официальных утверждений,
выдаваемых на основе этих предписаний
(E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2)

Дата вступления в силу:

Первоначальный вариант: 20 июня 1959 года

Пересмотр 1: 10 ноября 1967 года

Пересмотр 2: 16 октября 1995 года

Обозначение ЕЭК ООН	Договаривающаяся сторона	Стала стороной Соглашения (дата)
E1	Германия ¹	28.01.1966
E2	Франция	20.06.1959
E3	Италия	26.04.1963
E4	Нидерланды	29.08.1960
E5	Швеция	20.06.1959
E6	Бельгия	05.09.1959

¹ 3 октября 1990 года Германская Демократическая Республика присоединилась к Федеративной Республике Германии.

Обозначение ЕЭК ООН	Договаривающаяся сторона	Стала стороной Соглашения (дата)
E7	Венгрия	02.07.1960
E8	Чешская Республика ¹	01.01.1993
E9	Испания	10.10.1961
E10	Югославия ²	27.04.1992
E11	Соединенное Королевство	16.03.1963
E12	Австрия	11.05.1971
E13	Люксембург	12.12.1971
E14	Швейцария	28.08.1973
E15		
E16	Норвегия	04.04.1975
E17	Финляндия	17.09.1976
E18	Дания	20.12.1976
E19	Румыния	21.02.1977
E20	Польша	13.03.1979
E21	Португалия	28.03.1980
E22	Российская федерация	17.02.1987
E23	Греция	05.12.1992
E24	Ирландия ³	24.03.1998
E25	Хорватия ⁴	08.10.1991
E26	Словения ⁵	25.06.1991
E27	Словакия ⁶	01.01.1993
E28	Беларусь	02.07.1995
E29	Эстония	01.05.1995
E30		
E31	Босния и Герцеговина ⁷	06.03.1992
E32	Латвия	18.01.1999
E33		

¹ Правопреемство Чехословакии, уведомление депозитария C.N.229.1993.TREATIES от 14 декабря 1993 года.

² Правопреемство Югославии, уведомление депозитария C.N.276.2001.TREATIES-3 от 2 апреля 2001 года.

³ В силу присоединения к Соглашению Европейского сообщества 24 мая 1998 года.

⁴ Правопреемство Югославии, уведомление депозитария C.N.66.1994.TREATIES-10 от 31 мая 1994 года.

⁵ Правопреемство Югославии, уведомление депозитария C.N.439.1992.TREATIES-53 от 18 марта 1993 года.

⁶ Правопреемство Чехословакии, уведомление депозитария C.N.184.1993.TREATIES, полученное 20 июля 1994 года.

⁷ Правопреемство Югославии, уведомление депозитария C.N.35.1994.TREATIES от 2 мая 1994 года.

Обозначение ЕЭК ООН	Договаривающаяся сторона	Стала стороной Соглашения (дата)
E34	Болгария	21.01.2000
E35	Казахстан	08.01.2011
E36	Литва	29.03.2002
E37	Турция	27.02.1996
E38		
E39	Азербайджан	14.06.2002
E40	Республика Македония ¹	17.11.1991
E41		
E42	Европейский Союз ²	24.03.1998
E43	Япония	24.11.1998
E44		
E45	Австралия	25.04.2000
E46	Украина	30.06.2000
E47	Южная Африка	17.06.2000
E48	Новая Зеландия	26.01. 2002
E49	Кипр ³	01.05.2004
E50	Мальта ⁴	01.05.2004
E51	Республика Корея	31.12.2004
E52	Малайзия ⁵	04.04.2006
E53	Таиланд ⁶	01.05.2006
E56	Черногория ⁷	03.06.2006
E58	Тунис	01.01.2008

К Соглашению 1958 года Российская Федерация присоединилась в качестве правопреемницы Союза ССР, который в свою очередь на основании постановления Совмина СССР от 31 октября 1986 года № 1295 взял на себя обязательства, вытекающие из Соглашения 1958 года. Министерство иностранных дел СССР направило соответствующий документ Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций об условиях призна-

¹ Правопреемство Югославии, уведомление депозитария C.N.142.1998.TREATIES-33 от 4 мая 1998 года.

² Официальные утверждения предоставляются его государствами-членами с использованием их соответствующего обозначения ЕЭК.

³ В силу присоединения к Европейскому союзу 1 мая 2004 года.

⁴ В силу присоединения к Европейскому союзу 1 мая 2004 года.

⁵ Не связана статьей 10 Соглашения.

⁶ Не связан никакими правилами и статьей 10 Соглашения.

⁷ Правопреемство Югославии, уведомление депозитария C.N.1346.2006.TREATIES-3 от 1 марта 2007 года.

ния и присоединения к Соглашению 1958 года, начиная с 17 февраля 1987 года.

Правила ЕЭК ООН, являющиеся приложением к Соглашению 1958 года, в качестве нормативных документов устанавливают уровень конструктивной безопасности колесных транспортных средств (легковых и грузовых автомобилей и их прицепов, автобусов, мопедов и мотоциклов, тракторов) и оказывают непосредственное влияние на безопасность дорожного движения и экологическую безопасность.

Эти правила регулируют вопросы, касающиеся пассажирских автомобилей, легких грузовых автомобилей, большегрузных автомобилей, прицепов, мопедов и мотоциклов, ТС общего пользования и других типов ТС, предметов их оборудования и частей, и в той или иной степени применяются договаривающимися сторонами. Взаимное признание официальных утверждений по типу конструкции договаривающимися сторонами, где действуют эти правила, способствует развитию торговли механическими ТС и предметами оборудования по всей Европе.

В последние годы WP.29 использовался в качестве форума для согласования правил ЕЭК ООН и директив Европейского Союза¹. Полный текст Соглашения 1958 года в последней редакции размещен на различных электронных ресурсах².

Нормативные документы и законодательные акты в отношении различных элементов безопасности ТС разрабатываются практически всеми странами, их выпускающими и это не противоречит Соглашению 1958 года.

Некоторые страны, лидирующие в области автомобилестроения (Германия, Швеция и др.), разрабатывают и используют в конструкциях своих автомобилей дополнительные требования, даже более высокие, чем принятые ЕЭК ООН.

В связи с растущей потребностью в глобальном согласовании и по рекомендации Административного комитета по координации работы (WP.29/АС.2) Соединенные Штаты Америки предложили WP.29 принять новое глобальное соглашение. Переговоры по новому соглашению велись под руководством Японии, Европейского Союза и Соединенных Штатов Америки и оно было заключено 25 июня 1998 года. Таким образом, появилось Глобальное соглашение 1998 года³, которое вступило в силу 25 августа 2000 года, в том числе и для Российской Федерации.

¹ Далее – ЕС.

² [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³ Соглашения о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах (Женева, 25 июня 1998 года) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.un.org>. Далее – Соглашение 1998 года.

Глобальное соглашение 1998 года было подготовлено и заключено под эгидой ЕЭК ООН, при этом переговоры велись под руководством Европейского сообщества, Японии и Соединенных Штатов Америки. Оно было открыто для подписания 25 июня 1998 года, и первой подписавшей его стороной стали Соединенные Штаты Америки.

**Договаривающиеся стороны Глобального Соглашения 1998 года
о введении глобальных технических правил для колесных ТС, предметов
оборудования и частей, которые могут быть установлены
и/или использованы на колесных ТС (E/ECE/TRANS/132 Corr.1)**

Дата вступления в силу:

Первоначальный вариант: 25 августа 2000 года

Договаривающаяся сторона	Дата подписания / ратификации / принятия / присоединения		Вступления Соглашения в силу
Канада	22.06.1999	(п)	25.08.2000
США	26.07.1999	(РП)	25.08.2000
Япония	03.08.1999	(РП)	25.08.2000
Франция	04.01.2000	(РП)	25.08.2000
Соединенное Королевство	10.01.2000	(п)	25.08.2000
Европейское Союз	15.02.2000	(О)	25.08.2000
Германия	11.05.2000	(п)	25.08.2000
Российская Федерация	26.07.2000	(п)	25.08.2000
Китайская Народная Республика	10.10.2000	(РП)	09.12.2000
Республика Корея	02.11.2000	(П)	01.01.2001
Италия	02.12.2000	(П)	30.01.2001
Южная Африка	18.04.2001	(РП)	17.06.2001
Финляндия	08.06.2001	(П)	07.08.2001
Венгрия	22.06.2001	(П)	21.08.2001
Турция	03.07.2001	(П)	01.09.2001
Словакия	07.11.2011	(П)	06.01.2002
Новая Зеландия ¹	27.11.2001		26.01.2002
Нидерланды ²	04.01. 2002		05.03.2002

¹ Новая Зеландия: территориальное исключение для Токелау (27 ноября 2001 года, уведомление депозитария CN.1497.2001.TREATIES-7 от 4 января 2002 года).

² Нидерланды: территориальное применение для Нидерландских Антильских островов (30 апреля 2003 года, уведомление депозитария C.N.343.2003.TREATIES-1 от 29 июня 2003 года).

Договаривающаяся сторона	Дата подписания / ратификации / принятия / присоединения		Вступления Соглашения в силу
Азербайджан	15.04. 2002		14.06.2002
Испания	24.08. 2000	(РП) ¹	22.06.2002
Румыния	25.04.2002		24.06.2002
Швеция	03.12. 2002		01.02.2003
Норвегия	30.09. 2004		29.11.2004
Кипр	12.04. 2005		11.06.2005
Люксембург	16.09. 2005		15.11.2005
Малайзия	03.02. 2006		04.04.2006
Индия	21.02. 2006		22.04.2006
Литва	26.05. 2006		25.07.2006
Республика Молдова	16.01. 2007		17.03.2007
Тунис	02.11. 2007		01.01.2008
Австралия	08.04. 2008		07.06.2008

Примечания:

(п) – *Окончательное подписание.*

(РП) – *Ратификация, принятие.*

(О) – *Одобрение.*

(П) – *Присоединение.*

Это Соглашение обеспечивает процесс, в рамках которого страны из всех регионов мира могут совместно разрабатывать глобальные технические правила, касающиеся рабочих характеристик колесных ТС средств, предметов оборудования и частей, в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективного использования энергии и защиты от угона. Соглашение охватывает такие предметы оборудования и части (неисчерпывающий перечень), как конструкция транспортных средств, система выпуска отработавших газов, шины, двигатели², противотумовые экраны, противоугонные сигнальные системы, предупреждающие устройства и детские удерживающие системы.

Следует отметить, что Соглашение 1998 года функционирует параллельно с Соглашением 1958 года без ущерба для институциональной автономии любого из них.

Это Глобальное соглашение позволяет странам, которые еще не готовы или не могут взять на себя ответственность за принятие и осуществление обязательств по Соглашению 1958 года, включая обязательства по

¹ Подписано с оговоркой о ратификации 24 августа 2000 года.

² Далее – ДВС.

взаимному признанию, но это не препятствует таким государствам эффективно участвовать в разработке согласованных глобальных технических правил.

В некоторых случаях в ходе работы по подготовке нормативных требований возникает необходимость в поиске срочного решения конкретной проблемы или требуются специальные знания. В такой ситуации проведение анализа проблемы возлагается на специальную образуемую неофициальную группу экспертов, которой поручается подготовить предложение для представления на рассмотрение одной или несколькими рабочими группами экспертов.

Развитие инженерной мысли в области совершенствования конструкции колесных транспортных средств и технологии производства автомобильной техники требует всё более широкого применения таких методов работы. В частности, примером создания такой специальной группы явилась группа по разработке требований и методов испытаний автомобильных цистерн на устойчивость и управляемость. Данная работа была проведена при активном участии российских и французских экспертов. Ее результатом стали Правила ЕЭК ООН № 111.

С принятием Глобального соглашения 1998 года, которое также входит в сферу компетенции WP.29, завершилось преобразование WP.29 во «Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)». Новое название, которое было предложено Японией, было официально утверждено на сто двадцатой сессии в марте 2000 года.

В сферу компетенции Всемирного форума WP.29 входят три соглашения: Соглашение 1958 года, Глобальное соглашение 1998 года и «Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров»¹. Здесь следует остановиться на отдельных аспектах третьего Соглашения 1997 года.

Соглашение 1997 года было заключено в Вене 13 ноября 1997 года² в ходе Региональной конференции ЕЭК ООН по транспорту и окружающей среде. Это Соглашение обеспечивает правовую основу и процедуры для принятия единообразных предписаний для проведения технических осмотров транспортных средств, находящихся в эксплуатации, и выдачи международных сертификатов осмотра.

¹ Далее – Соглашение 1997 года.

² [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Договаривающиеся стороны Соглашения 1997 года
о принятии единообразных условий для периодических технических
осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании
таких осмотров (ECE/RCTE/CONF./4)

Дата вступления в силу:

Первоначальный вариант: 27 января 2001 года

Договаривающаяся сторона	Дата подписания / ратификации / принятия / присоединения		Дата вступления Соглашения в силу
Российская Федерация	13.11.1997	(п)	27.01.2001
Эстония	09.09.1998	(п)	27.01.2001
Нидерланды	05.02.1999	(РП)	27.01.2001
Румыния	24.02.1999	(РП)	27.01.2001
Венгрия	28.11.2000	(РП)	27.01.2001
Финляндия	20.04.2001	(РП)	19.06.2001
Болгария	11.07.2003	(РП)	09.09.2003
Беларусь	03.03.2004	(РП)	01.05.2004
Албания	23.12.2004	(РП)	20.02.2005
Австрия	13.11.1997	*	
Бельгия	13.11.1997	*	
Кипр	13.11.1997	*	
Чешская Республика	13.11.1997	*	
Дания	13.11.1997	*	
Франция	13.11.1997	*	
Грузия	13.11.1997	*	
Германия	13.11.1997	*	
Греция	13.11.1997	*	
Ирландия	13.11.1997	*	
Италия	13.11.1997	*	
Португалия	13.11.1997	*	
Словакия	29.06.1998	**	
Испания	13.11.1997	*	
Швеция	13.11.1997	*	
Швейцария	13.11.1997	*	
Соединенное Королевство	13.11.1997	*	
Украина	17.01.2007	(РП)	18.03.2007
Республика Молдова	06.12.2007	(РП)	03.02.2008

Примечания:

(п) – Окончательное подписание.

(РП) – Ратификация, принятие.

* – Подписано с оговоркой о ратификации 13 ноября 1997 года.

** – Подписано с оговоркой о ратификации 24 июня 1998 года.

Во время заключения этого Соглашения регулятивные условия и техническое состояние большегрузных транспортных средств в европейских странах существенно различались, поэтому было сочтено полезным установить минимальный уровень экологических характеристик для этих транспортных средств, находящихся в эксплуатации, для того чтобы облегчить внутриевропейские перевозки с использованием коммерческих транспортных средств.

После 1997 года ситуация быстро изменилась, и Европейский союз решил не становиться Договаривающейся стороной этого Соглашения.

Таким образом, в Европе данное Соглашение не является важной частью международной системы, регулирующей вопросы эксплуатации транспортных средств.

Тем не менее, к Соглашению прилагаются технические предписания, касающиеся осмотра транспортных средств, технический вклад в разработку которых внесли участники WP.29 и, в частности, Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств¹.

Эти предписания могут быть сочтены полезными для стран, желающих ввести в свое национальное законодательство систему периодического осмотра, основанную на международном опыте.

В сотрудничестве и при поддержке со стороны МКТОТ, имеющего широкое международное представительство, планируется разрабатывать и регулярно обновлять технические предписания, прилагаемые к этому Соглашению.

Выдача международных сертификатов технического осмотра² в Российской Федерации для транспортных средств с разрешенной максимальной массой более 3,5 т, участвующих в международном движении был отнесен к ведению МВД РФ³ начиная с 1 января 2004 года. С принятием в 2013 году федерального закона «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»⁴ функция проведения технического осмотра, в том числе и выдача МСТО, начиная с 1 января 2014 года, была отнесена к компетенции органов исполнительной власти в сфере транспорта.

¹ Далее – МКТОТ.

² Далее – МСТО.

³ О Порядке выдачи международных сертификатов технического осмотра: Письмо МВД России от 30 декабря 2003 года № 13/5-177.

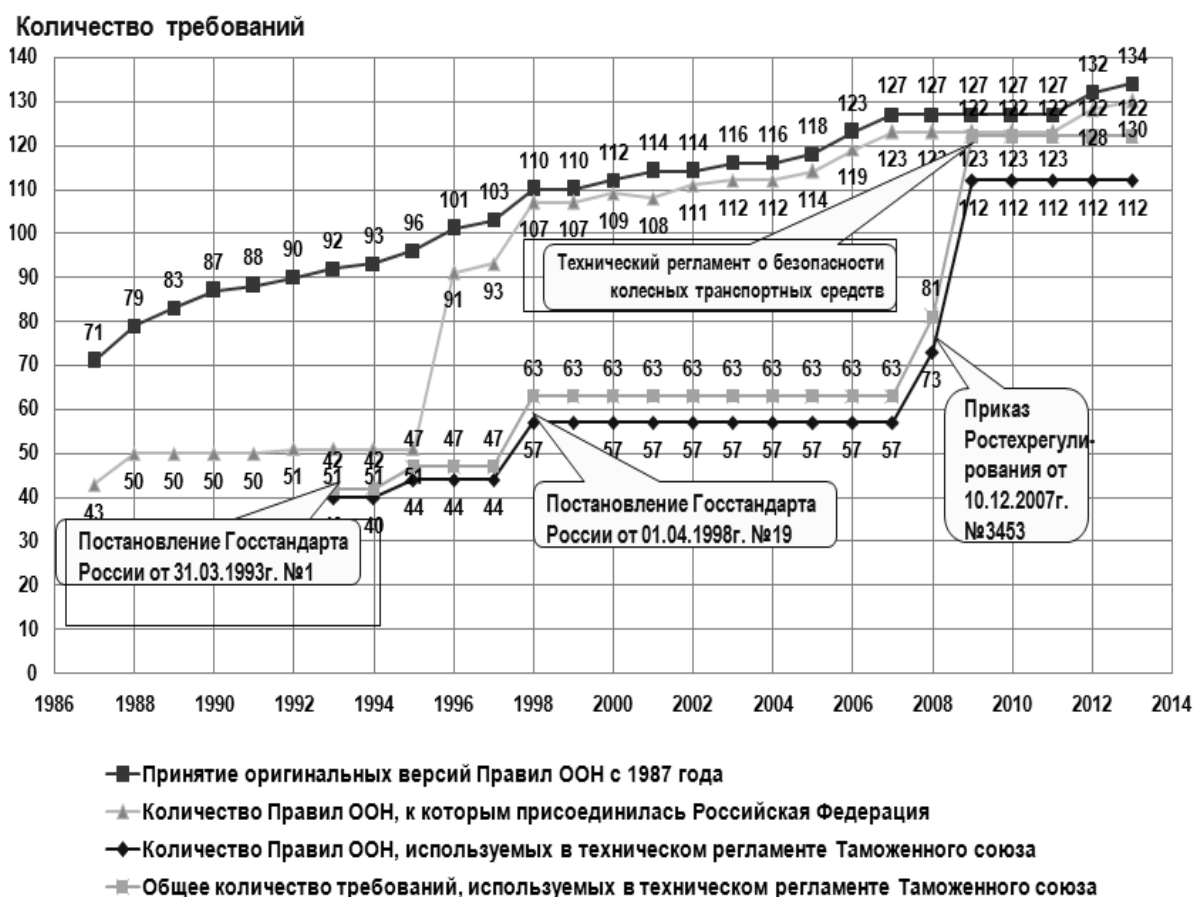
⁴ О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 1 июля 2011 года № 170-ФЗ: ред. от 28 декабря 2013 года: с изм. от 4 июня 2014 года.

§ 3. Гармонизация национальных технических норм с Правилами КВТ ЕЭК ООН по конструкции колесных транспортных средств

Конвенции о дорожном движении 1949 и 1968 годов, Женевские Соглашения 1958 и 1998 годов и Венское Соглашение 1997 года образуют систему международных стандартов, гармонизирующих требования к транспортным средствам на всех стадиях жизненного цикла от проектирования до утилизации.

Большинство европейских государств являются, договаривающимися сторонами Конвенции о дорожном движении 1968 года, в том числе и Россия, которые должны способствовать дорожной безопасности путем гармонизации национальных технических устанавливающие требования к транспортным средствам с Правилами ЕЭК ООН.

Динамика введения международных требований к безопасности транспортных средств



Наиболее известной и распространенной системой соответствия качества на территории, как бывшего СССР, так и Российской Федерации является такие технические документы как – Национальный стандарт или Государственный стандарт. Государственный стандарт (ГОСТ или

ГОСТ Р) – обязательный нормативный акт, регулирующий качество продукции, в том числе и в автомобильной отрасли.

За время, прошедшее с момента присоединения СССР к Соглашению 1958 года (1987 год), а с 1991 года – Российская Федерация к Соглашениям 1958 года, 1997 года, 1998 года последовательно заменяли государственные стандарты, отраслевые стандарты, технические условия, применяемые при производстве автомобильной продукции требованиями Правил ЕЭК ООН.

Следующим этапом в формировании национального законодательства Российской Федерации стало вступление в 2003 году в действие закона «О техническом регулировании»¹, установил правовые процедуры замены десятков сотен ГОСТов, ОСТов на технические регламенты в области безопасности колесных транспортных средств. Подразумевалось, что регламенты будут вводиться законами прямого действия, что исключит возможность различных ведомств создавать дополнительные административные барьеры.

Согласно ст. 6 гл. 2 Закона технический регламент принимается с целью защиты жизни или здоровья граждан, а также предупреждения действий, вводящих в заблуждение приобретателей.

Отличие ГОСТа от технического регламента состоит в том, что первый характеризуется качественными параметрами выпускаемой продукции, а второй – условиями использования готового изделия. Таким образом, в настоящее время технический регламент является нормативным актом, обязательным для выполнения, в отличие от Государственного стандарта, который теперь носит добровольный характер.

Обязательное применение того или иного ГОСТа или отдельного его раздела (положения) указывается в техническом регламенте, что таким образом обеспечивает соблюдение требований Федерального закона. По мнению специалистов, наличие качественных государственных и межгосударственных ГОСТов способствует жизнеспособности технического регламента. В этой ситуации следует указать на нормы федерального закона «О стандартизации в Российской Федерации»², которые позволяют применять после проведения экспертизы официальных переводов на русский язык международных и региональных стандартов, национальных стандартов и сводов правил иностранных государств, в том числе и Правил ЕЭК ООН для последующего включения их в соответствующий перечень технических норм, устанавливающие требования к безопасности конструкции колесного транспортного средства.

¹ О техническом регулировании: Федер. закон Рос. Федерации от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ. Далее – Закон.

² О стандартизации в Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 29 июня 2015 года № 162-ФЗ.

В настоящее время таким документом, который аккумулировал весь арсенал технических норм, стал вступивший в силу с 1 января 2015 года технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»¹.

Технический регламент разработан на основании Соглашения о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации от 18 ноября 2010 года.

Нормы технического регламента гармонизирована с требованиями Правил Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (Правила ЕЭК ООН), принимаемых на основании Соглашений 1958 и 1998 годов и Предписаний, принимаемых на основании Соглашения 1997 года.

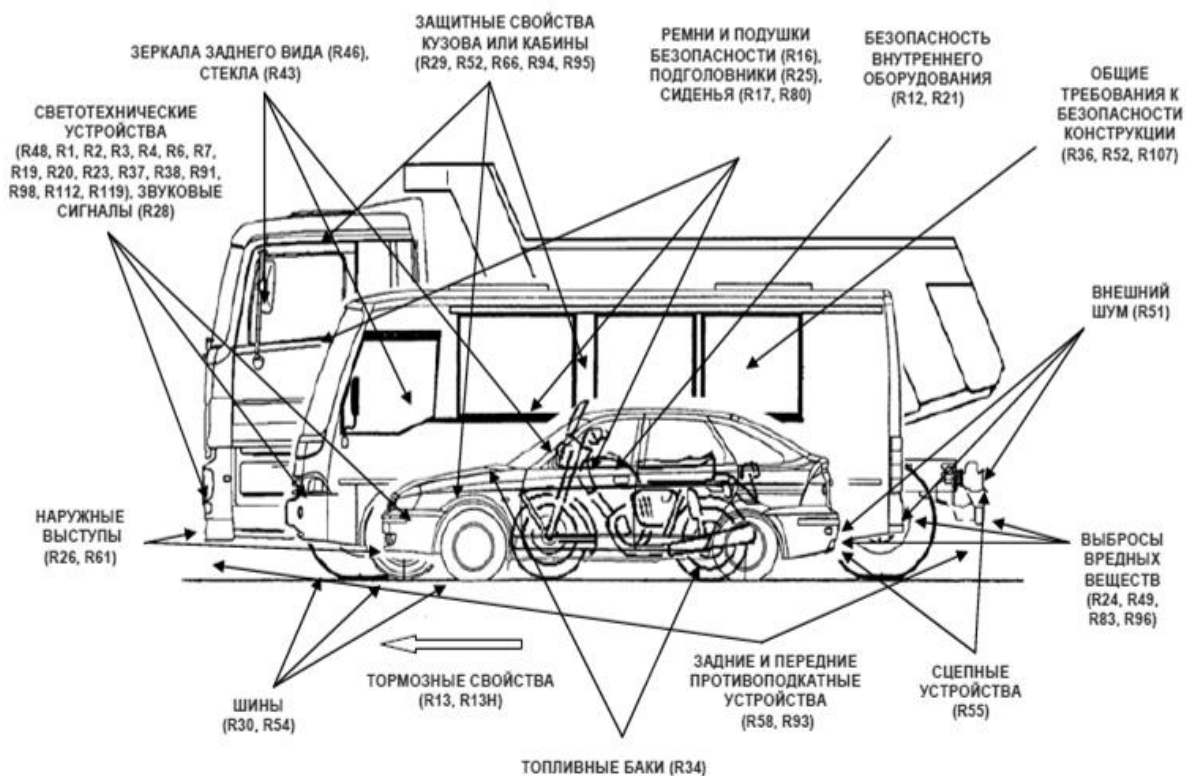
В технический регламент включены также требования, выполнение которых связано с обеспечением безопасности транспортных средств в условиях эксплуатации, характерных для государств-членов Евразийского экономического сообщества. Основой для установления указанных требований стали национальные стандарты Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации.

По ряду процедурных вопросов технический регламент гармонизирован с положениями регламентов и директив Европейского Союза.

Технический регламент содержит: определения применяемых терминов; правила обращения на рынке или ввода в эксплуатацию объектов технического регулирования; требования безопасности; процедуры оценки соответствия типов транспортных средств (шасси), единичных транспортных средств, транспортных средств, находящихся в эксплуатации, типов компонентов транспортных средств; требования к маркировке продукции знаком обращения на рынке; защитительную оговорку; заключительные положения о применении удостоверяющих соответствие документов, полученных до вступления технического регламента в силу.

Технический регламент, устанавливая определенные требования к отдельным компонентам транспортного средства, прямо указывает на их обязательное соответствие национальным, межгосударственным или действующим Правилам ЕЭК ООН или Директивам Европейского Союза.

¹ О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»: Решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года № 877: в ред. от 28 мая 2015 года. Далее – технический регламент.



На предложенной схеме перечислены Правила ЕЭК ООН, в которых содержатся требования к компонентам конструкции транспортного средства. В некоторых случаях тип компонента и требования к нему утверждаются в составе транспортного средства, в ряде других случаев тип компонента может быть утверждён самостоятельно, отдельно от транспортного средства. Например, тормозные системы утверждаются в составе транспортного средства, а такие компоненты, как сцепные устройства, безопасные стёкла, ленты ремней безопасности и т. п. могут утверждаться отдельно.

Кодовое обозначение Правил ЕЭК ООН применяемых в маркировке автокомплектов, тип которых утвержден на соответствие с данными Правилами выглядит следующим образом:

55R - 01 2439

где:

55R – номер Правил ЕЭК ООН, под которым утверждён данный компонент, за которым может быть нанесена латинская буква «R» (Regulation), при сокращенном использовании буквенный литер указывается перед номером Правил или может отсутствовать;

01 – серия поправки, внесенная в первоначальный вариант Правила, чем серия поправок выше, тем более жёстким требованиям удовлетворяет утверждённый компонент;

2439 – номер официального утверждения, присвоенный государством в отношении конкретного типа компонента транспортного средства.

Приведенный выше пример устанавливает, что этот компонент соответствует Правилам ЕЭК ООН № 55 «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения механических сцепных устройств составов транспортных средств». Соответственно, утверждённый компонент – сцепное устройство. Сцепное устройство соответствует Правилам ЕЭК ООН № 55, с поправками серии 01 (дата вступления в силу 16 сентября 2001 года). Номер официального утверждения типа сцепного устройства – 2439.

Государства, применяющие Правила ЕЭК ООН в маркировки автомобильного компонента обязаны использовать знак международного официального утверждения, состоящий из круга, в котором проставляется заглавная буква «Е» с отличительным номером страны, выдавшей официальное утверждение.

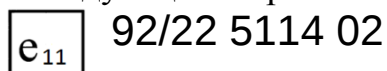
Маркировка автокомпонентов на соответствие директивам Европейского Союза, выполняется аналогичным образом. При этом в квадрате наносится не заглавная буква «Е», а малая буква «е», за которой следует также код страны¹, выдавшей официальное утверждение.

В целом схема наносимого знака официального утверждения автомобильного компонента по Правилам ЕЭК ООН будет иметь следующий вид:



Приведенный знак официального утверждения, проставленный на транспортном средстве или его компоненте, указывает на официальное утверждение в Нидерландах (Е 4) в отношении предотвращения опасности возникновения пожара в соответствии с Правилами ЕЭК ООН № 34 под номером 01 2439. Номер официального утверждения указывает, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с положениями Правил ЕЭК ООН № 34 с включенными в них поправками серии 01.

Маркировка автокомпонентов на соответствие директивам ЕС выглядит следующим образом:



Обозначение указывает, что данный компонент утверждён в Соединённом Королевстве (e11) на соответствие директивы № 92/22 (безопасные стёкла). Номер официального утверждения 5114. Данное официальное утверждение имеет расширение серии 02.

В Российской Федерации в рамках существующей системы ГОСТ Р Правила ЕЭК ООН отнесены к 41 группе государственных стандартов.

¹ См. таблицу на с. 34–36.

Правила ЕЭК ООН для их обязательного применения на территории Российской Федерации подвергаются аутентичному переводу, утверждаются и вводятся в действие Государственным стандартом на основании приказа Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии. Например ГОСТ Р 41.52-2005 (Правила ЕЭК ООН № 52) «Единые предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств малой вместимости категорий М₂ и М₃ в отношении их общей конструкции» Данный национальный стандарт представляет собой перевод на русский язык Правил ЕЭК ООН № 52 с поправками серии 01.

В ряде случаев, когда необходимо учесть особенности национальной стандартизации Российской Федерации Правила ЕЭК ООН корректируются путем изменения отдельных фраз (слов) и (или) включения дополнительных фраз, а также изменения содержания ряда положений. Такая модификация проводится с целью учета потребностей национальной экономики.

Кроме того технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденный Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 (ред. от 28.05.2015), вводит прямое применение Правил ЕЭК ООН или Директив ЕС.

На компонентах транспортного средства изготовленных на территории Российской Федерации в соответствии с Правилами ЕЭК ООН знак официального утверждения будет иметь следующий вид:



Последовательная адаптация национальных технических норм устанавливающих требований безопасности к конструкции транспортных средств и его компонентам международным, в конечном итоге, должна привести к постепенной реструктуризации парка транспортных средств, что позволит снизить риски дорожно-транспортных происшествий (ДТП) вследствие несовершенства или отсутствия отдельных элементов конструкции.

Выполнение установленных техническим регламентом требований позволит обеспечить снижение рисков возникновения ДТП, а также тяжести последствий ДТП для водителей и пассажиров транспортных средств, а также для пешеходов.

§ 4. Классификация и индексация (обозначение) колесных транспортных средств

Подвижной состав автомобильного транспорта в настоящее время представляет собой широкий спектр транспортных средств, различных по

техническим характеристикам и назначению. В целях упорядочения широкой гаммы колесных транспортных средств предусмотрена их классификация¹ в основу, которой положены критерии, являющиеся характерными особенностями конструкции подвижного состава автомобильного транспорта. На основании этих особенностей транспортные средства делятся на группы, классы или категории, обладающие общими свойствами и характеристиками в зависимости от конструкции, назначения или технических особенностей.

По назначению автомобили подразделяются на пассажирские и грузовые. В свою очередь автомобили могут быть общего назначения или специализированными. Грузовые автомобили общего назначения имеют неопрокидывающуюся бортовую платформу, которая может быть оборудована дугами и тентом.

Техническим регламентом «О безопасности колесных транспортных средств» предусмотрены понятия специализированное и специальное транспортные средства.

Специализированное транспортное средство, как правило, предназначено для перевозки определенных видов грузов (нефтепродукты, пищевые жидкости, сжиженные углеводородные газы, пищевые продукты и т. д.). Специальное транспортное средство в основном предназначено для выполнения специальных функций, для которых требуется специальное оборудование (автокраны, пожарные автомобили, автомобили, оснащенные подъемниками с рабочими платформами, автоэвакуаторы и т. д.).

Пассажирские автомобили отличаются вместимостью до 8 человек, не считая водителя и более 8 человек, а также – максимальной массой до 5 тонн и свыше 5 тонн.

В структуре автомобильного парка представлены транспортные средства, не оборудованные двигателем и предназначенные для движения в составе механического транспортного средства. К таким транспортным средствам относятся прицеп², полуприцеп³ и разновидность прицепа – прицеп-ропуск⁴. Применение таких видов транспортных средств позволяет увеличить производительность подвижного состава автомобильного парка и снизить себестоимость перевозок.

¹ **Классификация** (от латинского *classis* – разряд, класс) – система соподчиненных понятий (классов объектов) какой-либо области знаний или деятельности человека, используемая как средство для установления связей между этими понятиями или классами объектов или упорядочения представлений о какой-либо совокупности объектов.

² Прицеп – это буксируемое транспортное средство без водителя, в котором лишь незначительная часть его полной массы передается на буксирующий автомобиль.

³ Полуприцеп – это буксируемое транспортное средство без водителя, значительная часть полной массы которого передается на буксирующий автомобиль.

⁴ Прицеп-ропуск – это прицеп, предназначенный для перевозки длинномерных грузов, часто имеющий дышло изменяющейся длины.

Автомобиль, буксирующий прицеп, полуприцеп называется тягачом. Состав транспортных средств, состоящий из тягача и буксируемого им одного, двух или нескольких прицепов (полуприцепов), называется автомобильным поездом (автопоезд).

Прицепной состав автомобильного парка различают по количеству осей, максимальной массы и возможность иметь привод на одну или более осей с приводом от буксирующего транспортного средства.

Для буксировки прицепа (полуприцепа) автомобили тягачи оборудуются тягово-сцепными устройствами, конструкция которых должна отвечать действующим техническим нормам¹.

Грузовые прицепы и полуприцепы, так же, как и грузовые автомобили, могут быть общего назначения и специализированными.

Особое значение в идентификации транспортного средства придается присвоение заводом-изготовителем каждой модели соответствующего индекса, позволяющего решать как технологические задачи при их сборке, так и восстановление потребительских свойств в ходе эксплуатации. В качестве подтверждения следует привести пример, что всем компонентам узлов и механизмов присваивается соответствующий номер, который привязывается к индексу модели соответствующей марки.

Первая единая система классификации автотранспортных средств на территории СССР начала действовать в 1945 году. Подвижному составу присваивались обозначения в соответствии с заводскими реестрами обозначений, включающими, как правило, буквенные обозначения завода-изготовителя и порядковый номер модели подвижного состава из выделенного диапазона. Приведенная ниже таблица дает общее представление о существовании в 40–50-е годы прошлого века механизме присвоения цифровых индексов транспортным средствам в зависимости от завода-изготовителя.

Диапазон	Предприятие	Примечание
1-99	Горьковский автомобильный завод им. Молотова (ГАЗ)	ГАЗ-93 выпускал Одесский автосборочный завод (ОдАЗ)
100-199	Завод им. Сталина (ЗиС)	С 1956 года Завод им. Лихачева (ЗиЛ)
200-249	Ярославский автомобильный завод (ЯАЗ)	С 1959 года Кременчугский автомобильный завод (КрАЗ). Исключения: МАЗ-200, МАЗ-205
250-299	Новосибирский автомобильный завод (НАЗ)	С 1949 года завод передали в другую отрасль промышленности. Нумерация передана КрАЗу. Исключения: РАФ-251

¹ ГОСТ Р 41.55-2005 «Единообразные предписания, касающиеся механических сцепных устройств составов транспортных средств».

Диапазон	Предприятие	Примечание
350-399	Уральский автомобильный завод им. Сталина (УралЗИС)	С 1959 года Уральский автомобильный завод (УралАЗ)
400-449	Московский завод малолитражных автомобилей (МЗМА)	С 1971 года Автомобильный завод им. Ленинского Комсомола (АЗЛК)
450-484	Ульяновский автомобильный завод (УАЗ)	
485-499	Днепропетровский автомобильный завод (ДАЗ)	См. ЗиС-485
500-549	Минский автомобильный завод (МАЗ)	В т. ч. Могилевский автомобильный завод (МоАЗ), Белорусский автомобильный завод (БелАЗ)
550-599	Мытищинский машиностроительный завод (ММЗ)	
600-649	Кутаисский автомобильный завод (КАЗ)	В т. ч. КАЗ-585
650-674	Горьковский завод автобусов (ГЗА)	С 1950 года Павловский автобусный завод им. Жданова (ПАЗ), в т. ч. Курганский автобусный завод (КАвЗ)
675-694	Ликийский автобусный завод (ЛиАЗ)	Кроме троллейбусов ЗиУ-682, ЗиУ-683 завода им. Урицкого
695-699	Львовский автобусный завод (ЛАЗ)	
700-899	Автоприцепы различных заводов	
930-939	Брянский автомобильный завод (БАЗ)	
940-949	Тартуский авторемонтный завод (АРТ)	
965-974	Запорожский автомобильный завод (ЗАЗ)	В т. ч. Луцкий автомобильный завод (ЛуАЗ)
975-999	Рижский авторемонтный завод № 2 (РАФ)	

Так, например, каждая новая модель автомобиля индексировалась буквами, обозначающими завод-производитель: ГАЗ – Горьковский автомобильный завод (г. Нижний Новгород); ЗИЛ – завод имени Сталина позднее имени Лихачева (г. Москва), и цифрами, причем Горьковскому автозаводу были выделены диапазон цифр от 1 до 99, заводу имени Лихачева – от 100 до 199.

Тип прицепного состава обозначался цифрой, буквой и цифрой. Первая цифра показывала число осей, буквы обозначают: П – автомобильный прицеп, Р – прицеп-ропуск, ПП – полуприцеп, ПТ – прицеп-тяжеловоз, цифра после букв – грузоподъемность прицепа. Например, 1-П-0,5 означа-

ет одноосный прицеп грузоподъемностью 0,5 т; 2-П-6 – двухосный прицеп грузоподъемностью 6 т; 1-Р-5 – одноосный прицеп-ропуск грузоподъемностью 5 т; 4-ПТ-60 – четырехосный прицеп-тяжеловоз грузоподъемностью 60 т.

Каждому прицепу и полуприцепу присваивалась заводская марка. Полное их обозначение включало тип и заводскую марку, например, двухосный автомобильный полуприцеп 2-ПП-15 МАЗ-938.

В 1966 году была принята отраслевая норма ОН 025270-66 «Классификация и система обозначения автомобильного подвижного состава, а также его агрегатов и узлов, выпускаемых специализированными предприятиями». С введением в действие ОН 025270-66 система обозначения автомобилей, прицепов, полуприцепов и автомобильных компонентов претерпела существенные изменения.

В соответствии с этой системой каждый автомобиль обозначается аббревиатурой завода-изготовителя и имеет цифровой индекс, состоящий из четырёх, пяти или шести цифр, за которыми через тире могут использоваться ещё две цифры.

Расшифровка цифрового индекса автомобиля (прицепа, полуприцепа) принято начинать со второй цифры. Указанная на второй позиции цифра информирует о типе (виде) подвижного состава автомобильного транспорта и соответственно: 1 – легковой автомобиль; 2 – автобус; 3 – грузовой автомобиль (общего назначения); 4 – седельный тягач; 5 – самосвал; 6 – цистерна; 7 – фургон; 8 – резерв; 9 – специальный автомобиль.

В индексе для прицепа и полуприцепа вторая цифра показывает на типа прицепа (полуприцепа), и, как правило, информирует на соответствующий тип тягача: 1 – прицеп (полуприцеп) для легкового автомобиля; 2 – прицеп (полуприцеп) для автобуса; 3 – прицеп (полуприцеп) грузовой (общего назначения); 4 – не применяется; 5 – прицеп (полуприцеп) самосвал; 6 – прицеп (полуприцеп) цистерна; 7 – прицеп (полуприцеп) фургон; 8 – резерв; 9 – специальный прицеп (полуприцеп).

Первая цифра в индексе обозначает класс автомобиля: так легковые автомобили классифицируют по рабочему объему двигателя, грузовые автомобили, прицепы и полуприцепы – по полной массе, автобусы – по габаритной длине. Ниже приводятся таблицы с указанием первой цифры в индексах легковых, грузовых и автобусов.

Отраслевая норма ОН 025270-66 подразделяет на 5 классов **легковые автомобили** в зависимости от рабочего объема двигателя.

Классификация легковых автомобилей в соответствии с ОН 025270-66

Первая цифра индекса легкового автомобиля	Класс легкового автомобиля	Рабочий объем двигателя, л (дм ³)
1	особый малый	до 1,2
2	малый	от 1,3 до 1,8
3	средний	от 1,9 до 3,5
4	большой	свыше 3,5
5	высший	рабочий объем не регламентируется

Под рабочим объемом двигателя понимают сумму рабочих объемов всех его цилиндров. Рабочим объемом цилиндра называют объем, освобождаемый поршнем при его перемещении от верхней мёртвой точки к нижней мёртвой точке. Верхней мёртвой точкой (ВМТ) называют положение поршня, наиболее удалённое от оси коленчатого вала. Нижней мёртвой точкой (НМТ) называют положение поршня, наиболее близкое к оси коленчатого вала.

Рабочий объем двигателя обычно выражают в литрах и называют литраж двигателя. В соответствии с таблицей 2 применяют выражения «малолитражные двигатели», «среднелитражные двигатели» и «двигатели большого литража».

Литр – это мера геометрического объема. Один литр это кубический дециметр (10 сантиметров). Иными словами, объёму 1 л соответствует объём куба со стороной 10 см (1 дм).

Грузовые автомобили в соответствии с отраслевой нормалью ОН 025270-66 подразделяются на 7 классов в зависимости от их полной массы.

Классификация грузовых автомобилей в соответствии с ОН 025270-66

Первая цифра индекса грузового автомобиля (класс грузового автомобиля)	Полная масса, т (тонны)
1	до 1,2
2	от 1,3 до 2,0
3	от 2,1 до 8,0
4	от 9 до 14
5	от 15 до 20
6	от 21 до 40
7	свыше 40

Полной массой (разрешённой максимальной массой) автомобиля называется масса транспортного средства с грузом, водителем и пассажирами, установленная предприятием-изготовителем в качестве максимально допустимой.

Автобусы в соответствии с отраслевой нормалью ОН 025270-66 подразделяются на 5 классов в зависимости от их габаритной длины.

Классификация автобусов в соответствии с ОН 025270-66

Первая цифра индекса автобуса	Класс автобуса	Длина автобуса, м (метры)
2	Особо малый	до 5,0
3	Малый	от 6,0 до 7,5
4	Средний	от 8,0 до 9,5
5	Большой	от 10,5 до 12,0
6	Особо большой	16,5 и более

Примечание. *Класса 1 (первая цифра индекса) для автобусов не существует.*

На первой позиции цифрового индекса (класса) прицепа указывается цифра 8, для полуприцепа на первой позиции цифрового индекса указывается цифра 9.

Третья и четвертая цифры в индексе транспортного средства указывают на порядковый номер модели. Присвоение порядкового номера модели отнесено к компетенции завода изготовителя. В состав индекса могут также входить пятая и шестая цифры.

Пятая цифра показывает, что это модификация транспортного средства, и не является базовой моделью. Шестая цифра показывает вариант исполнения, например:

для холодного климата – 1;

экспортное исполнение для умеренного климата – 6;

экспортное исполнение для тропического климата – 7.

Некоторые автомобили имеют в своем обозначении цифры 01, 03, 04 через тире после основного индекса. Это говорит о том, что модель или модификация имеет дополнительные комплектации или является переходной.



Например: **ВАЗ 21703**. Автомобиль ВАЗ – произведён Волжским автомобильным заводом (г. Тольятти). Цифра 1 на второй позиции индекса означает, что это автомобиль легковой, следовательно, он классифицируется по рабочему объёму двигателя. Цифра 2 на первой позиции индекса означает класс

автомобиля – рабочий объём двигателя от 1,3 л до 1,8 л. Номер модели 70. Модификация 3 (двигатель ВАЗ 21126, рабочий объём 1,6 л).

КамАЗ 5460-73. Автомобиль КамАЗ – произведён Камским автомобильным заводом (г. Набережные Челны). Цифра 4 на второй позиции индекса означает, что это автомобиль – седельный тягач, следовательно, он классифицируется по полной массе. Цифра 5 на первой позиции индекса означает класс автомобиля – полная масса (с учётом нагрузки на седло) от 15 т до 20 т. Номер модели 60. Пятая цифра – модификация модели. Шестая цифра – вариант исполнения.



ЛиАЗ 5256. Автомобиль ЛиАЗ – произведён Ликинским автобусным заводом (г. Ликино-Дулёво, Московская область). Цифра 2 на второй позиции индекса означает, что это автобус, следовательно, он классифицируется по габаритной длине. Цифра 5 на первой позиции индекса означает

класс автобуса – габаритная длина от 10,5 м до 12,0 м. Номер модели 56. (Действительная габаритная длина автобуса ЛиАЗ 5256 составляет 11,4 м).

ЧМЗАП 99904. Транспортное средство ЧМЗАП – произведено Челябинским машиностроительным заводом автомобильных прицепов. Первые две цифры 99 индекса означает, что это полуприцеп специального назначения. Третья и четвертая цифры 9 и 0 определяют его полную массу и в данном случае более 24 т. Пятая цифра 4 индекса определяет модификацию полуприцепа.



В настоящее время отраслевая норма ОН 025270-66 не носит обязательного характера, однако отечественные автозаводы в основном продолжают придерживаться её при цифровой индексации моделей вновь выпускаемых автомобилей.

Можно встретить автомобили, действительный класс которых не соответствует указанному в первой позиции индекса. Это означает, что индекс был присвоен разрабатываемой модели, однако в процессе её доработки и подготовки к производству параметры автомобиля изменились и стали соответствовать другому классу, а индекс остался прежним. Примером такого автомобиля может служить ЗИЛ 5301 «Бычок» полной массой 6950 кг.

Индексация автомобилей иностранного производства не соответствует отечественной отраслевой нормали ОН 025270-66.

С развитием в Российской Федерации системы сертификации автомобильной техники и появлением «Правил по проведению работ в системе сертификации механических транспортных средств и прицепов»¹ на каждый новый тип транспортного средства, выпускаемый в обращение на территории Российской Федерации, стали оформлять документ, называемый «Одобрение типа транспортного средства». В соответствии с этим документом каждый тип транспортного средства может иметь марку. Это зарегистрированная специальным образом торговая марка², например LADA, FORD, MAZDA, TOYOTA и т. п. Если у предприятия нет зарегистрированной торговой марки, то в графе «Марка транспортного средства» Одобрения типа транспортного средства ставится прочерк. В графе «Тип транспортного средства» записывается обозначение типа, выбранное изготовителем. Для отечественных изготовителей тип, как правило, состоит из индекса модели, сформированного в соответствии с ОН 025270-66. Также тип может содержать торговое название модели, например PRIORA, KALINA.

¹ Утверждены Постановлением Госстандарта России от 1 апреля 1998 года.

² Об утверждении Правил составления, подачи и рассмотрения документов, являющихся основанием для совершения юридически значимых действий по государственной регистрации товарных знаков, знаков обслуживания, коллективных знаков, Требований к документам, содержащимся в заявке на государственную регистрацию товарного знака, знака обслуживания, коллективного знака, и прилагаемым к ней документам и их форм, Порядка преобразования заявки на государственную регистрацию коллективного знака в заявку на государственную регистрацию товарного знака, знака обслуживания и наоборот, Перечня сведений, указываемых в форме свидетельства на товарный знак (знак обслуживания), форме свидетельства на коллективный знак, формы свидетельства на товарный знак (знак обслуживания), формы свидетельства на коллективный знак: Приказ Минэкономразвития России от 20 июля 2015 года № 482.

Иностранные производители транспортных средств, как на территории Российской Федерации, так и за её пределами индекс модели в соответствии с ОН 025270-66 не используют.

На практике различные фирмы-производители автомобилей и средства массовой информации, работающие в сфере автомобильного бизнеса, разрабатывают и применяют свои собственные системы классификации автомобилей. Например, фирма «Мерседес-Бенц» обозначает буквами латинского алфавита классы выпускаемых ею легковых автомобилей: А, С, Е, G, S, М, V, CLK, SL. Так, к А-классу относят самые маленькие автомобили.

Часто в автомобильных изданиях (печатных и электронных) можно встретить наименования «автомобиль бизнес-класса», «автомобиль гольф-класса», «семейный автомобиль» и т. д. Такая классификация не очень строгая и объединяет автомобили по определенному признаку, в данном случае по функциональному признаку.

Достаточно широко используется так называемая Общепринятая европейская классификация, согласно которой выделяются классы А, В, С, D, Е, F, купе, внедорожники, минивэны, пикапы и т. д.

В качестве примера ниже приведены основные характеристики и типичные представители классов легковых автомобилей

Класс А (до 3,6 м, ширина до 1,6 м). Сюда входят «самые маленькие» (super-mini) автомобили, предназначенные для условий тесного города. Тип кузова – обычно 3-дверный, реже 5-дверный хэтчбек. Экономичны, но удобны лишь для двух человек и небольшого багажа. Типичные представители – Daewoo, Ford Ka, Renault Twingo, Peugeot 106, Kia Picanto.

Класс В (до 3,9 м, ширина до 1,7 м). Популярный в Европе класс малогабаритных машин, считающихся «чисто городскими». Значительная часть отличается кузовом хэтчбек и передним приводом. Представители – Volkswagen Polo/Classic, Seat Ibiza и Cordoba, Ford Fusion, Fiat Punto, Opel Corsa, Peugeot 206.

Класс С (до 4,3 м, ширина до 1,7-1,8 м). «Гольф-класс» или «низший средний», наиболее популярный в Европе (около 30%). На протяжении десятилетий законодателем мод здесь был Volkswagen Golf. Типичные автомобили – VW Golf и Bora, Ford Escort и Focus, Audi A3, Mercedes-Benz А-класса, Opel Astra, Peugeot 307, Honda Civic, Hyundai Accent.

Класс D (до 4,6 м). Средний (или «полноценный» средний) класс. Автомобили этого класса, хэтчбеки и седаны, многими считаются, и вправду, оптимальным транспортным средством как по вместимости, так и по своим потребительским качествам. Типичные представители – Audi A4, Opel Vectra, VW Passat, Ford Mondeo, Mercedes-Benz С-класса, BMW 3-й серии, Peugeot 406.

Класс Е (свыше 4,6 м). Высший средний или бизнес-класс. Автомобили класса «Е» отличает высокий уровень комфорта, внушительные размеры и, соответственно, высокая цена. Типичные представители – Audi A6, BMW 5-й серии, Mercedes-Benz E-класса, Opel Omega, Toyota Camry.

Класс F (свыше 5 м). Комфортабельные эксклюзивные. Мощные автомобили, которые обычно называют «люкс» или представительскими. Например: Rolls-Royce, Jaguar XJ8, Mercedes-Benz S-класса, BMW 7-й серии.

Приведенная выше классификация касается только т.н. «базовой модели» и универсала (как правило, также находящегося в размерах базовой модели). Однако купе, кабрио, УПВ (универсалы повышенной вместимости) и другие группы могут иметь свои градации и отличаться в классификации.

В итоге фирмы-изготовители формируют свой индекс по своим внутренним правилам или ограничиваются торговым названием модели, например: FORD FOCUS, VOLKSWAGEN TOUAREG, TOYOTA RAV4.

§ 5. Классификация автомобилей на основе рекомендаций КВТ ЕЭК ООН и Конвенции о дорожном движении 1968 года

Международные организации, занимающиеся созданием нормативных документов и контролем их выполнения, классифицируют автотранспортные средства на категории в соответствии с назначением и предъявляемыми к ним техническими требованиями.

С целью реализации действующего законодательства о сертификации механических транспортных средств и прицепов¹ в Российской Федерации используется международная классификация, основанная на рекомендациях Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации объединённых наций (КВТ ЕЭК ООН). Эта классификация применяется также при разработке общих стандартов, таможенных правил и в других подобных случаях.

Анализ существующих тенденций развития систем классификации ТС позволил сформулировать основные требования к ним:

1. Система классификации должна охватывать всё многообразие конструкций ТС, причем и не только отечественных (не должно быть ТС, которые бы не вписывались в принятую систему классификации).

¹ О совершенствовании сертификации механических транспортных средств и прицепов: Постановление Госстандарта Рос. Федерации от 1 апреля 1998 года № 19: в ред. от 10 декабря 2007 года.

2. Классификационные признаки разных по назначению ТС могут различаться.

3. Крайние значения диапазонов изменения классификационных параметров, характеризующих разные классы ТС, должны быть выбраны таким образом, чтобы принадлежность к тому или иному классу отражала заметное изменение потребительских свойств.

4. Ширина диапазонов изменения классификационных параметров, относящихся к разным классам ТС, должна выбираться такой, чтобы распределение известных конструкций по классам было в определенной степени равномерным (чтобы не случилось так, что для половины классов можно найти только по одному представителю).

5. Система классификации должна быть доступна для понимания не только специалистам, для чего число классов не должно быть слишком велико, а их обозначения должны подчиняться общей идеологии.

В соответствии с классификацией, основанной на рекомендациях ЕЭК ООН¹, все автомобили, мотоциклы и прицепы делятся на следующие основные группы: **L, M, N, O**. Подобный принцип классификации закреплён в российском ГОСТе Р 52051-2003 «Механические транспортные средства и прицепы. Классификация и определения», разработанный Всероссийским научно-исследовательским институтом стандартизации и сертификации в машиностроении (ВНИИНМАШ), в соответствии с которым механические ТС и прицепы (полуприцепы) классифицированы по категориям.

Однако при всей универсальности в этом стандарте фактически не представлены классификации ни легковых автомобилей (сведены в одну категорию **M₁**), ни автобусов (сведены в две категории **M₂** и **M₃**), ни грузовых автомобилей (сведены в три категории **N₁**, **N₂** и **N₃**).

В настоящее время в странах ЕС легковые автомобили принято подразделять не только по габаритным размерам, но и на классы, например, автомобили с кузовами «купе» и «кабриолет», минивэны, внедорожные автомобили и т. д.

Автобусы, как известно, подразделяются по назначению и габаритной длине. Однако ГОСТ Р 52051-2003 предусматривает при их классификации другие параметры как вместимость и максимальная масса.

Классификация грузовых автомобилей по полной массе является наиболее универсальной, но не дает представления об их назначении, разновидностях и характере использования. В связи с этим как уже ранее бы-

¹ Приложение 7, Пересмотр 2 «Классификация и определение механических транспортных средств и прицепов» (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend/2, дата введения – 16 апреля 1999 года) к «Сводной резолюции о конструкции транспортных средств» (CP.3), Пересмотр 1 (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1, дата введения – 13 августа 1997 года) и Директивой 2002/24 ЕС от 18 марта 2002 года.

ло отмечено, подвижной состав грузовых автомобилей подразделяется на автомобили общего назначения (автомобили с бортовыми платформами, пикапы и седельные тягачи), специализированный (для перевозки грузов определенных видов) и специальный.

Следует дополнить, что помимо классификации подвижного состава автомобильного транспорта принятой Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств КВТ ЕЭК ООН действует другая классификация транспортных средств, предусмотренная Конвенцией о дорожном движении.

Нормы Конвенции о дорожном движении классифицируют транспортные средства на категории и подкатегории с определенными техническими параметрами с целью допуска лиц к их управлению. Кроме того Конвенцией установлена иная буквенная индексация категорий и подкатегорий транспортных средств или их составов в отличие от классификации по КВТ ЕЭК ООН.

Положения Конвенции о дорожном движении легли в основу национального законодательства Российской Федерации устанавливающий порядок допуска лиц к управлению транспортными средствами соответствующей категорией или подкатегорией. Федеральный закон от 7 мая 2013 года № 92-ФЗ изменил редакцию статьи 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»¹, которой и установил категории и подкатегории транспортных средств, принятых на территории Российской Федерации.

С целью общего представления соотношения двух действующих систем классификации транспортных средств ниже приводятся, примерная таблица позволяющая сравнить классификацию транспортных средств по КВТ ЕЭК ООН с классификацией предложенной Конвенцией о дорожном движении и применяемой в Российской Федерации. Однако такое сравнение не совсем корректно по ряду причин, которые изложены выше. Классификация по КВТ ЕЭК ООН в основном отражает лишь общие технические требования предъявляемые к подвижному составу колесного транспорта конкретной категории. В тоже время национальное законодательство Российской Федерации по допуску к управлению транспортными средствами объединяет в ряде случаев в одну подкатегорию, например трициклы и квадрициклы, хотя по классификации КВТ ЕЭК ООН это два разных транспортных средств соответственно категорий L₅ и L₇.

Промышленность на ряду квадрициклами категорий L₆ и L₇ выпускает похожее по конструкции транспортное средство, которое получило распространенное название квадроцикл. Официальное название такого

¹ О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ: в ред. от 13 июля 2015 года.

транспортного средства – мотовездеход и конструкция которого должна соответствовать ГОСТ Р 52008-2003 «Средства мототранспортные четырех колесные внедорожные».

Указанный стандарт устанавливает, что к мотовездеходу относится любое механическое внедорожное транспортное средство на четырех колесах с шинами низкого давления, имеющее сиденье с мотоциклетной посадкой и руль мотоциклетного типа и предназначенное для передвижения только одного водителя вне дорог общего пользования. Далее стандарт устанавливает категории мотовездеходов исходя из их предназначения:

категория У – универсальные, предназначенные для общего применения;

категория С – предназначенные для соревнований;

категория Х – предназначенные для хозяйственного использования;

категория Д – с максимальным рабочим объемом двигателя 90 см³, предназначенные для нехозяйственного использования детьми и подростками под контролем взрослых;

подкатегория Д-6 – предназначенные для использования детьми не моложе 6 лет;

подкатегория Д-12 – предназначенные для использования подростками не моложе 12 лет.

Как видно из предложенной технической характеристики и существующих категорий и подкатегорий мотовездеход не входит в классификацию квадрициклов по классификации КВТ ЕЭК ООН. Допуск к управлению мотовездеходом не определяется статьёй 25 закона «О безопасности дорожного движения» по причине того, что он отнесен к внедорожным транспортным средствам.

Классификация по КВТ ЕЭК ООН		Классификация по Конвенции о дорожном движении 1968 г. (с учетом поправок от 28.09.2004)	
Категория L – механические ТС, имеющие менее четырех колес, и квадрициклы		статья 25 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О безопасности дорожного движения»	
L₁	Двухколесный мопед. Двухколесное транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, характеризующееся: - в случае ДВС – рабочим объемом двигателя, не превышающим 50 см³; - в случае электродвигателя – номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 4 кВт		максимальная конструктивная скорость, которого не превышает 50 км/ч, имеющее ДВС с рабочим объемом, не превышающим 50 см³, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт и квадрицикл с указанными параметрами M
L₂	Трехколесный мопед. Трехколесное транспортное средство с любым расположением колес, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, характеризующееся: - в случае ДВС с принудительным зажиганием – рабочим объемом двигателя, не превышающим 50 см³; - в случае ДВС другого типа – максимальной эффективной мощностью, не превышающей 4 кВт; - в случае электродвигателя – номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 4 кВт		

L₃	Мотоцикл. Двухколесное транспортное средство, рабочий объем двигателя которого (в случае ДВС) превышает 50 см ³ и (или) максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч		мотоциклы с рабочим объемом ДВС, превышающим 125 см ³ и максимальной мощностью, превышающей 11 кВт; → органы управления мотоциклетного типа	A	мотоциклы с рабочим объемом ДВС, не превышающим 125 см ³ , и максимальной мощностью, не превышающей 11 кВт; → органы управления мотоциклетного типа	A1
L₄	Мотоцикл с коляской (боковым прицепом). Трехколесное транспортное средство с колесами, асимметричными по отношению к средней продольной плоскости, рабочий объем двигателя которого (в случае ДВС) превышает 50 см ³ и (или) максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч		→ органы управления мотоциклетного типа	A		A1
L₅	Трицикл. Трехколесное транспортное средство с колесами, симметричными по отношению к средней продольной плоскости транспортного средства, рабочий объем двигателя которого (в случае ДВС) превышает 50 см ³ и (или) максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч			A		A1

L₆	Легкий квадрицикл. Четырехколесное транспортное средство, ненагруженная масса которого не превышает 350 кг без учета массы аккумуляторов (в случае электрического ТС), максимальная конструктивная скорость не превышает 50 км/ч, характеризующееся: - в случае ДВС с принудительным зажиганием - рабочим объемом двигателя, не превышающим 50 см³; - в случае ДВС другого типа – максимальной эффективной мощностью двигателя, не превышающей 4 кВт; - в случае электродвигателя – номинальной максимальной мощностью двигателя в режиме длительной нагрузки, не превышающей 4 кВт		M максимальная конструктивная скорость, которого не превышает 50 км/ч, имеющий ДВС с рабочим объемом, не превышающим 50 см³, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт	
L₇	Квадрицикл. Четырехколесное транспортное средство иное, чем транспортное средство категории L₆, ненагруженная масса которого не превышает 400 кг (550 кг для ТС, предназначенного для перевозки грузов) без учета массы аккумуляторов (в случае электрического транспортного средства) и максимальная эффективная мощность двигателя не превышает 15 кВт		B1 Трицикли (или) квадрицикл с органами управления автомобильного типа	

Классификация по КВТ ЕЭК ООН		Классификация по Конвенции о дорожном движении 1968 г. (с учетом поправок от 28.09.2004)	
Категория М – механические транспортные средства, имеющие не менее четырех колес и используемые для перевозки пассажиров.		статья 25 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О безопасности дорожного движения»	
M ₁	Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров и имеющие, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения		B ТС с разрешенной максимальной массой не превышающей 3500 кг и числом сидячих мест, помимо сиденья водителя, не превышает восьми или сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг
			BE ТС категории «B», сцепленные с прицепом, максимальная масса которого превышает 750 кг и превышает массу су автомобиля без нагрузки, а также автомобили, сцепленные с прицепом, максимальная масса которого превышает 750 кг, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава ТС превышает 3500 кг
M ₂	Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых не превышает 5 т	 	D ТС, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя или сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг
			D1 ТС категории «D», предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми, но не более шестидесяти сидячих мест, помимо сиденья водителя или сцепленные с прицепом, максимальная масса которого не превышает 750 кг

			ТС категории «D», предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми, но не более шестидесяти сидячих мест, помимо сиденья водителя или сцепленные с прицепом, максимальная масса которого не превышает 750 кг	D1
M₃	Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых превышает 5 т		ТС категории «D», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг или сочлененный автобус	DE
			ТС подкатегории «D1», сцепленные с прицепом, который не предназначен для перевозки пассажиров, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 12 000 кг	D1E

Классификация по КВТ ЕЭК ООН		Классификация по Конвенции о дорожном движении 1968 г. (с учетом поправок от 28.09.2004)		
Категория N – механические транспортные средства, имеющие не менее четырех колес и предназначенные для перевозки грузов		статья 25 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О безопасности дорожного движения»		
N ₁	Транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие максимальную массу (полную массу) не более 3,5 т		ТС, предназначенные для перевозки грузов разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 кг	B
N ₂	Транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие максимальную массу (полную массу) свыше 3,5 т, но не более 12 т		ТС, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг или сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг	C
N ₃	Транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие максимальную массу (полную массу) более 12 т		ТС категории «C» сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг	CE
			ТС, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг, но не превышает 7500 кг или сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг	C1
			ТС подкатегории «C1», сцепленные с прицепом, максимальная масса которого превышает 750 кг, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая максимальная масса такого состава ТС не превышает 12 000 кг	C1E

Категория О – прицепы (включая полуприцепы)		Классификация по Конвенции о дорожном движении 1968 г. (с учетом поправок от 28.09.2004)	
		статья 25 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О безопасности дорожного движения»	
О ₁	Прицепы, максимальная масса которых не более 0,75 т		Допуск к управлению составами транспортных средств определяется исходя из разрешенной максимальной массы тягача, максимальной массы прицепа и общей разрешенной максимальной массой такого состава транспортных средств
О ₂	Прицепы, максимальная масса которых свыше 0,75 т, но не более 3,5 т		
О ₃	Прицепы, максимальная масса которых свыше 3,5 т, но не более 10 т		
О ₄	Прицепы, максимальная масса которых более 10 т		

ГОСТ Р 52051-2003 предусматривает, что транспортные средства категорий **М**, **Н** и **О** могут быть отнесены к транспортным средствам специального назначения, которые предназначены для пассажирских и грузовых перевозок, связанных с выполнением специальных функций, для которых требуется наличие специального кузова и (или) специального оборудования. Обозначение категории транспортного средства специального назначения должно дополняться символом «С». Например, транспортное средство медицинской помощи категории **М₂** должно иметь обозначение «**М₂С**».

К транспортным средствам повышенной проходимости относят транспортные средства категорий **М** и **Н**, удовлетворяющие определённым в ГОСТ Р 52051 2003 требованиям. К таким требованиям относятся, например, требования к приводам колёс, дорожному просвету (клиренсу), максимальному преодолеваемому подъёму, углам въезда и съезда, наличию механизмов блокировки дифференциалов и некоторые другие.

При обозначении категории транспортного средства буквы **М** и **Н** могут сочетаться с буквой **G**. Например, транспортное средство категории **Н₁**, которое отвечает требованиям к транспортным средствам повышенной проходимости, может обозначаться как «**Н₁G**».

Следует обратить внимание, что ГОСТ Р 52051- 2003 объединяет в категорию **Т** – сельскохозяйственные и лесохозяйственные тракторы. Сельскохозяйственный и лесохозяйственный трактор – механическое транспортное средство на колесном или гусеничном ходу, имеющее не менее двух осей. Назначение такого трактора зависит в основном от его тягового усилия. Тракторы предназначены главным образом для буксировки, толкания, перевозки или приведения в действие определенных устройств, механизмов или прицепов, предназначенных для использования в сельском или лесном хозяйстве. Такой трактор может быть приспособлен для перевозки грузов и обслуживающего персонала.

Более подробная классификация транспортных средств с учетом всех конструктивных особенностей представлена в изданиях, которые посвящены данной проблематике¹.

¹ Острцов А. В., Белоусов Б. Н., Красавин П. А., Воронин В. В. Классификация транспортных средств: учебное пособие по дисциплине «Конструкция автомобиля и трактора» для студентов вузов, обучающихся по специальности 19020165 (150100) «Автомобиле- и тракторостроение». М.: МГТУ «МАМИ», 2011. 71 с.

§ 6. Маркировка автотранспортных средств

Согласно действующей отраслевой нормативно-технической документации изделия промышленного производства должны иметь маркировку¹ изготовителя.

Автотранспортные средства подлежат обязательной маркировке. Одной из основных частей маркировки автотранспортных средств является код VIN². Основным международным стандартом, регламентирующим нанесение кода VIN, является стандарт ISO³ 4030-83 «Идентификационный номер транспортного средства. Место расположения и способ нанесения». На требованиях этого стандарта, а также стандартов ISO 3779-1983, ISO 3780-1983 основано содержание российского ГОСТ Р 51980-2002 «Транспортные средства. Маркировка. Общие технические требования», введенного в действие с 1 января 2004 года.

До введения в действие ГОСТ Р 51980-2002 транспортные средства маркировали по ОСТ 37.001.269-96 «Транспортные средства. Маркировка». (Содержание ГОСТ Р 51980-2002 во многом аналогично ОСТ 37.001.269-96, но имеются некоторые дополнительные требования. Государственный стандарт определяет места нанесения кода VIN, размер символов и др.

С 1 января 2015 года в Российской Федерации вступил в действие принятый Решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года № 877 «Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств». В приложение № 7 к техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств содержится требования к маркировке и обеспечению возможности идентификации транспортных средств. Эти требования основаны на международных стандартах ISO 3779-1983, ISO 3780-1983, ISO 4030-83.

Согласно указанным документам заводы-изготовители при маркировке транспортных средств обязаны указывать на табличках и на элементах конструкции автомобиля информацию позволяющую идентифицировать транспортное средство.

Одним из способов позволяющих установить легальность изготовления транспортного средства является присвоенный код VIN, который указывается в табличке изготовителя ТС, а также на раме, шасси или часть ку-

¹ **Маркировка** – это товарные знаки, символы, надписи и изображения, наносимые на изделие и дающие информацию об изделии, его изготовителе, а также данные, необходимые для монтажа и эксплуатации изделия. Маркировка может быть основной (обязательной) и дополнительной (рекомендуемой).

² VIN – Vehicle Identification Number – идентификационный номер транспортного средства.

³ ISO – International Standard Organization – Международная организация по стандартизации.

зова, не являющуюся легкоъемной, в одну или две строки без пробелов и разрыва разделов. Идентификационный номер наносится в одном месте на раму или часть кузова, не являющуюся легкоъемной. Идентификационный номер, по возможности, должен наноситься с правой стороны, в передней части транспортного средства, в легкодоступном для считывания месте.

В коде VIN особым образом зашифровано кем, где, а также, в большинстве случаев, когда и в какой комплектации выпущено транспортное средство, а также некоторая другая информация.

Код VIN состоит из 17 знаков (цифр и латинских букв).

При формировании и нанесении кода VIN европейские фирмы применяют общие рекомендации стандартов ISO:

- ISO 3779 1983. Дорожные транспортные средства. Идентификационный номер транспортного средства. Содержание и структура («Road vehicles. Vehicle identification number (VIN). Content and structure»);

- ISO 3780 1983. Дорожные транспортные средства. Идентификационный код мирового производителя («Road vehicles. World manufacturer identifier (WMI) code»).

На этих стандартах основаны директивы европейского экономического сообщества (ЕЭС):

- 76/114/ЕЕС. Таблички изготовителей механических транспортных средств и прицепов. Их содержание, место расположения и способы крепления;

- 78/507/ЕЕС. Изменения к директиве 76/114/ЕЕС «Таблички изготовителей механических транспортных средств и прицепов. Их содержание, место расположения и способы крепления».

Изготовители из США, Кореи и Японии, поставляя автомобили в Европу, в том числе в Россию, строят VIN по принципам, изложенным в стандартах ISO.

У конкретного транспортного средства может быть только один код VIN. (У другого, точно такого же транспортного средства, будет другой код VIN.) Его присваивает конечный изготовитель, от которого выходит пригодное для эксплуатации транспортное средство. При этом не важно, изготовлен, например, автомобиль полностью самостоятельно или собран из крупных узлов других производителей.

Идентификационный номер состоит из разделов (частей), заполненных значащими символами с использованием арабских цифр (0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9) и заглавных латинских букв, кроме I, O, Q (не применяются, так как они близки по начертанию с цифрами). Допускается применять разделители, отмечающие начало и окончание VIN, либо отделяющие друг от друга его части. Выбор разделителя используемого в VIN коде отдано на усмотрение изготовителя. В качестве разделителей не рекомендуется

использовать буквы и цифры, служащие для составления самого кода VIN, а также любые другие символы, которые можно было бы ошибочно принять за эти буквы и цифры. Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств рекомендует применять в качестве разделителя символ в виде «*». В технических и других документах на транспортное средство при указании кода VIN разделители не используют.

Код VIN содержит три раздела:

1HGEM22022LXXXXX
WMI VDS VIS

Первый раздел WMI – World Manufacturer Identifier (мировой индекс изготовителя).

WMI – состоит из трёх символов и обозначает изготовителя транспортного средства, географическую зону и страну, где он расположен.

Первый символ – код географической зоны.

Второй символ – код страны.

Третий символ – код изготовителя транспортного средства.

Особенность первого раздела состоит в том, что код WMI изготовитель назначать не вправе. Коды географической зоны и страны учитывает и контролирует уполномоченное Международное агентство под наблюдением Международной организации по стандартизации (ISO), а изготовителя внутри страны – компетентный орган страны, работающий по соглашению с Международным агентством. В настоящее время функции Международного агентства возложены на международную общественную организацию Общество автомобильных инженеров¹. Функцию компетентного органа, уполномоченного присваивать и учитывать коды изготовителей, в пределах Российской Федерации в настоящее время возложены на ФГУП НАМИ (Федеральное государственное унитарное предприятие Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт), находящееся по адресу: 125438, г. Москва, Автомоторная ул., 2.

Изготовителем транспортного средства может быть физическое или юридическое лицо (предприятие, фирма). Если годовая производственная программа не превышает 500 штук, в третьем знаке WMI ставят цифру 9. В этом случае 12-й, 13-й и 14-й знаки идентификационного номера также присваиваются компетентным органом страны, на территории которой зарегистрирован изготовитель.

Коды **WMI** некоторых отечественных автопроизводителей представлены в таблице.

¹ Society of Automotive Engineers (SAE), находящуюся по адресу: 400, Commonwealth Drive, Warren-dale, PA 15096 0001, USA.

Автопроизводитель	Код WMI
Волжский автомобильный завод (ВАЗ)	ХТА
Горьковский автомобильный завод (ГАЗ)	ХТН
Камский автомобильный завод (КамАЗ)	ХТС
Ульяновский автомобильный завод (УАЗ)	ХТТ
Ижевский автомобильный завод (ИЖ)	ХТК

Второй раздел – VDS – Vehicle Descriptor Section (описание транспортного средства).

Раздел **VDS** состоит из шести символов: он характеризует тип транспортного средства, его назначение, тип двигателя, кабины, кузова, тормозной системы, количество осей и другую подобную информацию. Виды, количество и способ кодирования этой информации изготовитель выбирает самостоятельно, учитывая общие ограничения, принятые при формировании идентификационного номера. Если описанием характеристик заполнены не все позиции **VDS**, на свободные проставляют символы из числа значащих, применяемых при построении VIN. Обычно используют цифру «0».

Некоторые зарубежные изготовители применяют контрольный символ на шестой позиции **VDS** (девятая позиция VIN). Подставив остальные знаки кода VIN в специальную формулу и сделав расчёт, эксперты сравнивают его результат с контрольным символом. Если они совпали, VIN подлинный.

Отечественные изготовители формируют шестизначный **VDS** согласно отраслевой нормали ОН 025270-66 «Классификация и система обозначения автомобильного подвижного состава, а также его агрегатов и узлов, выпускаемых специализированными предприятиями». При этом недостающие цифры заменяют нулями. Контрольный символ не используют.

Третий раздел – VIS –Vehicle Indicator Section (идентификация автомобиля).

Раздел **VIS** состоит из восьми символов и отражает уникальность транспортного средства. Он даёт возможность отличить один автомобиль от другого, такого же (той же марки и модели). В первой позиции VIS указывается символ, кодирующий модельный год выпуска транспортного средства. Модельный год может совпадать с календарным годом или отличаться от него. В соответствии с ГОСТ Р 51980-2002 модельный год определен как условный год, указываемый изготовителем и, как правило, следующий за фактическим годом выпуска транспортного средства.

Например, на ВАЗе (ОАО «АВТО-ВАЗ») начало модельного года установлено с 1 октября календарного года. Таким образом, с 1 января по 30 сентября модельный год соответствует календарному году выпуска ав-

томобиля, а с 1 октября по 31 декабря соответствует следующему за фактическим годом выпуска автомобиля.

**Коды модельного года выпуска транспортных средств
(в соответствии с ISO 3779 1983)**

Модель- ный год	Код года	Модель- ный год	Код года	Модель- ный год	Код года	Модель- ный год	Код года
1971	1	1991	M	2011	B	2031	1
1972	2	1992	N	2012	C	2032	2
1973	3	1993	P	2013	D	2033	3
1974	4	1994	R	2014	E	2034	4
1975	5	1995	S	2015	F	2035	5
1976	6	1996	T	2016	G	2036	6
1977	7	1997	V	2017	H	2037	7
1978	8	1998	W	2018	J	2038	8
1979	9	1999	X	2019	K	2039	9
1980	A	2000	Y	2020	L	2040	A
1981	B	2001	1	2021	M	2041	B
1982	C	2002	2	2022	N	2042	C
1983	D	2003	3	2023	P	2043	D
1984	E	2004	4	2024	R	2044	E
1985	F	2005	5	2025	S	2045	F
1986	G	2006	6	2026	T	2046	G
1987	H	2007	7	2027	V	2047	H
1988	J	2008	8	2028	W	2048	J
1989	K	2009	9	2029	X	2049	K
1990	L	2010	A	2030	Y	2050	L

Как видно из таблицы, система построена таким образом, что не может появиться двух автомобилей с одинаковыми кодами VIN как минимум в течение 30 лет.

Во второй позиции VIS может указываться код сборочного завода. Этот символ выбирается по усмотрению изготовителя из числа разрешённых. Если код сборочного завода не используется, то во второй позиции VIS ставят символ «0».

Позиции VIS с третьей по восьмую отведены для производственного (порядкового) номера транспортного средства. Его ставят на последние позиции, а на незначащие первые, если они имеются, ставят «0». Например, автомобиль с порядковым номером 15 будет иметь на позициях VIS с третьей по восьмую «000015». Знаки с пятого по восьмой включительно всегда должны быть цифрами.

Пример построения кода VIN:

Позиции кода VIN																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Разделы кода VIN																
X	T	A	2	1	7	2	3	0	9	0	0	6	0	3	8	6
WMI			VDS							VIS						
Позиции разделов кода VIN																
1	2	3	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	8

Поз. 1-3: ХТА – международный идентификационный код изготовителя для ОАО «АВТО-ВАЗ», Российская Федерация.

Поз. 4-9: 217230 – описательная часть – тип транспортного средства для автомобиля ВАЗ-21723 LADA PRIORA.

Поз. 10: 9 – модельный год выпуска – 2009 (с 1 октября 2008 года по 30 сентября 2009 года).

Поз. 11-17: 0060386 – производственный номер транспортного средства.

Формирование кода VIN в Российской Федерации имеет следующие особенности:

Изготовитель, являющийся юридическим лицом, образованным в соответствии с законодательством Российской Федерации, использующий для производства транспортных средств покупные шасси или базовые транспортные средства иного изготовителя, формирует и наносит на такие транспортные средства новый идентификационный номер, отличный от идентификационного номера покупных шасси. Ранее присвоенный идентификационный номер шасси (базового транспортного средства) должен быть сохранен на транспортном средстве.

На изготовленные в Российской Федерации транспортные средства, являющиеся результатом индивидуального технического творчества, изготовитель наносит идентификационный номер транспортного средства, который присваивается каждому транспортному средству. При этом идентификационный номер такого транспортного средства формируется с учетом следующих требований:

- на первых трех позициях должен быть приведен единый для всех изготовителей транспортных средств, являющихся результатом индивидуального технического творчества, международный идентификационный код изготовителя – «X99»;

- на 4-й, 5-й и 6-й позициях приводятся латинские буквы – R, U, S (RUS);

- на 7-й, 8-й и 9-й позициях приводится арабская цифра «0»;

- на 10-й позиции указывается код года изготовления транспортного средства;

- на позиции с 11-й по 17-ю указывается порядковый регистрационный номер, начиная с «0000001», по реестру компетентного органа Российской Федерации.

Допускается наносить идентификационный номер на транспортное средство в одну или две строки. В случае нанесения идентификационного номера в две строки знаки с 1-го по 9-й включительно располагаются на первой строке, знаки с 10-го по 17-й включительно располагаются на второй строке. В начале и в конце строк должен быть проставлен разделитель, который устанавливается изготовителем транспортных средств (например, знак «*»). Идентификационный номер, указываемый в документах на транспортное средство, должен быть расположен в одной строке без пробелов и разделителей.

Высота знаков идентификационного номера, нанесённого на транспортное средство, должна быть не менее 7 мм для транспортных средств категорий **M, N, O** и не менее 4 мм для транспортных средств категории **L**. Высота знаков на табличке (табличках) изготовителя должна быть не менее 4 мм для транспортных средств категорий **M, N, O** и не менее 3 мм для транспортных средств категории **L**.

Способ и технология нанесения кода VIN не регламентированы. Однако изготовитель обязан наносить идентификационный номер четко, способом, обеспечивающим его долговечность и исключающим легкое изменение его знаков. Идентификационный номер должен наноситься без пробелов между знаками. Структуру, содержание и места расположения VIN транспортных средств, сертифицированных на территории Российской Федерации, указывают в приложении № 2 к «Одобрению типа транспортного средства» и в руководстве по эксплуатации. Владелец транспортного средства выдают только руководство по эксплуатации.



VIN-код большинства современных автомобилей находится на передней левой стойке кузова (цифра 1 на рисунке). Другим местом

расположения VIN является верхняя левая часть инструментальной панели (цифра 2 на рисунке). При таком расположении VIN можно увидеть через лобовое стекло.

На транспортном средстве, кроме идентификационного номера VIN, нанесённого непосредственно на транспортное средство, должна быть установлена табличка изготовителя. При установке изготовителем на транспортном средстве (шасси) таблички изготовителя она должна быть

размещена в удобном для считывания месте – части транспортного средства (шасси), не подлежащей замене в процессе эксплуатации, и не должна быть снимаемой без применения специального инструмента.

Табличка изготовителя должна быть прямоугольной формы с размерами, позволяющими поместить, в общем случае, следующую обязательную информацию на русском и (или) иностранном языке:

- 1) наименование изготовителя;
- 2) разрешенная полная масса транспортного средства;
- 3) разрешенная максимальная масса автопоезда, если транспортное средство может быть использовано для буксировки прицепа (полуприцепа);
- 4) разрешенная максимальная осевая масса, приходящаяся на каждую из осей транспортного средства, начиная с передней оси;
- 5) технически допустимая максимальная масса, приходящаяся на седельно-сцепное устройство (полуприцеп) (при наличии);
- 6) номер «Одобрения типа транспортного средства»;
- 7) год изготовления или модельный год по усмотрению изготовителя транспортного средства;
- 8) идентификационный номер транспортного средства.

Информация, содержащаяся в подпунктах 6–8, может, по выбору изготовителя, располагаться на дополнительной табличке (наклейке), расположенной ниже или сбоку от основной таблички. Основная и дополнительная таблички могут быть выполнены в виде наклеек, которые должны разрушаться при попытке снять их механическим путем.

Для транспортных средств иностранного производства допускается в качестве номера «Одобрения типа» указывать номер «Общего европейского одобрения типа» – Whole Vehicle Type Approval, WVTA.

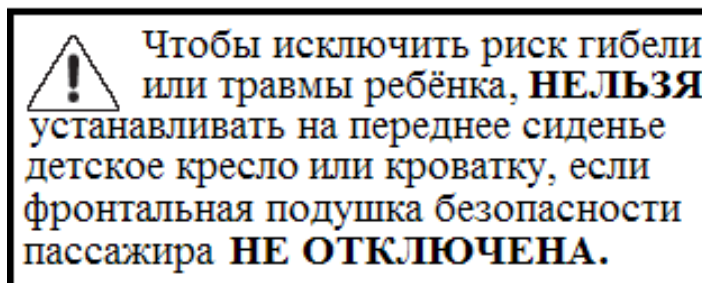
Изготовитель может поместить на табличке дополнительную информацию. Эта информация должна находиться внизу или сбоку по отношению к прямоугольнику, заключающему в себе обязательные надписи.

В случае, если информация на табличке изготовителя представлена на иностранном языке, её перевод должен быть приведен в инструкции (руководстве) по эксплуатации.

На транспортные средства изготовителем может дополнительно наноситься видимая и (или) невидимая (видимая в ультрафиолетовых лучах) маркировка, содержащая код VIN либо его описательную (VDS) и указательную (VIS) части.

Надписи на иностранном языке, нанесенные изготовителем на наружную или внутреннюю поверхность транспортного средства с целью предупреждения или информирования потребителей о конструктивных особенностях данного транспортного средства, должны быть продублированы на русском языке. Разрешается не дублировать на русском языке об-

щеизвестные надписи, состоящие из одного или двух слов, нанесенные на органы управления. Перевод и разъяснение таких надписей должны быть приведены в инструкции по эксплуатации транспортного средства. Пример такого перевода приведён на рисунке.



Пример таблички изготовителя. Первая строка сверху содержит наименование изготовителя – ВАЗ. Вторая строка сверху содержит номер одобрения типа транспортного средства. Третья строка сверху – семнадцатизначный идентификационный номер VIN – ХТА21723090060386. Четвёртая строка сверху – модель двигателя –

21126. Цифры в левой колонке сверху вниз обозначают:

- полную допустимую массу автомобиля – 1480 кг;
- разрешенную максимальную массу автопоезда – 2280 кг.

Цифры в правой колонке сверху вниз обозначают:

- максимально допустимую нагрузку на переднюю ось – 780 кг;
- максимально допустимую нагрузку на заднюю ось – 780 кг.

Номер для запасных частей соответствует порядковому номеру выхода автомобиля с конвейера. В нижней строке указаны вариант исполнения и комплектация.

За подделку или уничтожение идентификационного номера транспортного средства (равно как и за подделку или уничтожение номера кузова, шасси, двигателя) с целью эксплуатации или сбыта транспортного средства, а также за сбыт транспортного средства с заведомо поддельным идентификационным номером (номером кузова, шасси, двигателя) в соответствии со статьёй 326 Уголовного кодекса Российской Федерации установлена уголовная ответственность.

§ 7. Сертификации механических транспортных средств и прицепов

Сертификация в переводе с латыни означает «**сделано, верно**». Для того чтобы убедиться в том, что продукт или услуга «сделаны верно», надо знать, каким требованиям они должны соответствовать и каким образом возможно получить достоверные доказательства этого соответствия. Общеизвестным способом такого доказательства служит сертификация соответствия.

Установление соответствия заданным требованиям сопряжено с испытаниями или контролем. В оценке соответствия наиболее достоверными считаются результаты испытаний «третьей стороной», т. е. лицом или органом, независимым от поставщика продукции или услуги (первая сторона) и потребителем (вторая сторона).

Сертификация – это процедура, посредством которой третья сторона письменно удостоверяет, что должным образом идентифицированная продукция, процесс, услуга соответствуют заданным требованиям. На основании ныне действующего федерального закона от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ «О техническом регулировании» сертификация – форма осуществляемого органом по сертификации подтверждения соответствия объектов требованиям технических регламентов, положениям стандартов или условиям договоров.

Орган по сертификации – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, аккредитованные в установленном порядке для выполнения работ по сертификации.

Сертификат соответствия – документ, удостоверяющий соответствие объекта требованиям технических регламентов, положениям стандартов или условиям договора.

Систему сертификации (в общем виде) составляют: центральный орган, который управляет системой, проводит надзор за ее деятельностью и может передавать право на проведение сертификации другим органам; правила и порядок проведения сертификации; нормативные документы, на соответствие которым осуществляется сертификация; процедуры (схемы) сертификации; порядок инспекционного контроля. Системы сертификации могут действовать на национальном, региональном и международном уровнях.

Если в России обязательная сертификация была введена лишь в 1992 году, то в странах с развитой рыночной экономикой процедуры определения соответствия продукции установленным требованиям использовались гораздо раньше. Во Франции, например, сертификация существует с 1939 года. Начало создания систем сертификации оборудования дорожных транспортных средств в ЕЭК ООН относят к середине 50-х годов двадцатого века.

В то время процедуру оценки соответствия транспортных средств требованиям безопасности называли омологацией¹.

Единые правила омологации предусматривают использование единых технических требований, которые разработаны экспертами ЕЭК при участии представителей заинтересованных стран, и охватывают троллейбусы, автобусы, мопеды, мотоциклы, легковые и грузовые автомобили и другие транспортные средства по отношению к их тормозным устройствам, приспособлениям для безопасности водителя, пассажиров и т. п.

Принцип взаимного признания омологации всеми участвующими в соглашении сторонами гласит: продукция, изготовленная на территории любой из договаривающихся сторон и получившая официальное одобрение этой стороны, считается отвечающей законодательствам других договаривающихся сторон, применяющих данные правила. Омологация является необходимым условием для международной торговли транспортными средствами.

До 1985 года организационно-методическим обеспечением международной сертификации занимался Комитет сертификации при ИСО, который позже был переименован в Комитет по качеству и сертификации. Деятельность Комитета направлена на гармонизацию процедур сертификации, что делает возможным взаимное признание результатов сертификации в разных странах.

Идея создания международной системы сертификации электротехнических изделий возникла еще в 1926 году. Представители Германии, Швеции, Норвегии и Голландии организовали первое международное совещание по созданию международной организации, которая должна разрабатывать требования к безопасности изделий электротехнических производств и правила их приемки. В настоящее время действует международная система МЭК по сертификации при международной электротехнической комиссии (МЭК), которая была создана для содействия международному сотрудничеству по стандартизации электротехники, электроники, радиосвязи и приборостроения.

С 1977 года по инициативе ВТО (Всемирная Торговая Организация) созываются ежегодные международная конференция по аккредитации испытательных лабораторий с целью создания условий взаимного признания сертификации, результатов испытаний и систем аккредитации и устранения барьеров в торговле. В 1990 году была организована Европейская ор-

¹ Омологация – (англ. homologation) – усовершенствование товара, улучшение технических характеристик с целью соответствия товара каким-либо стандартам или требованиям, получения согласования от официальной организации. Происходит от греческого *homologeō* (ὁμολογέω) – «договориться». Омологация имеет очень приблизительные синонимы «аккредитация» и «сертификация».

ганизации по испытаниям и сертификации, которая имеет статус Международной независимой некоммерческой ассоциации.

Действующий в РФ закон «О техническом регулировании», который является нормативной базой для разработки процедур оценки соответствия продукции и услуг, в большинстве своих положений согласуется с международной практикой сертификации, что обеспечил условия вступления РФ в ВТО.

Сфера автомобильного транспорта представляет собой отрасль экономики, непосредственно влияющую на безопасность жизни и здоровья граждан, охрану окружающей среды, и требует применения специальных методов государственного регулирования и контроля, обеспечивающих требования безопасности.

Как показывает отечественная и зарубежная практика, одним из таких методов, представляющих собой наиболее эффективный механизм воздействия на деятельность предприятий автомобильного транспорта, является сертификация.

Под сертификацией понимается процедура подтверждения соответствия, посредством которой независимая от изготовителя (продавца, исполнителя) и потребителя (покупателя) организация удостоверяет в письменной форме, что продукция, услуги или иные объекты соответствуют установленным требованиям.

Проведение сертификации осуществляется в целях:

- создания условий для деятельности организаций и предпринимателей на едином товарном рынке Российской Федерации, а также для участия в международном экономическом, научно-техническом сотрудничестве и международной торговле;
- содействия потребителям в компетентном выборе продукции;
- защиты потребителя от недобросовестности изготовителя (продавца, исполнителя);
- контроля безопасности продукции для окружающей среды, жизни, здоровья и имущества;
- подтверждения показателей качества продукции, заявленных изготовителем.

Как видим, продукция (процессы, услуги) сертифицируется по разным причинам. Однако среди них следует выделить две основные цели:

Первая – подтверждение безопасности товара для здоровья и жизни человека, его имущества и окружающей природной среды.

Вторая – завоевание рынка, т.е. повышение конкурентоспособности изделия.

Первая цель достигается в большинстве стран путем проведения обязательной сертификации. В России – в случаях, предусмотренных законо-

дательными актами Российской Федерации. В частности, по товарам народного потребления – Законом «О защите прав потребителей».

Вторая – с помощью, так называемой добровольной сертификации.

Свидетельством того, что потенциально опасная продукция прошла обязательную сертификацию и, следовательно, безопасна в потреблении, является наличие у потребителя, поставщика или у исполнителя услуги сертификата, а также проставленный на изделии знак соответствия.

При этом под сертификатом соответствия понимается документ, выданный по правилам системы сертификации для подтверждения соответствия сертифицированной продукции установленным требованиям. А под знаком соответствия – зарегистрированный в установленном порядке знак, который по правилам, установленным в данной системе сертификации, подтверждает соответствие маркированной им продукции установленным требованиям.



Российский знак соответствия утвержден национальным стандартом «ГОСТ Р 1.9-2004. Стандартизация в Российской Федерации. Знак соответствия национальным стандартам Российской Федерации. Изображение. Порядок применения»¹ (имеется в виду обязательная сертификация) представляет собой большую букву «С», означающую «С[тандарт]», в виде скобы, символизирующей измерения, испытания, и малую «Т» – вторую в том же «С[тандарте]» и одновременно – начальную в слове «Т[овар]», который «измеряется» скобой. Помимо того, в «С» вписана стилизованная «Р», указывающая на принадлежность данного знака к России. Помимо использования буквенных индексов на знаке соответствия используются буквенно-цифровой код органа, выдавшего разрешение на право применения знака соответствия национальным стандартам и обозначение национального стандарта, которому соответствует изделие.

Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 года № 711 (в ред. от 20 июля 2012 года) установлен единый знак обращения продукции на рынке Таможенного союза, которым маркируется продукция перед выпуском в обращение. Знак свидетельствует о том, что продукция, маркированная им, прошла все установленные в технических регламентах Таможенного союза процедуры оценки (подтверждения) соответствия и соответствует требованиям всех распространяющихся на данную продукцию технических регламентов Таможенного союза. Расшифровывается как Евразийское соответствие (**Eurasian Conformity**).



¹ Утв. Приказом Ростехрегулирования от 30 декабря 2004 года № 157-ст.

Знак соответствия проставляется, если это возможно, на несъемной части изделия (например, автомобиль), на упаковке (смазочные, охлаждающие жидкости, автопрепараты) либо в первичной документации (чеки, квитанции, бланки) при работе с клиентурой (когда оказываются услуги, например, в автосервисе). В любом случае потребитель вправе ознакомиться с документацией, сопровождающей продукцию.

Реализация процедур сертификации обеспечивается комплексом нормативных правовых документов, принятых в Российской Федерации и создавших необходимые предпосылки формирования систем сертификации на автомобильном транспорте. В их число входят:

Федеральный закон от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ «О техническом регулировании»;

Закон РФ от 7 февраля 1992 года № 2300-1 «О защите прав потребителей»;

Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

Постановление Госстандарта РФ от 21 сентября 1994 года № 15 «Об утверждении Порядка проведения сертификации продукции в Российской Федерации»;

Постановление Госстандарта РФ от 17 марта 1998 года № 11 «Об утверждении Положения о Системе сертификации ГОСТ Р»;

Постановление Госстандарта РФ от 1 апреля 1998 года № 19 «О совершенствовании сертификации механических транспортных средств и прицепов» (вместе с Правилами по проведению работ в Системе сертификации механических транспортных средств и прицепов);

Постановление Госстандарта РФ от 10 мая 2000 года № 26 «Об утверждении Правил по проведению сертификации в Российской Федерации».

В указанных документах установлены правовые основы регулирования отношений между потребителями и изготовителями (исполнителями, продавцами) продукции и услуг, определены меры государственной защиты интересов потребителей и государства (в частности, посредством сертификации продукции и услуг), определены возможные механизмы реализации сертификации (обязательная и добровольная), даны формы документов, подтверждающие соответствие (сертификат, декларация).

Организация и проведение работ по обязательной сертификации в соответствии с Законом «О техническом регулировании» возложены на специально уполномоченный федеральный орган исполнительной власти в области сертификации, в качестве которого выступает Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (Госстандарт России), а в случаях, предусмотренных законодательными актами Россий-

ской Федерации в отношении отдельных видов продукции, также иные федеральные органы исполнительной власти.

Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии России и другие государственные органы в пределах своих полномочий создают системы сертификации отдельных видов однородной продукции и услуг и устанавливают правила процедуры и управления для проведения сертификации в этих системах.

Целью создания и функционирования системы сертификации на автомобильном транспорте является содействие развитию экономики страны и повышению эффективности работы автомобильного транспорта с учетом требований безопасности его функционирования для окружающей среды, жизни, здоровья и имущества граждан. Эта цель должна быть достигнута путем получения объективной и достоверной оценки соответствия объектов сертификации нормативным документам в сфере транспорта и выдачи на этой основе сертификатов соответствия.

Объектами сертификации на автомобильном транспорте являются: продукция, услуги и иные объекты, которыми могут являться процессы, работы, системы качества и пр.

К продукции относятся изделия, используемые на автомобильном транспорте в качестве предметов и средств труда: автотранспортные средства и запасные части к ним, эксплуатационные материалы (нефтепродукты и автопрепараты), гаражное оборудование.

К услугам относятся: услуги по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств, услуги в области перевозки грузов и пассажиров и др.

Создание и функционирование сертификации на автомобильном транспорте связано с решением следующих задач:

- обеспечение высокого технического уровня техники, материалов и оборудования, поставляемых и используемых на автотранспорте;
- обеспечение регламентируемого технического состояния автомобильной техники и ее безопасной технической эксплуатации;
- обеспечение высокого качества и безопасности услуг в сфере грузовых и пассажирских перевозок;
- обеспечение безопасности иной производственной деятельности предприятий, организаций автомобильного транспорта;
- обеспечение безопасности дорожного движения;
- обеспечение экологической безопасности автотранспортной деятельности.

Система сертификации на автомобильном транспорте строится в соответствии с правилами и процедурами российской системы сертификации и представляет собой комплекс систем сертификации однородной продук-

ции по различным направлениям деятельности в сфере автомобильного транспорта.

В свою очередь, каждая из упомянутых систем сертификации однородной продукции формируется с учетом следующих факторов:

- наличие аналогичной международной системы;
- общности назначения технических характеристик или способа функционирования объекта;
- общности методов испытаний и области распространения нормативных документов.

Формирование систем сертификации осуществляется поэтапно по мере создания организационных структур, правил и процедур, а также методов и средств по их реализации.

Разработка и внедрение систем сертификации осуществляются по единообразным процедурам. В системе сертификации однородной продукции должны устанавливаться:

- номенклатура объектов, подлежащих сертификации в данной системе;
- нормативные документы, на соответствие которым проводится сертификация, проверяемые требования и используемые методы испытаний;
- структура системы, функции ее участников;
- схемы сертификации, применяемые в данной системе;
- формы сертификата и знака соответствия;
- условия и правила признания протоколов испытаний и сертификатов соответствия, выданных зарубежными организациями;
- порядок проведения инспекционного контроля за соблюдением правил сертификации;
- порядок рассмотрения апелляций.

В настоящее время применительно к продукции и услугам автомобильного транспорта обязательной сертификации в рамках различных действующих систем подлежат следующие объекты:

- механические транспортные средства (включая автобусы, грузовые и легковые автомобили, специальные и специализированные автомобили и др.);
- услуги по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств;
- услуги по перевозке пассажиров автомобильным транспортом;
- эксплуатационные материалы (нефтепродукты и автопрепараты);
- гаражное и другое технологическое оборудование автотранспорта.

Ниже приведено описание систем сертификации однородных групп продукции, услуг автомобильного транспорта.

Система сертификации механических транспортных средств и прицепов. Система сертификации механических транспортных средств и прицепов (далее – Система) предназначена для проведения обязательной

сертификации транспортных средств (автомобилей, автобусов, троллейбусов, электромобилей, мотоциклов, мопедов, прицепного состава), их составных частей и предметов оборудования, запасных частей и принадлежностей на соответствие требованиям безопасности для жизни, здоровья или имущества граждан и охраны окружающей среды.

Система сертификации механических транспортных средств и прицепов была введена в действие с 1 мая 1992 года. С 1 октября 1998 года действует измененный вариант Системы – «Правилами по проведению работ в Системе сертификации механических транспортных средств и прицепов», утвержденные Постановлением Госстандарта РФ от 1 апреля 1998 года № 19 (ред. от 10 декабря 2007 года).

Организационно-правовые и нормативные документы Системы. Основным организационно-правовым документом национальной Системы являются «Правила по проведению работ в Системе сертификации механических транспортных средств и прицепов»¹.

Правила разработаны с учетом положений, устанавливаемых Законами Российской Федерации «О техническом регулировании», «О безопасности дорожного движения», «Правилами по проведению сертификации в Российской Федерации», а также с учетом прав и обязанностей Российской Федерации как страны-участницы «Соглашения о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и (или) использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний» (Женевское соглашение 1958 года).

Правила определяют цели и условия сертификации в Системе, устанавливают структуру и состав участников Системы, функции, права и обязанности участников Системы, устанавливают однозначное толкование используемых специфических терминов.

При проведении сертификации Правила применяются в комплексе с порядками сертификации отдельных объектов. В настоящее время действуют порядки сертификации следующих объектов:

- транспортных средств, составных частей их конструкций и предметов оборудования;
- запасных частей и принадлежностей транспортных средств.

Конкретные требования к указанным объектам регламентируются следующими группами нормативных документов, используемых в Системе:

- Правила Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН);

¹ Утв. Постановлением Госстандарта России от 1 апреля 1998 года № 19. Далее – Правила.

- Директивы Европейского сообщества (ЕС);
- национальные нормативные документы.

Необходимость применения в национальной Системе Правил ЕЭК ООН обуславливается участием России в Женевском соглашении 1958 года.

Указанные виды документов группируются в Системе в виде Перечней технических требований и нормативных документов, которые дифференцированы по категориям транспортных средств и объектам регламентации (агрегатам, узлам, деталям, отдельным свойствам).

Перечни конкретной продукции и технические требования нормативных документов при обязательной сертификации определяются и утверждаются Госстандартом России.

Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии, подведомственное Министерству промышленности и энергетики Российской Федерации периодически уточняет Перечни и доводит их до сведения заинтересованных сторон.

Организационная структура Системы. Организационную структуру Системы образуют следующие участники Системы:

- национальный орган;
- центральный орган по сертификации (административный орган по сертификации по Правилам ЕЭК ООН в рамках Женевского соглашения 1958 года) и Совет по сертификации как совещательный орган;
- органы по сертификации (аккредитуются в установленном порядке);
- испытательные лаборатории (центры) (аккредитуются в установленном порядке);
- заявители (производители и продавцы транспортных средств, агрегатов, узлов, деталей, запасных частей).

Основные этапы и виды деятельности при сертификации. Сертификация в Системе в общем случае предусматривает проведение следующих мероприятий:

- определение путем проведения испытаний соответствия образца продукции требованиям нормативных документов;
- проверка производства сертифицируемой продукции на наличие условий, обеспечивающих стабильный уровень характеристик и показателей, подтверждаемых сертификационными испытаниями;
- признание имеющихся у заявителя Сертификатов соответствия;
- выдача Сертификата соответствия или Одобрения типа транспортного средства;
- инспекционный контроль за соответствием выпускаемой продукции сертифицированным характеристикам и показателям.

При этом весь процесс сертификации механического транспортного средства может быть условно разбит на отдельные этапы, каждый из которых связан с проведением определенных видов деятельности по сертификации, в зависимости от рассматриваемых объектов, в качестве которых могут быть:

- агрегаты, системы, узлы, детали, предназначенные для установки на новый автомобиль;
- отдельные свойства транспортного средства (например, уровень радиопомех, шум);
- механическое транспортное средство в целом (по совокупности свойств, приносимых в него агрегатами, узлами и деталями);
- запасные части и принадлежности к механическим транспортным средствам и прицепах.

Завершение каждого из указанных этапов оформляется документами, удостоверяющими соответствие объекта установленным требованиям. В настоящее время выделяются следующие виды документов, подтверждающих соответствие объекта сертификации установленным требованиям:

- для агрегата, системы, узла, детали или по отдельному свойству:
«Сертификат соответствия» (выдается органом по сертификации);
«Сообщение, касающееся официального утверждения по типу конструкции транспортного средства» (выдается административным органом);
- для механического транспортного средства в целом – «Одобрение типа транспортного средства» (выдается административным органом);
- для запасных частей и принадлежностей – «Сертификат соответствия» (выдается органом по сертификации).

При этом под «Сообщением, касающимся официального утверждения по типу конструкции транспортного средства» понимается документ, подтверждающий соответствие транспортных средств, предметов оборудования и частей транспортных средств требованиям конкретных Правил ЕЭК ООН.

«Одобрение типа транспортного средства» представляет собой процедуру, посредством которой после проведения необходимых проверок, проведенных в соответствии с принципами Женевского соглашения 1958 года, заявляется, что транспортное средство отвечает перечню требований по безопасности и охране окружающей среды, обязательных при сертификации в России, и в результате которой выдается одноименный документ.

Сертификация агрегатов, систем, узлов, деталей и отдельных свойств механических транспортных средств. Работы по сертификации агрегатов, систем, узлов, деталей и отдельных свойств механических транспортных средств проводятся в соответствии с главой 2 Правил по проведению работ в Системе сертификации механических транспортных

средств и прицепов (далее – Правила), утвержденных Постановлением Госстандарта РФ от 1 апреля 1998 года № 19 (в ред. от 10 декабря 2007 года) «О совершенствовании сертификации механических транспортных средств и прицепов».

Правила устанавливают порядок подготовки и проведения сертификации составных частей их конструкции и предметов дополнительного оборудования, выпускаемых действующими на территории РФ организациями, а также ввозимых на территорию РФ.

В соответствии с Правилами заявитель подает в орган по сертификации заявку на проведение работ по сертификации.

В заявке приводятся сведения о продукции, указываются нормативные документы, по которым заявитель намерен проводить сертификацию, приводятся сведения о сертификации производства и системы качества или сообщается возможный срок проведения проверки условий производства, указываются предполагаемые сроки предоставления образцов продукции для проведения сертификационных испытаний либо указываются сведения об уже имеющихся сертификатах соответствия.

Орган по сертификации после получения заявки направляет заявителю решение, в котором подтверждает или не подтверждает согласие на проведение сертификации продукции или признание сертификатов соответствия.

В процессе подготовки к сертификации продукции изготовителем осуществляются мероприятия по подготовке к проведению проверки условий производства. Порядок и сроки проверки условий производства согласуются с Органом по сертификации.

На объект испытаний заявителем составляется общее техническое описание объекта сертификации и технические описания в соответствии с требованиями отдельных нормативных документов, которые должны обеспечивать:

- идентификацию объекта испытаний;
- наличие всех данных, необходимых для заполнения Сертификата соответствия или Сообщения, касающегося официального утверждения по типу конструкции транспортного средства.

Сертификационные испытания выполняются соответствующими Испытательными лабораториями, при необходимости, с участием изготовителя сертифицируемой продукции.

По результатам сертификационных испытаний Испытательная лаборатория выдает заявителю протоколы по установленной форме.

При положительных результатах испытаний Испытательная лаборатория передает протоколы испытаний и подготовленные заявителем технические описания в Орган по сертификации.

На основании положительных результатов сертификационных испытаний и экспертизы технических описаний, а также положительных результатов проверки условий производства сертифицируемой продукции Орган по сертификации принимает решение о выдаче Сертификата соответствия.

Орган по сертификации регистрирует Сертификат соответствия в Государственном реестре, после чего выдает заявителю сертификат и лицензию на применение знака соответствия его.

Сертификация механических транспортных средств по совокупности свойств. Целью сертификации механических транспортных средств по совокупности свойств является получение «Одобрения типа транспортного средства».

Сертификация механических транспортных средств по совокупности свойств проводится, как и сертификация агрегатов, систем, узлов, деталей и отдельных свойств механических транспортных средств, в соответствии с «Порядком сертификации механических транспортных средств и прицепов, составных частей их конструкции и предметов дополнительного оборудования», и который устанавливает процедуру подготовки и проведения сертификации механических транспортных средств и прицепов, составных частей их конструкции и предметов дополнительного оборудования, выпускаемых действующими на территории РФ организациями, а также ввозимых на территорию РФ.

Подтверждение соответствия требованиям, предъявляемым к данному типу транспортного средства, осуществляется следующим образом.

Для получения Одобрения типа транспортного средства по совокупности свойств, регламентируемых национальными нормативными документами и Правилами ЕЭК ООН, заявитель обращается в Административный орган или в Орган по сертификации с заявкой, в которой сообщаются:

- сведения об «Одобрениях типа транспортного средства», ранее выданных на данный тип транспортного средства;
- перечень имеющихся Сертификатов соответствия на агрегаты, системы, узлы, детали и отдельные свойства данного типа транспортного средства;
- сведения о сертификации производства или систем качества.

К заявке прилагается техническое описание транспортного средства, содержащее сведения, необходимые для оформления Одобрения типа транспортного средства и позволяющие провести идентификацию этого транспортного средства.

При необходимости, представляется образец транспортного средства для экспертизы его конструкции с целью идентификации представленным техническим описанием и проведения дополнительных испытаний.

Орган по сертификации проводит экспертизу представленных документов и объектов сертификации и выдает заключение о соответствии транспортного средства предъявляемым требованиям. В случае появления необходимости проведения испытаний транспортного средства (его агрегатов, систем, узлов и деталей) или отдельных свойств транспортного средства Орган по сертификации привлекает к работам Испытательную лабораторию.

Орган по сертификации по результатам экспертизы представленных документов и на основании результатов испытаний, проведенных Испытательной лабораторией и оформленных в виде соответствующих протоколов и актов, принимает решение о выдаче заявителю Одобрения типа транспортного средства либо о проведении дополнительной технической экспертизы представленного транспортного средства, либо о проведении дополнительных испытаний в соответствующих Испытательных лабораториях.

Может быть также принято решение о проверке у изготовителя дополнительно условий производства заявленного для одобрения типа транспортного средства.

Положительные заключения, выданные на базовые модели транспортных средств, учитываются при оформлении «Одобрения типа транспортного средства» на их модификации, включая шасси, поставляемые изготовителем конечной продукции.

В случае принятия Органом по сертификации решения о возможности выдачи «Одобрения типа транспортного средства», Орган по сертификации готовит для Административного органа соответствующие документы.

«Одобрение типа транспортного средства» выдает Административный орган. Сведения о выданных «Одобрениях типа транспортного средства» включаются в Государственный реестр, а также сообщаются в Главное управление ОБДД МВД России. Копии «Одобрений типа транспортного средства» хранятся в Органах по сертификации, готовивших документы для их оформления.

Одобрение типа транспортного средства является основанием для ввоза импортируемых транспортных средств на территорию Российской Федерации.

В случае принятия решения Органом по сертификации о выдаче «Одобрения типа транспортного средства» по минимальному перечню требований перед выдачей «Одобрения типа транспортного средства» Орган по сертификации имеет право не проводить проверку условий производства и запросить документальное описание условий производства продукции, заявленной для получения «Одобрения типа транспортного средства».

Одобрение типа транспортного средства со сроком действия на 1 год выдается не более 3 раз на один тип транспортного средства.

«Порядком сертификации механических транспортных средств и прицепов, составных частей их конструкции и предметов дополнительного оборудования» предусматриваются также специальные процедуры проведения работ по сертификации:

- механических транспортных средств и прицепов, производимых малыми сериями или ввозимых на территорию РФ малыми партиями;
- сертификации транспортных средств, производимых из сборочных комплектов.

Сертификация запасных частей и принадлежностей к механическим транспортным средствам и прицепах. Сертификация запасных частей и принадлежностей к механическим транспортным средствам и прицепах проводится в соответствии с документом «Порядок сертификации запасных частей и принадлежностей к механическим транспортным средствам и прицепах».

Порядок устанавливает правила подготовки и проведения сертификации запасных частей и принадлежностей к механическим транспортным средствам и прицепах.

При обязательной сертификации запасных частей применяются нормативные документы, содержащие требования, направленные на обеспечение безопасности для жизни, здоровья или имущества граждан и охраны окружающей среды. Нормативные документы, содержащие иные требования, применяются при добровольной сертификации.

Перечень конкретных наименований запасных частей, подлежащих обязательной сертификации, периодически уточняется и утверждается Госстандартом России.

В общем случае процедура сертификации запасных частей и принадлежностей к механическим транспортным средствам и прицепах включает в себя следующие мероприятия: рассмотрение заявки, испытания сертифицируемой продукции, выдача и регистрация Сертификата соответствия, признание Сертификатов соответствия, выданных зарубежными органами, осуществление инспекционного контроля за качеством сертифицированной продукции и, при необходимости, проверка условий ее производства.

В заявке приводятся сведения о продукции, указываются нормативные документы, по которым заявитель намерен проводить сертификацию, сообщается возможный срок проверки условий производства, указываются предполагаемые сроки предоставления образцов продукции для проведения сертификационных испытаний. Заявка на признание имеющихся Сертификатов соответствия.

Орган по сертификации направляет заявителю решение, в котором подтверждает согласие на проведение сертификации продукции, указывает Испытательную лабораторию и методику проведения испытаний.

В процессе подготовки к сертификации изготовителем осуществляются мероприятия по подготовке к проведению проверки производства. Порядок и сроки проверки условий производства согласуются с Органом по сертификации.

На объект испытаний изготовителем составляется техническое описание, которое должно обеспечивать:

- идентификацию объекта испытаний;
- наличие всех данных, необходимых для заполнения Сертификата соответствия.

Сертификационные испытания выполняются соответствующими Испытательными лабораториями, при необходимости, с участием изготовителя сертифицируемой продукции, в следующем порядке:

- для проведения испытаний заявитель одновременно представляет Испытательной лаборатории необходимое количество образцов продукции, подлежащей сертификации, и нормативные документы, по которым она выпускается, а при их отсутствии – техническое описание на нее;
- наряду с оценкой соответствия требованиям нормативных документов, касающихся непосредственно запасных частей, программы и методики испытаний могут включать проверку воздействия сертифицируемых изделий на регламентируемые показатели комплектного транспортного средства или его составных частей;
- по результатам сертификационных испытаний Испытательная лаборатория выдает заявителю протоколы испытаний по установленной ею форме.

Сертификация запасных частей и принадлежностей проводится по согласованию совместно с представителем предприятия – изготовителя транспортного средства, для которого они предназначены.

При положительных результатах испытаний Испытательная лаборатория передает протоколы испытаний в Орган по сертификации.

На основании положительных результатов сертификационных испытаний, а также проведенной проверки условий производства сертифицируемой продукции Орган по сертификации принимает решение о выдаче Сертификата соответствия.

Зарегистрированный Органом по сертификации Сертификат соответствия выдается заявителю.

Сведения о выданных Сертификатах соответствия с указанием присвоенных им Органом по сертификации номеров сообщаются в Центральный орган по сертификации, Государственный таможенный комитет Рос-

сийской Федерации и Государственный реестр Системы сертификации ГОСТ Р для регистрации.

Получение изготовителем Сертификата соответствия на продукцию обязывает его маркировать эту продукцию знаком соответствия.

Проверка условий производства. Проверка условий производства механических транспортных средств и их составных частей является одним из элементов процедуры сертификации.

Проверка условий производства осуществляется с целью установления возможности и готовности изготовителя производить сертифицируемую продукцию в соответствии с требованиями распространяющихся на нее нормативных документов.

Для проведения проверки условий производства изготовитель сертифицируемой продукции направляет в Орган по сертификации гарантийное письмо.

Проверка условий производства сертифицируемой продукции осуществляется Органом по сертификации совместно со специалистами Испытательной лаборатории и представителями территориального органа Госстандарта России. В проверке также могут участвовать специалисты других организаций, занимающихся сертификацией производства и систем качества.

Орган по сертификации может поручать организацию и проведение проверки условий производства без своего участия представителям Испытательной лаборатории совместно с представителями территориального органа Госстандарта России.

Организационные мероприятия, необходимые для подготовки и проведения проверки условий производства, изготовитель согласует с Органом по сертификации на этапе предоставления образцов продукции на сертификационные испытания.

Признание Сертификатов соответствия. В Системе при выдаче «Одобрения типа транспортного средства» признаются в обязательном порядке действующие «Сообщения, касающиеся официального утверждения по типу конструкции транспортного средства», выданные на основании Правил ЕЭК ООН, аккредитованными в рамках Женевского соглашения 1958 года зарубежными административными органами.

Органы по сертификации могут признавать Сертификаты соответствия и другие документы, подтверждающие соответствие продукции требованиям, предъявляемым при сертификации, полученные в других Системах сертификации (региональных или национальных).

Для признания Сертификата соответствия заявитель направляет заявку по установленной в Системе форме.

К заявке должны быть приложены:

заверенные копия оригинала Сертификата соответствия, его перевод и другие документы и материалы, установленные правилами международной или региональной Систем (соглашениями) по сертификации;

протоколы испытаний, проведенных отечественными или зарубежными Испытательными лабораториями, на соответствие техническим требованиям нормативных документов, установленным в Системе к конкретному виду сертифицируемой продукции, не оговоренных в признаваемом Сертификате.

В случае недостаточности оснований для признания Сертификата соответствия или протоколов испытаний, выданных зарубежными органами, Орган по сертификации может поручить Испытательной лаборатории провести повторные испытания в полном объеме или по некоторым характеристикам для подтверждения соответствия продукции установленным техническим требованиям.

На основе анализа полученных документов и материалов Орган по сертификации принимает решение о признании Сертификата соответствия. Сертификат соответствия признается на конкретную продукцию, отвечающую техническим требованиям, установленным в нормативных документах, принятых в Системе.

Инспекционный контроль. Инспекционный контроль осуществляется с целью удостоверения в том, что выпускаемая продукция соответствует сертифицированному образцу и требованиям соответствующих нормативных документов. Периодичность контроля устанавливается в нормативных документах на сертификацию, а в случаях, когда она не оговорена, – органом по сертификации.

Инспекционный контроль осуществляется представителями Органа по сертификации, выдавшего Сертификат соответствия или Одобрение типа транспортного средства, совместно с представителями Испытательной лаборатории, проводившей сертификационные испытания, территориального органа Госстандарта России и, при необходимости, ГИБДД.

Орган по сертификации может поручать организацию и проведение инспекционного контроля без своего участия представителям Испытательной лаборатории совместно с представителями территориального органа Госстандарта России и, при необходимости, Госавтоинспекции.

Основными документами при проведении инспекционного контроля являются технические описания и протоколы сертификационных испытаний, хранящиеся в Органе по сертификации, а также материалы проверки условий производства сертифицируемой продукции и материалы ранее проведенного контроля (если таковой проводился).

Порядок проведения инспекционного контроля за соответствием продукции сертифицированному образцу устанавливается на основании документации, разрабатываемой Органом по сертификации.

Изменение типа транспортного средства и распространение Сертификатов соответствия и Одобрения типа транспортного средства. Изменением типа транспортного средства считается внесение существенных различий в отношении характеристик конструкции данной категории транспортного средства, к которым предъявляются требования конкретного нормативного документа.

В соответствующих Правилах ЕЭК ООН приводится перечень таких изменений для транспортных средств, а также их составных частей и предметов оборудования.

Любое изменение конструктивных признаков, характеризующих тип транспортного средства, доводится до сведения Органа по сертификации, который, исходя из анализа документации и, если необходимо, образца, может:

- либо прийти к заключению, что внесенные изменения не будут иметь значительных отрицательных последствий и что данное транспортное средство по-прежнему удовлетворяет требованиям распространяющихся на него нормативных документов;

- либо потребовать заключение Испытательной лаборатории.

Испытательная лаборатория на основании представленной документации, результатов ранее проведенных сертификационных испытаний данного типа транспортного средства и имеющихся в ее распоряжении технических описаний этого типа транспортного средства, а также, если необходимо, экспертизы измененного типа транспортного средства выдает заключение о возможности распространения ранее выданного Сертификата соответствия или Одобрения типа транспортного средства либо о необходимости проведения новых испытаний измененного типа транспортного средства.

В зависимости от результатов рассмотрения соответствия измененного типа транспортного средства требованиям конкретного нормативного документа или перечню требований Орган по сертификации оформляет новый Сертификат соответствия или Одобрение типа транспортного средства или отказ от их выдачи по установленной процедуре.

Меры, принимаемые Органом по сертификации за несоответствие сертифицированной продукции установленным требованиям. В случае выявления несоответствия выпускаемой продукции сертифицированному образцу Орган по сертификации, выдавший Сертификат соответствия или Одобрение типа транспортного средства, направляет изготовителю письменное предупреждение о выявленных недостатках и возможной отмене выданных документов.

Основанием для рассмотрения вопроса о признании продукции не соответствующей сертифицированному образцу являются:

- отрицательные результаты инспекционных испытаний при проверке соответствия выпускаемой продукции сертифицированному образцу;
- сообщения Минтранса, МВД, МПР России и других министерств и ведомств Российской Федерации или независимых организаций (общество потребителей, торговая фирма и т. д.) о несоответствии продукции сертифицированному образцу;
- предписания ГИБДД МВД России по результатам расследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий, результатов обобщения данных проведения государственных технических осмотров.

После получения официального письменного предупреждения изготовитель в 10-дневный срок направляет в Орган по сертификации информацию о принятых по восстановлению соответствия продукции мерах.

Если Орган по сертификации признает принятые меры недостаточными, то через 30 дней после направления официального предупреждения отменяет выданные Сертификаты соответствия и одновременно Одобрение типа транспортного средства посредством проставления на копии ранее выданного документа штампа «Отменено». Информация об этом направляется изготовителю и сообщается в Центральный орган по сертификации, Главное управление по ОБДД МВД России, Государственный таможенный комитет России и Государственный реестр.

Повторное представление на сертификацию продукции, на которую отменен ранее выданный документ, осуществляется по той же процедуре, что и первичное представление.

Раздел 2. Государственные услуги и функции, реализуемые подразделением ГИБДД в области дорожного движения

§ 1. Организационные и правовые основы деятельности подразделений технического надзора, регистрационной и экзаменационной деятельности ГИБДД

В современных условиях развития современного общества количество автотранспорта на дорогах России неуклонно растет. При этом ситуация в сфере безопасности дорожного движения продолжает оставаться сложной. Однако богатое прошлое отечественной Госавтоинспекции воздействия на автомобильно-дорожный комплекс имеет яркие примеры координации усилий и успешного решения проблем в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Одним из таких примеров стал приказ МВД СССР от 13 февраля 1974 года № 093, с которого начался процесс создание централизованной системы регистрационно-экзаменационных подразделений в структуре органов Госавтоинспекции. На них возлагалась работа, связанная с учетом автотранспорта принадлежащего как организациям, так и гражданам; выдаче водительских удостоверений, технических паспортов и государственных номерных знаков на транспорт; осуществление регистрации учебных организаций по подготовке водителей; прием экзаменов по правилам дорожного движения и навыкам практического вождения. Ранее весь этот объем выполнялся территориальными подразделениями Госавтоинспекции – регистрация транспортных средств осуществлялась госавтоинспекторами, а для приема экзаменов на право управления транспортными средствами, специально создаваемые комиссии в структуре Госавтоинспекции, куда также входили представители государственных и общественных организаций.

Одним из первых правовых актов определяющих порядок регистрации транспортных средств на очередном историческом этапе стал приказ МВД СССР от 30 января 1975 года № 20, утвердивший правила регистрации и учета автотранспортных средств. В дальнейшем были приняты правовые акты регламентирующие порядок осуществления технического надзора¹, приема экзаменов на право управления автотранспортными средствами.

К началу 80-х годов прошлого века в целом по стране завершилось формирование системы регистрационно-экзаменационных подразделений

¹ Об утверждении Наставления по техническому надзору Государственной автомобильной инспекции: Приказ МВД СССР от 4 января 1982 года № 2.

и технического надзора Госавтоинспекции. Последующие годы и вплоть до сегодняшнего времени характеризуются совершенствованием законодательной основы, механизма правового построения таких подразделений.

Современная Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России и её территориальные подразделения продолжают выполнять обязанности, возложенные федеральным законодательством в интересах общества и государства¹.

Анализируя основные обязанности Госавтоинспекции в области обеспечения безопасности дорожного движения, которые, как и прежде, построены на реализации государственного контроля по соблюдению владельцами транспортных средств и гражданами нормативных правовых актов, которыми устанавливаются требования:

- к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации автотранспортных средств, прицепов к ним и предметов их дополнительного оборудования;
- к изменению конструкции зарегистрированных в Государственной инспекции автотранспортных средств и прицепов к ним;
- по принятию экзаменов на получение права управления автотранспортными средствами, трамваями и троллейбусами, выдачи водительских удостоверений, а также согласование программ подготовки водителей автотранспортных средств;
- по регистрации и учету автотранспортных средств и прицепов к ним, выдачи регистрационных документов и государственных регистрационных знаков на зарегистрированные автотранспортные средства и прицепы к ним.

Для реализации столь специфических направлений деятельности в Госавтоинспекции современной России создаются подразделения в обязанности, которых вменяются выше перечисленные направления.

В ряде случаев и в целях оптимизации выполняемого объема по соответствующим направлениям деятельности на образованные структурные подразделения Госавтоинспекции возлагается обязанности по их совмещению либо исполнение только одного направления.

Например, в соответствии с действующим ведомственным правовым актом² предусмотрено, что в структуре УМВД России на региональном уровне в межрайонном отделе ГИБДД создаются подразделения, выполняющие совмещенные функции, такие как регистрационно-экзаменационные, технического надзора и регистрации автотранспортных

¹ О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента Рос. Федерации от 15 июня 1998 года № 711: в ред. от 1 апреля 2015 года.

² О некоторых организационных вопросах и структурном построении территориальных органов МВД России: Приказ МВД России от 30 апреля 2011 года № 333: в ред. от 27 октября 2015 года.

средств, или только экзаменационной деятельностью. Аналогичное организационное построение подразделений технического надзора, регистрационной и экзаменационной деятельности можно наблюдать в отделе (отделении) ГИБДД территориального органа УМВД России и на районном уровне.

В Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России в Управление надзорной деятельности созданы соответственно отдел № 4 «Организации экзаменационной работы и контроля за перевозками пассажиров и грузов подразделения» и отдел № 5 «Технического надзора и регистрации транспортных средств». В соответствии с действующим Положением о ГУ ОБДД МВД России¹ на данные отделы возлагаются обязанности по формированию правовых подходов допуска транспортных средств к движению по дорогам общего пользования на основе международных правовых актов, внесение изменений в конструкцию подвижного состава автомобильного транспорта, а также подготовка предложений по совершенствованию законодательных актов по вопросам допуска лиц к управлению механическими транспортными средствами на территории Российской Федерации.

Одним из практико-прикладных направлений деятельности отделов Управления надзорной деятельности ГУ ОБДД МВД России состоит в оказании методической помощи территориальным подразделениям технического надзора, регистрации транспорта и экзаменационной деятельности в реализации государственных услуг по соответствующим направлениям деятельности.

Правое обеспечение деятельности подразделений технического надзора, регистрационных и экзаменационных образованных в отделах Госавтоинспекции на региональном и районном уровнях строится на основе Положения об отделе (отделении) Госавтоинспекции на соответствующем уровне утвержденное приказом начальника УМВД по субъекту.

Численный состав подразделений технического надзора, регистрационной и экзаменационной деятельности в настоящее время определяется исходя объемов исполнения государственных услуг, с учетом реально установленного времени затрачиваемого на каждую административную процедуру.

К сожалению, единой методики расчета личного состава для обеспечения работы указанных подразделений в настоящее время не существует. Были лишь предприняты попытки по её созданию. В основу такой методики были положены годовой фонд рабочего времени, перечень исполняемых административных процедур должностным лицом подразделения ис-

¹ Об утверждении Положения о Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России: Приказ МВД России от 16 июня 2011 года № 678: в ред. от 31 марта 2014 года.

ходя из конкретной государственной услуги и времени необходимого для её исполнения. Произведенный расчет с использованием такой методики привел к общему увеличению личного состава данных подразделений, что не вписывалась в концепцию административной реформы ориентированной не только на освобождение от не свойственных функций, оптимизации структуры, но и на сокращение личного состава.

В итоге действующим ведомственным правовым актом устанавливаются лишь отдельные должности и предельные специальные звания в подразделениях технического надзора, регистрационно-экзаменационной деятельности, например, в межрайонных отделах ГИБДД:

начальник отдела	подполковник полиции
заместитель начальника отдела	подполковник полиции
старший государственный инспектор БДД	капитан полиции
государственный инспектор БДД	старший лейтенант полиции

Введение дополнительных должностей отнесено к компетенции руководителя УМВД на региональном уровне, которой на основании мотивированного представления руководителя Госавтоинспекции на региональном уровне и с учетом возможности финансирования принимает решение об издании приказа предусматривающего изменение штатного расписания соответствующего подразделения.

§ 2. Исполнение государственной функции по контролю за соблюдением субъектами транспортной деятельности нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения

Основной задачей подразделений технического надзора является обеспечение соблюдения эксплуатирующими транспортные средства юридическими лицами (их филиалами, представительствами, обособленными структурными подразделениями) либо физическими лицами, зарегистрированными в установленном порядке в качестве индивидуальных предпринимателей и осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, должностными лицами и гражданами Российской Федерации, иностранными гражданами и лицами без гражданства требований законодательства Российской Федерации, иных нормативных актов правовых актов, стандартов и технических норм, устанавливающих требования к конструкции и техническому состоянию автотранспортных средств, прицепов к ним и предметов дополнительного оборудования, в области обеспечения безопасности дорожного движения.

При осуществлении функции государственного контроля (надзора) за соблюдением требований законодательства Российской Федерации деятельность ТН сосредотачивается на проведении мероприятий по контролю за исполнением законодательства Российской Федерации в данной области, а также проведении внеплановых и плановых проверок юридических лиц и индивидуальных предпринимателей¹, эксплуатирующих автотранспортные средства.

Мероприятия по контролю за соблюдением требований законодательства Российской Федерации проводятся сотрудниками в пешем порядке или на автотранспортных средствах, когда не требуется непосредственное взаимодействие с юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и на указанных лиц не возлагаются обязанности по предоставлению информации и исполнению требований Госавтоинспекции.

При проведении мероприятий по контролю осуществляется:

В рамках надзора за дорожным движением:

- визуальная или с использованием специальных технических средств оценка соответствия конструкции и технического состояния автотранспортных средств требованиям стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- оценка выполнения юридическими лицами (индивидуальными предпринимателями), эксплуатирующими автотранспортные средства, требований законодательства Российской Федерации;

Проведение административных расследований по выявленным в ходе надзора за дорожным движением фактам нарушений должностными и (или) юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями требований законодательства Российской Федерации.

При надзоре за дорожным движением мероприятия по контролю могут проводиться как на постоянной основе, так и в ходе проведения комплексных оперативно-профилактических операций и мероприятий, организуемых Госавтоинспекцией в установленном порядке².

Мероприятия по контролю проводятся:

- на конечных станциях маршрутов, автовокзалах и пассажирских автостоянках – в отношении автобусов, следующих по установленному маршруту;

¹ Далее – субъекты транспортной деятельности.

² О совершенствовании организации проведения комплексных оперативно-профилактических операций в системе МВД России: Приказ МВД России от 13 августа 2002 года № 772: в ред. приказов МВД России от 20 ноября 2003 года № 900, от 9 декабря 2008 года № 1075.

– на стационарных постах и контрольных постах полиции, контрольно-пропускных пунктах транспортных средств – в отношении остальных транспортных средств;

– в установленных местах улично-дорожной сети – в зоне ответственности подразделения по письменному указанию (разрешению) руководителя органа управления Госавтоинспекции территориального органа МВД России на региональном уровне, начальника подразделения Госавтоинспекции управления (отдела) МВД России по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, управления (отдела) МВД России по закрытым административно-территориальным образованиям в ходе проведения комплексных оперативно-профилактических операций и мероприятий.

Общий порядок действий сотрудников при проведении мероприятий по контролю при надзоре за дорожным движением определяется требованиями Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В случае нахождения адреса юридического лица или места регистрации индивидуального предпринимателя вне территории обслуживания подразделения Госавтоинспекции предусмотренные пунктом 69.1 Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения документы для проведения проверки и решения вопроса о возбуждении дела об административном правонарушении направляются в:

– подразделение Госавтоинспекции по соответствующему муниципальному образованию с одновременным информированием органа управления Госавтоинспекцией по субъекту Российской Федерации – в случае нахождения в ином муниципальном образовании в пределах одного субъекта Российской Федерации;

– орган управления Госавтоинспекцией по субъекту Российской Федерации – в случае нахождения в ином субъекте Российской Федерации.

При проведении мероприятий по контролю сотрудниками осуществляется идентификация транспортного средства на предмет его соответствия данным паспорта транспортного средства и (или) регистрационного документа, а также при необходимости регистрационным и информационным учетам и устанавливается:

– соответствие марки (модели, модификации), типа, категории, цвета, года выпуска, идентификационного номера VIN, номера кузова (рамы), номера шасси транспортного средства;

– соответствие маркировки транспортного средства (содержание, способ нанесения, конфигурация, взаиморасположение), а также наличие признаков изменения маркировки транспортного средства (выявление скрытых, поддельных или измененных каким-либо иным способом);

– соответствие конструкции транспортного средства, целостность конструкции или составляющей части конструкции транспортного средства, имеющей маркировочное идентификационное обозначение, в том числе наличие признаков кустарного демонтажа (сварные швы, следы прессовки или крепления иным способом) элементов (части) шасси, либо несущего каркаса кузова транспортного средства, а также принадлежности отдельных элементов (фрагментов) транспортных средств конкретной марке (модели, модификации) транспортного средства;

– наличие государственных регистрационных знаков и соответствие их требованиям государственных стандартов Российской Федерации;

– соответствие его оснащения устройством для подачи специальных световых и звуковых сигналов, а также нанесения на его поверхности специальных цветографических схем транспортных средств оперативных и специальных служб требованиям законодательства Российской Федерации – в случае оборудования транспортного средства указанным оборудованием;

– соответствие технического состояния транспортного средства требованиям стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения;

– наличие и работоспособность тахографа, если его установка на транспортное средство предусмотрена законодательством Российской Федерации;

– наличие и правильность оформления документации, необходимой для допуска к дорожному движению водителя и транспортного средства.

Кроме того, подтверждается наличие сведений о проведенном техническом осмотре в Единой автоматизированной информационной системе технического осмотра¹.

Проверка наличия сведений о проведенном техническом осмотре транспортного средства в ЕАИСТО проводится сотрудником с учетом категорий транспортных средств, не подлежащих техническому осмотру в соответствии с требованиями Федерального закона от 1 июля 2011 года № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

В случае отсутствия в ЕАИСТО сведений о проведенной проверке технического состояния транспортного средства сотрудник составляет рапорт о необходимости проверки обнаруженных данных, в котором отра-

¹ Далее – ЕАИСТО.

жаются необходимые сведения, имеющие значение доказательств по делу об административном или уголовном правонарушении: номер талона (диагностической карты) и наименование оператора технического осмотра (при наличии записи о них в полисе), наименование страховой компании, номер и дата оформления полиса ОСАГО, данные страхового агента, страхователя, собственника и учетные данные транспортного средства. Изготавливаются копии (ксeroкопии, фотокопии) полиса ОСАГО.

Рапорт сотрудника и приложенные к нему материалы докладываются руководителю подразделения, который передает (направляет) их:

- в уполномоченное подразделение экономической безопасности и противодействия коррупции (ЭБ и ПК) органов внутренних дел для проведения дальнейшей проверки.

- в случае наличия в полисе ОСАГО записей о номере талона (диагностической карты) и (или) наименовании оператора технического осмотра для проведения проверки и решения вопроса о возбуждении дела об административном правонарушении в отношении юридического и (или) должностного лица (индивидуального предпринимателя) – оператора технического осмотра по части 2 статьи 14.4.1 в соответствии с требованиями статьи 28.1 КоАП Российской Федерации.

В случае фактического нахождения оператора технического осмотра вне территории обслуживания подразделения Госавтоинспекции для проведения проверки и решения вопроса о возбуждении дела об административном правонарушении в:

- подразделение Госавтоинспекции по соответствующему муниципальному образованию с одновременным информированием органа управления Госавтоинспекцией по субъекту Российской Федерации – в случае нахождения в ином муниципальном образовании в пределах одного субъекта Российской Федерации.

- орган управления Госавтоинспекцией по субъекту Российской Федерации – в случае нахождения в ином субъекте Российской Федерации.

При выявлении в рамках проведения мероприятий по контролю соответствующих нарушений сотрудниками принимаются меры по:

- возбуждению дел о соответствующих административных правонарушениях (при необходимости проводятся административные расследования);

- подготовке предписаний об устранении нарушений правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения);

- внесению представлений об устранении причин административных правонарушений и условий, способствующих их совершению;

- инициированию проведения в установленном порядке внеплановой проверки юридического лица или индивидуального предпринимателя.

Решение о проведении административного расследования принимается при необходимости осуществления процессуальных действий, требующих значительных временных затрат. В ходе административного расследования устанавливаются обстоятельства, подлежащие выяснению по делу об административном правонарушении, с вызовом соответствующего должностного лица (индивидуального предпринимателя), представителя оператора технического осмотра, а в случае необходимости – с выездом в автотранспортное предприятие, место стоянки транспортных средств или на пункт технического осмотра.

При проведении административного расследования положения Федерального закона от 26 декабря 2008 года № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля», устанавливающие порядок организации и проведения проверок юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, к действиям органов государственного контроля (надзора) не применяются.

Внеплановые и плановые проверки юридического лица, индивидуального предпринимателя организуются и проводятся в порядке, предусмотренном Федеральным законом от 26 декабря 2008 года № 294-ФЗ.

Общий порядок действий сотрудников при проведении плановых и внеплановых проверок определяется требованиями Федерального закона от 26 декабря 2008 года № 294-ФЗ.

В ходе проверок сотрудниками проверяется выполнение основных требований по обеспечению безопасности дорожного движения юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств, которые устанавливаются статьей 20 и частью 1 статьи 23 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» и более детально изложены в подзаконных актах.

В дальнейшем проверка проводится путем последовательного истребования и изучения документов, сведений и информации об:

Организации деятельности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.

Оценка организации деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей по обеспечению безопасности дорожного движения дается на основании проверки документов, подтверждающих:

- наличие в установленных случаях лицензии на осуществление конкретных видов перевозок;
- соблюдение предусмотренных в лицензии условий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения (по зафиксированным документально результатам проверок, предписаниям и устранению отмеченных нарушений);

- закрепление обязанностей и возложение ответственности за обеспечение требований безопасности дорожного движения за конкретными должностными лицами и работниками организации (проверяется наличие и содержание соответствующих приказов, распоряжений и т. д.);

- назначение на должности исполнительных руководителей и специалистов лиц, прошедших специальную подготовку, подтвержденную соответствующими документами;

- прохождение лицами, занимающими должности, связанными с обеспечением безопасности дорожного движения, периодической аттестации на право занятия этих должностей;

- регулярный контроль выполнения должностными лицами и работниками возложенных на них обязанностей по обеспечению безопасности движения со стороны руководителя организации или специально назначенных должностных лиц (служб) организации (проверяется наличие и содержание соответствующих справок);

- проведение служебных расследований, учета и анализа ДТП, в которых участвовали транспортные средства организации, нарушений водителями и работниками организации установленных нормативными документами требований безопасности дорожного движения, выявление причин, способствующих их возникновению;

- ежегодное планирование мероприятий по ОБДД, а также устранению причин и условий дорожно-транспортных происшествий, нарушений правил дорожного движения и других норм безопасности (наличие плана мероприятий с водителями организации, журналов проведения вводного при приеме на работу, первичного, повторного, текущих, внеплановых инструктажей водителей);

Кроме того, проверяется наличие условий для осуществления деятельности по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий (специальных классов, уголков, иных мест и помещений, оснащение их необходимым оборудованием, приборами, нормативными правовыми документами, методическими и информационными материалами, а также наглядной агитацией).

Организации, а также водители-предприниматели, не обладающие необходимой производственно-технической, кадровой и нормативно-методической базой для организации деятельности по ОБДД, должны представить договор (договора), заключенный с организациями, обладающими необходимой базой и (или) имеющими лицензию на проведение соответствующих работ.

§ 3. Обеспечение профессиональной надежности водительского состава

Оценка деятельности субъекта транспортной деятельности по обеспечению профессиональной надежности водительского состава осуществляется по следующим направлениям:

1. Ведение учета данных о квалификации водителей; наличии водительского удостоверения на право управления транспортными средствами соответствующих категорий и подкатегорий, выданного в Российской Федерации; общий стаж его водительской деятельности и на отдельных типах транспортных средств; сроках прохождения обязательного медицинского освидетельствования; об участии в дорожно-транспортных происшествиях; допущенных нарушениях правил дорожного движения; фактах лишения права управления транспортным средством; отстранения от работы на линии из-за алкогольного опьянения или последствий алкогольной интоксикации; перерывах в водительской деятельности, работе по совместительству.

2. Наличие у водителей медицинских заключений, их действительность, соответствие единому образцу, утвержденному приказом Приказ Минздрава России от 15 июня 2015 года № 344н «О проведении обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств)», соответствие категории транспортного средства, за которым закреплен водитель, тем категориям, к которым он допущен согласно медицинской справке, условиям допуска к управлению транспортным средством, в том числе рекомендациям к управлению транспортными средствами с определенными конструктивными характеристиками водителям (кандидатам в водители) с ограниченными возможностями (управление транспортным средством в очках, контактных линзах, со слуховым аппаратом, с использованием специальных приспособлений, с автоматической коробкой перемены передач (АКПП).

В случаях, когда эти условия и ограничения имеются, проверяется внесение этих ограничений в водительские удостоверения.

3. Наличие сведений о прохождении стажировки и заключения о допуске его к самостоятельной работе в следующих случаях:

- при приеме на работу в качестве водителя после окончания учебы;
- перерыва в водительской деятельности более одного года;
- назначение для работы на горных маршрутах;
- перевода водителя для работы на новый тип транспортного средства или новый маршрут перевозок пассажиров.

4. Ведение документации по организации прохождения и контролю за соблюдением порядка проведения предрейсовых, межрейсовых и после-

рейсовых (в зависимости от условий работы) медицинских осмотров водителей транспортных средств; по учету рабочего времени и времени отдыха водителей, а также наличие графиков работы водительского состава, расписания и графиков движения транспортных средств в городском, пригородном и междугороднем сообщении.

5. Наличие кабинета медицинских осмотров водителей транспортных средств (предрейсовых, межрейсовых и послерейсовых), соответствие их оборудования установленным требованиям, наличие медицинских работников, процент проходящих медицинские осмотры от общего количества водителей, выезжающих в рейсы, качество осмотра.

При отсутствии собственного кабинета и (или) медицинского работника проверяется наличие соответствующих договоров и осуществляется выезд по фактическому месту расположения кабинета.

6. Наличие и ведение Журнала медицинского осмотра, в который заносятся результаты проведенных медицинских осмотров с указанием фамилии, имени, отчества, возраста, места работы водителя, даты и времени проведения осмотра, заключения, принятых мер, фамилии и инициалов медицинского работника.

Журнал должен быть пронумерован, прошнурован, скреплен печатью организации или учреждения здравоохранения. нарушений режима труда и отдыха водитель допускается к работе.

7. Наличие сведений о прохождении не реже одного раза в год курса занятий и сдаче зачетов по повышению профессионального мастерства водителей.

8. Ведение учета проведения инструктажей водителей:

- об условиях движения и наличии опасных участков, мест концентрации ДТП на маршруте;
- о состоянии погодных условий;
- о режимах движения, организации отдыха и приема пищи;
- о порядке стоянки, охраны транспортных средств;
- о расположении пунктов медицинской и технической помощи, стационарных постов Государственной инспекции безопасности дорожного движения, диспетчерских пунктов, автовокзалов и автостанций; мест скопления людей;
- об изменениях в организации перевозок пассажиров и грузов, о порядке проезда железнодорожных переездов и путепроводов;
- об особенностях перевозки пассажиров и детей в соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации и Положением об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами (в случаях, когда юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем такие перевозки осуществляются);

– об особенностях обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств при сезонных изменениях погодных условий;

– об особенностях перевозки опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов в соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации, требованиями, установленными приложениями А и В Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), Правилами перевозки грузов автомобильным транспортом, Правилами перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, Инструкцией по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации (в случаях, когда юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем такие перевозки осуществляются).

Оценка деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей по обеспечению эксплуатации транспортных средств в технически исправном состоянии включает проверку выполнения следующих требований:

1. Соответствие состоящих на балансе транспортных средств, в том числе специализированных, виду перевозок и характеристикам перевозимого груза;

2. Использование для перевозок транспортных средств, зарегистрированных в органах ГИБДД, прошедших в установленном порядке технический осмотр;

3. Наличие на транспортных средствах в предусмотренных нормативными правовыми актами случаях лицензионных карточек установленного образца;

4. Ведение технической документации, содержащей сведения о:

– количестве состоящих на балансе и зарегистрированных в ГИБДД транспортных средств;

– соблюдение сроков проведения плановых технического обслуживания и ремонта, а также заявочных ремонтах транспортных средств;

– ежедневном контроле технического состояния транспортных средств перед выездом на линию и по возвращении к месту стоянки; наличие отметок в путевых листах о технической исправности транспортных средств;

– учете неисправностей транспортных средств, сроках их устранения;

– сроках проведения и порядке подготовки транспортных средств к техническому осмотру;

– соблюдении требований нормативных правовых актов при перевозке опасных грузов, крупногабаритных и тяжеловесных грузов;

– соблюдение требований нормативных правовых актов при оборудовании транспортных средств специальными световыми и звуковыми сигналами, нанесения специальной цветографической окраски.

5. Использование на горных маршрутах автобусов с пробегом не более 300 тысяч км с начала их эксплуатации, имеющих шины с рисунком протектора не менее 3,0 мм, оборудованных передними противотуманными фарами и вспомогательными фарами заднего хода.

6. Оборудование транспортных средств тахографами в соответствии с требованиями Министерства транспорта Российской Федерации¹.

7. Оборудование транспортных средств, включая специальные транспортные средства, категории М, используемые для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

8. Обеспечение охраны транспортных средств от несанкционированного использования.

9. Наличие необходимой производственно-технической базы и квалифицированного персонала, необходимых для ежедневного контроля технического состояния транспортных средств и проведения работ по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств.

При отсутствии собственной производственно-технической базы проверяется наличие договора на проведение работ по техническому обслуживанию и ремонту, принадлежащих им транспортных средств с юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, специализирующимся на оказании данных услуг.

10. Соответствие порядка и сроков проведения работ по техническому обслуживанию и ремонту действующим нормативным документам.

Проверка выполнения требований по обеспечению безопасных условий перевозок пассажиров и грузов при организации перевозочного процесса включает оценку результатов деятельности должностных лиц организаций и индивидуальных предпринимателей по следующему перечню вопросов:

1. Проведение обследования комиссией, утвержденной соответствующими органами исполнительной власти, автобусных маршрутов перед их открытием и в процессе эксплуатации – не реже двух раз в год (к осенне-зимнему и весенне-летнему периоду), подтвержденного материалами обследования и копиями актов оценки соответствия состояния и уровня содержания автомобильных дорог, улиц, искусственных сооружений, желез-

¹ Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств тахографами: Приказ Министерства транспорта Рос. Федерации от 21 августа 2013 года № 273: в ред. от 21 октября 2015 года.

нодорожных переездов, паромных переправ, их инженерного оборудования требованиям безопасности движения¹.

2. Наличие документа, подтверждающего наличие лицензии на осуществление перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя) и лицензионных карточек в установленном случае.

В лицензионной карточке указываются номер и дата выдачи лицензии, срок ее действия, марка, модель и государственный регистрационный знак транспортного средства, лицензиат и лицензируемый вид деятельности.

Наличие паспорта на каждый маршрут регулярных пассажирских перевозок, схем маршрутов с указанием опасных мест, графиков (расписания) движения и нормированных скоростей движения на маршруте. Наличие у водителей, выполняющих городские, пригородные, междугородные и туристические рейсы с пассажирами графиков движения на маршруте с указанием времени прохождения остановок, населенных пунктов, схемы маршрута с указанием опасных участков.

3. Наличие документов, подтверждающих ведение учета обнаруженных водителями на маршрутах недостатков в организации и регулировании движения, состоянии и обустройстве дорог, улиц, искусственных сооружений, железнодорожных переездов, трамвайных путей, остановок пассажирского транспорта, мест погрузки-разгрузки грузов; прекращение движения, изменение маршрутов или режимов движения при выявлении недостатков, угрожающих безопасности движения.

4. Обеспечение водителей необходимыми путевыми документами (путевые листы, документы на перевозимый груз, графики движения установленной формы), сведениями о местах питания и отдыха на маршрутах регулярных перевозок, отдыха в пути при направлении в дальние рейсы или на работу в отрыве от основной базы организации.

В соответствии с частью 1 статьей 6 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта² запрещается осуществление перевозок пассажиров и багажа, грузов автобусами, трамваями, троллейбусами, легковыми автомобилями, грузовыми автомобиля-

¹ Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом: Постановление Правительства Рос. Федерации от 14 февраля 2009 года № 112: в ред. от 9 июня 2014 года.

² Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: Федер. закон Рос. Федерации от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ: в ред. от 13 июля 2015 года.

ми без оформления путевого листа на соответствующее транспортное средство.

Формы и содержание путевых листов разработанных во исполнение Устава автомобильного транспорта должна соответствовать приказу Министерства транспорта Российской Федерации от 18 сентября 2008 года № 152 «Об утверждении обязательных реквизитов и порядка заполнения путевых листов» и применяемые субъектами транспортной деятельности, эксплуатирующих легковые автомобили, грузовые автомобили, автобусы, троллейбусы и трамваи.

Согласно приказу путевой лист должен содержать следующие обязательные реквизиты:

- наименование и номер путевого листа;
- сведения о сроке действия путевого листа;
- сведения о собственнике (владельце) транспортного средства;
- сведения о транспортном средстве;
- сведения о водителе.

При этом сведения о собственнике (владельце) транспортного средства включают:

- для юридического лица – наименование, организационно-правовую форму, местонахождение, номер телефона;
- для индивидуального предпринимателя – фамилию, имя, отчество, почтовый адрес, номер телефона.

Сведения о транспортном средстве должны содержать:

- тип транспортного средства (легковой автомобиль, грузовой автомобиль, автобус, троллейбус, трамвай) и модель транспортного средства, а в случае если грузовой автомобиль используется с автомобильным прицепом, автомобильным полуприцепом, кроме того – модель автомобильного прицепа, автомобильного полуприцепа;
- государственный регистрационный знак транспортного средства;
- показания одометра (полные км пробега) при выезде транспортного средства из гаража (депо) и его заезде в гараж (депо);
- дату (число, месяц, год) и время (часы, минуты) выезда транспортного средства с места постоянной стоянки транспортного средства и его заезда на указанную стоянку.

Сведения о водителе включают:

- фамилию, имя, отчество водителя;
- дату (число, месяц, год) и время (часы, минуты) проведения пред рейсового и послерейсового медицинского осмотра водителя.

Приказом также установлено, что на путевом листе допускается размещение дополнительных реквизитов, учитывающих особенности осуществления деятельности, связанной с перевозкой грузов, пассажиров и

багажа автомобильным транспортом или городским наземным электрическим транспортом.

5. Прекращение выезда на линию или обеспечение иным образом прекращения движения принадлежащих организации транспортных средств при неблагоприятных изменениях дорожных или метеорологических условий, создающих угрозу безопасности перевозок пассажиров (разрушение дорожного покрытия, гололедица, сильный туман, заносы и т. д.).

6. При перевозках пассажиров в регулярном городском, пригородном и междугородном сообщении;

проведение контроля выполнения рейсов, предусмотренных расписанием, анализа причин возникающих отклонений и корректировки расписания;

своевременное принятие решения, исключающего сокращение времени отдыха водителей при увеличении сроков движения на маршруте перевозок (замена водителя, укорочение маршрута и др.);

проведение обязательного личного страхования пассажиров при междугородних перевозках.

7. При туристско-экскурсионных, специальных перевозках пассажиров и по разовым заказам:

- наличие материалов непосредственного обследования соответствия дорожных условий на маршруте требованиям безопасности либо по справке дорожных органов, органов Государственной инспекции безопасности дорожного движения, предоставляемой заказчиком;

- внесение в путевой лист наименование организации, фамилии и занимаемой должности ответственного за перевозку пассажиров лица;

- наличие оформленных договоров и разовых заказов на выделение автобусов юридическим лицам и гражданам для осуществления туристско-экскурсионных, специальных, школьных, вахтовых перевозок, доставки пассажиров к местам массового отдыха и т. д.;

- проведение заказчиком инструктажа руководителей, групп по вопросам обеспечения безопасности движения;

- проведение владельцем автобуса инструктажа водителей об особенностях маршрута и условиях обеспечения безопасности движения;

- назначение контрольного времени возвращения автобуса к месту стоянки.

При перевозках детей:

- наличие на транспортном средстве устройств ограничения скорости;

- уведомление органов ГИБДД для принятия мер по усилению надзора за движением и решения вопроса о сопровождении колонн автобусов специальными транспортными средствами при организации школьных перевозок, массовых перевозок детей (в лагеря труда и отдыха и т. д.);

- обеспечение допуска к управлению автобусами, осуществляющими перевозки детей водителей, имеющих непрерывный стаж работы в качестве водителя автобуса не менее трех последних лет;

8. При перевозках на горных маршрутах:

- наличие материалов обследования автобусных маршрутов, отнесенных к категории горных;
- наличие документов, подтверждающих стажировку водителей на конкретных горных маршрутах в установленные сроки и стажа работы водителем автобуса не менее трех лет;
- проведение занятий с водителями автобусов, обслуживающими горные маршруты не реже двух раз в год (перед сезонными изменениями дорожных и климатических условий).

При проверке деятельности должностных лиц организаций и индивидуальных предпринимателей по выпуску транспортных средств на линию осуществляется контроль за качеством проверки технического состояния и конструкции ТС, наличия необходимых для участия в дорожном движении и оформленных в установленном порядке документов, наличия отметок в путевом листе о прохождении предрейсового медицинского осмотра, отметками в путевом листе о допуске ТС к участию в дорожном движении.

В ходе проверки используются передвижные средства технического диагностирования и другие приборы, позволяющие оперативно определить нарушение (алкотестеры, приборы для выявления признаков изменения маркировки ТС и подделки документов, устройства для считывания показаний с тахографов).

При проведении проверки особое внимание обращается на ТС, выезжающие на линию:

- с просроченным полисом ОСАГО либо без них;
- в конструкцию которых внесены изменения без разрешения Госавтоинспекции;
- с техническими неисправностями и условиями, при которых запрещается эксплуатация ТС;
- с нарушением условий лицензирования либо без лицензий (в случаях, когда такие перевозки подлежат в соответствии с законодательством лицензированию);
- осуществляющих перевозку опасных и крупногабаритных грузов с нарушением соответствующих Правил перевозки грузов автомобильным транспортом, ДОПОГ и Инструкции;
- с нарушением установленных требований к оформлению путевой документации (с отсутствием отметок о прохождении предрейсового медицинского осмотра водителей, об исправности ТС и разрешении должностного лица на выезд).

При выявлении в рамках проведения внеплановых и плановых проверок юридических лиц, индивидуальных предпринимателей соответствующих нарушений сотрудниками принимаются меры по:

- возбуждению дел о соответствующих административных правонарушениях (при необходимости проводятся административные расследования);
- подготовке предписаний;
- внесению представлений об устранении причин административных правонарушений и условий, способствующих их совершению;
- информированию о выявленных нарушениях законодательства Российской Федерации органов прокуратуры.

Особенности проведения плановых проверок. Юридическим фактом для проведения плановой проверки является наступление периода времени, в течение которого соответствующим органом Госавтоинспекции запланирована в календарном году проверка объекта надзора.

Плановая проверка проводится в форме документарной проверки и (или) выездной проверки.

О проведении плановой проверки юридическое лицо, индивидуальный предприниматель уведомляются органом Госавтоинспекции не позднее трех рабочих дней до начала ее проведения посредством направления копии соответствующего распоряжения органа Госавтоинспекции, заверенного надлежащим образом, почтовым отправлением с уведомлением о вручении либо нарочно с отметкой о получении, либо иным доступным способом.

В целях обеспечения доказательства надлежащего уведомления лица о предстоящей проверке под иным доступным способом следует понимать такое уведомление, которое может впоследствии быть подтверждено в рамках проверки действий должностных лиц Госавтоинспекции со стороны органов прокуратуры или суда.

При направлении уведомления заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении необходимо учитывать, что лица, отказавшиеся от получения направленных материалов или не явившиеся за их получением, несмотря на почтовое извещение, признаются извещенными надлежащим образом.

В случае отдаленного нахождения проверяемого лица копия распоряжения о проверке может быть направлена посредством факсимильной связи с последующим получением обратно по каналу факсимильной связи копии распоряжения, содержащей отметку о получении копии документа уполномоченным представителем проверяемого лица с указанием даты и времени получения, а также включающую подпись и данные подписанта (ФИО, должность).

В случае проведения плановой проверки (документарной и выездной) членов саморегулируемой организации орган Госавтоинспекции дополнительно уведомляет саморегулируемую организацию в порядке, установленном настоящим пунктом, указывая, в том числе юридических лиц, индивидуальных предпринимателей-членов саморегулируемой организации, в отношении которых проводится плановая проверка.

Последовательность действий при проведении плановой проверки:

- выезд по адресу нахождения (осуществления деятельности) юридического лица или индивидуального предпринимателя;
- объявление распоряжения о проведении проверки;
- предъявление служебного удостоверения;
- вручение копии распоряжения о проведении проверки законному представителю юридического лица или индивидуального предпринимателя;
- ознакомление представителей юридического лица или индивидуального предпринимателя с их правами и обязанностями при проведении проверки;
- проверка соответствия состоящих на балансе транспортных средств, в том числе специализированных, виду перевозок и характеристикам перевозимого груза;
- истребование и изучение документов, сведений и информации об организации деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения;
- обеспечение профессиональной надежности водительского состава;
- обеспечение эксплуатации транспортных средств в технически исправном состоянии;
- организации перевозочного процесса;
- проверка зоны проведения работ по техническому обслуживанию и ремонту либо наличия договора на проведение работ по техническому обслуживанию и ремонту принадлежащих им транспортных средств с организацией, имеющей сертификат на выполнение таких услуг;
- проверка кабинета предрейсовых, послерейсовых, межрейсовых медицинских осмотров или наличие соответствующего договора;
- проверка деятельности должностных лиц организаций и индивидуальных предпринимателей по выпуску транспортных средств на линию;
- запрос (устный) у представителя юридического лица или индивидуального предпринимателя и получение устных пояснений по мере необходимости;
- по мере необходимости запросы у должностных лиц проверяемого юридического лица или индивидуального предпринимателя и органов государственной власти дополнительных документов и информации;
- фиксирование в установленном порядке выявленных фактов нарушения законодательства Российской Федерации;
- завершение проверки.

Полномочия сотрудников, проводящих проверку, подтверждаются служебными удостоверениями и распоряжением о проведении проверки.

В начале проведения проверки сотрудник, проводящий проверку, объявляет распоряжение о проведении проверки и вручает представителю юридического лица или индивидуального предпринимателя копию распоряжения о проведении проверки. На оригинале распоряжения о проведении проверки, остающемся у сотрудника, проводящего проверку, представитель юридического лица или индивидуального предпринимателя проставляет отметку о получении копии с подписью и с указанием своей должности (иного подтверждения своего статуса представителя), фамилии, имени и отчества, а также даты получения копии. Подписанный представителем юридического лица или индивидуального предпринимателя оригинал распоряжения приобщается к материалам проверки.

В случае отказа представителя юридического лица или индивидуального предпринимателя от получения копии распоряжения о проведении проверки, в оригинале распоряжения о проведении проверки делается соответствующая запись.

Сотрудник, проводящий проверку, знакомит представителя юридического лица или индивидуального предпринимателя с порядком проведения проверки и его правами и обязанностями.

После вручения копии распоряжения о проведении проверки и ознакомления представителя юридического лица или индивидуального предпринимателя с порядком проведения проверки и его правами и обязанностями сотрудники, проводящие проверку, приступают к проведению проверки.

Особенности проведение внеплановой и совместной проверок. Внеплановая проверка проводится по основаниям, указанным в пункте 6 статьи 30 Федерального закона от 15 ноября 1995 года № 196-ФЗ.

Внеплановая проверка по основанию, указанному в абзаце втором пункта 6 статьи 30 Федерального закона от 15 ноября 1995 года № 196-ФЗ, проводится на предмет устранения нарушения обязательных требований, указанных в предписаниях по ранее проведенной проверке (проверкам).

Внеплановая проверка по основанию, указанному в абзаце третьем пункта 6 статьи 30 Федерального закона от 15 ноября 1995 года № 196-ФЗ, проводится в объеме, необходимом для проверки тех вопросов, которые указаны в обращении (информации), а также которые необходимы для установления причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий с особо тяжкими последствиями.

Внеплановая проверка по основанию, указанному в абзаце четвертом пункта 6 статьи 30 Федерального закона от 15 ноября 1995 года № 196-ФЗ, проводится в объеме, необходимом для выполнения поручения Президента Российской Федерации или Правительства Российской Федерации либо требования прокурора о проведении внеплановой проверки в рамках

надзора за исполнением законов по поступившим в органы прокуратуры материалам и обращениям.

Внеплановая проверка юридических лиц, индивидуальных предпринимателей по основанию, указанному в абзацах втором и третьем пункта 6 статьи 30 Федерального закона от 15 ноября 1995 года № 196-ФЗ, проводится после согласования с органом прокуратуры по месту осуществления деятельности таких юридических лиц, индивидуальных предпринимателей в порядке, установленном частью 12 статьи 10 Федерального закона от 26 декабря 2008 года № 294-ФЗ.

Согласование осуществляется путем направления в соответствующий орган прокуратуры заявления о согласовании проведения внеплановой проверки.

В целях установления причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий с особо тяжкими последствиями внеплановая выездная проверка по основанию, указанному в абзаце третьем пункта 6 статьи 30 Федерального закона от 15 ноября 1995 года № 196-ФЗ, может быть проведена незамедлительно с последующим извещением органа прокуратуры в порядке, установленном частью 12 статьи 10 Федерального закона от 26 декабря 2008 года № 294-ФЗ.

Распоряжение о проведении совместной плановой или внеплановой проверки издается в случае, если имеются основания полагать, что в процессе проведения проверки могут быть выявлены нарушения требований законодательных, иных нормативных правовых актов Российской Федерации, контроль и надзор за соблюдением которых не входит в компетенцию Госавтоинспекции.

При проведении совместной проверки координация действий сотрудников заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, их территориальных органов, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, включенных в группу по проведению проверки, осуществляется руководителем указанной группы. При проведении проверки сотрудники заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, их территориальных органов, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления осуществляют действия в пределах установленной законодательством Российской Федерации компетенции указанных органов.

Предупреждение и пресечение административных правонарушений. Предупреждение и пресечение административных правонарушений требований законодательства Российской Федерации осуществляется путем возбуждения дел об административных правонарушениях в отношении юридических и физических лиц и выдаче предписаний и представлений в порядке, предусмотренном КоАП Российской Федерации.

Возбуждение дел об административных правонарушениях осуществляется по основаниям, в порядке и в сроки, предусмотренные КоАП Российской Федерации об административных правонарушениях.

Предписание выдается за подписью главного государственного инспектора безопасности дорожного движения или его заместителя с указанием сроков устранения выявленных недостатков.

В случаях, когда сроки устранения выявленных недостатков нормативно не установлены, устанавливается месячный срок представления информации о принимаемых мерах.

За выполнением предписаний устанавливается контроль. В случае невыполнения в срок законного предписания в отношении должностных, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей возбуждается дело об административном правонарушении, предусмотренное частью 1 статьи 19.5 КоАП Российской Федерации.

Представление об устранении причин и условий, способствовавших совершению административного правонарушения в области безопасности дорожного движения, должно основываться на материалах соответствующего дела об административном правонарушении.

Анализ материалов дела об административном правонарушении должен быть проведен всесторонне и полно, с установлением причинных связей между действиями (бездействием) виновного лица и обстоятельствами, побудившими совершить нарушение законодательства Российской Федерации.

Представление должно содержать в себе предложения о разработке и реализации организационных, кадровых, технических и иных мероприятий, направленных на недопущение повторного совершения аналогичного административного правонарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В соответствии со статьей 29.13 КоАП Российской Федерации организации и должностные лица обязаны рассмотреть представление в течение месяца со дня его получения и сообщить о принятых мерах.

§ 4. Государственный контроль за соответствием конструкции, техническим состоянием транспортных средств, находящихся в эксплуатации, требованиям законодательства о техническом регулировании

Вступивший в силу 1 января 2015 года технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденный решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года № 877 (далее – Технический регламент), установил, что кон-

троль за внесением изменений в конструкцию транспортных средств зарегистрированных в Госавтоинспекции осуществляется в соответствии с требованиями раздела 4 главы V Технического регламента.

Внесение изменений в конструкцию транспортного средства проводить по разрешению и под контролем подразделения Госавтоинспекции, осуществляющего функции по техническому надзору, независимо от места учета транспортного средства, а в случае его отсутствия – в подразделении(-ях), определяемых главным государственным инспектором безопасности дорожного движения по субъекту Российской Федерации.

Решение о возможности внесения изменений в конструкцию транспортного средства принимать в день обращения заявителя руководителем подразделения Госавтоинспекции, осуществляющего функции по техническому надзору по результатам осмотра транспортного средства (за исключением внесения изменений в конструкцию, дающих возможность последующего использования транспортных средств водителями с нарушением функций опорно-двигательного аппарата) и рассмотрения следующих документов:

- а) заявления (Приложение № 1);
- б) документа, удостоверяющего личность заявителя;
- в) доверенности, договора, либо иного документа, удостоверяющего полномочия заявителя на представление интересов владельца транспортного средства, в случаях предусмотренных законодательством Российской Федерации;
- г) регистрационного документа транспортного средства и паспорта транспортного средства (при их наличии у заявителя);
- д) заключение предварительной технической экспертизы конструкции транспортного средства.

Выдача заключений предварительной технической экспертизы и проверка безопасности конструкции транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями, осуществляется аккредитованными на Технический регламент испытательными лабораториями (центрами), включенными в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза (далее – Реестр) (письмо Минпромторга России от 27 ноября 2014 года № ДА-19738/20).

Реестр размещен на странице Департамента технического регулирования официального сайта Евразийской экономической комиссии: <http://www.eurasiancommission.org/ru>.

Принятие решения о выдаче свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности (далее – свидетельство) на основании документов, указанных выше, а также владельцем транспортного средства представляются дополнительно следующие документы:

- заявления-декларации (Приложение № 2);

– заверенных в установленном порядке копий сертификатов соответствия на использованные составные части и предметы оборудования, запасные части и принадлежности, подлежащие обязательной сертификации (в случае отсутствия маркировки знаком соответствия);

– протокола технической экспертизы после внесения изменений в конструкцию транспортного средства.

Сведения об уплате государственной пошлины получают через Государственную информационную систему о государственных и муниципальных платежах государственных органов и организаций в электронном виде, которые также могут быть представлены заявителем по собственной инициативе;

Факт прохождения технического осмотра транспортного средства после внесения изменений в конструкцию устанавливается из Единой автоматизированной системы технического осмотра. Заявителем по собственной инициативе может быть представлена диагностическая карта установленного образца по результатам проведения технического осмотра.

По результатам проверки выполнения требований Технического регламента, рассмотрения представленных документов и осмотра транспортного средства (за исключением внесения изменений в конструкцию, дающих возможность последующего использования транспортных средств водителями с нарушением функций опорно-двигательного аппарата) оформлять, регистрировать и выдавать заявителю свидетельство по форме, предусмотренной приложением № 18 к Техническому регламенту и приложением № 5 к Правилам заполнения бланков одобрения типа транспортного средства, одобрения типа шасси, уведомления об отмене документа, удостоверяющего соответствие техническому регламенту, свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства и свидетельства о соответствии конструкции транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности, утвержденными решением Коллегии ЕЭК от 9 декабря 2014 года № 232 (далее – Правила), или отказывать в его выдаче с указанием причин (до изготовления бланков свидетельств, соответствующих требованиям Правил, допускается выдача свидетельств, изготовленных при помощи электронной вычислительной техники, только на транспортные средства, зарегистрированные в подразделениях Госавтоинспекции МВД России).

Подготовленные Свидетельства выдаются заявителям за подписью:

– руководителя (его заместителя или лица, уполномоченного руководителем) Центра специального назначения в области обеспечения безопасности дорожного движения МВД России;

– главного государственного инспектора безопасности дорожного движения по субъекту Российской Федерации (его заместителя).

Сведения о выданных свидетельствах вносить в реестр (приложение № 3), который ведется, в том числе, и в электронной форме.

Документы, послужившие основанием к выдаче свидетельства, подшиваются в дело, и хранятся не менее 5 лет, реестр хранится не менее 10 лет.

Приложение № 1

ЗАЯВЛЕНИЕ		
В Госавтоинспекцию _____ (наименование подразделения)		
Я, _____, (фамилия, имя, отчество заявителя)		
прошу рассмотреть вопрос о возможности внесения следующих изменений в конструкцию транспортного средства: _____		
и выдаче документов, подтверждающих его соответствие после внесенных изменений.		
Сведения о транспортном средстве	Заполняется заявителем или из информационных учетов	По результатам осмотра сотрудником
Марка, модель ТС		
Тип/категория ТС		
Цвет		
Регистрационный знак		
Идентификационный номер VIN		
Кузов (кабина, прицеп) N		
Шасси (рама) N		
Модель двигателя		
соответствует/не соответствует (ненужное зачеркнуть)		
_____ (дата, время принятия решения) (подпись) (И.О. Фамилия сотрудника)		

СВЕДЕНИЯ О СОБСТВЕННИКЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА
_____ (наименование юридического лица или фамилия, имя, отчество (при наличии) физического лица)
Дата регистрации юридического лица или дата рождения физического лица Документ, удостоверяющий личность _____
ИНН (для физических лиц при наличии) _____
Адрес регистрации юридического лица или адрес места жительства физического лица _____
_____ (индекс, субъект Российской Федерации, район, населенный пункт, улица, дом, корпус, квартира)

Тел. _____ Адрес электронной почты (при наличии) _____

ПРЕДСТАВИТЕЛЬ СОБСТВЕННИКА

(фамилия, имя, отчество (при наличии))
Документ, удостоверяющий личность _____
(серия, номер, когда, кем выдан)
Адрес места жительства _____
(субъект Российской Федерации, район,
населенный пункт, улица, дом, корпус, квартира)
Телефон _____

(дата) (подпись) (И.О. Фамилия заявителя)

РЕШЕНИЕ О ВОЗМОЖНОСТИ ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ	Внесение указанных изменений в конструкцию транспортного средства _____ (возможно или невозможно по причине)

	Для получения свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности необходимо _____ _____

(дата, время принятия решения) (подпись) (И.О. Фамилия сотрудника)

Сведения о транспортном средстве после внесения изменений в его конструкцию	Заполняется заявителем или из информационных учетов	По результатам осмотра сотрудником
Марка, модель ТС		
Тип/категория ТС		
Цвет		
Идентификационный номер VIN		
Кузов (кабина, прицеп) N		
Шасси (рама) N		
Модель двигателя		
Внесенные изменения	по заявлению-декларации	
соответствует/не соответствует (ненужное зачеркнуть)		

(дата, время принятия решения) (подпись) (И.О. Фамилия сотрудника)	
ПРОВЕРКИ ПО АВТОМАТИЗИРОВАННЫМ УЧЕТАМ	
(дата, время принятия решения)(подпись) (И.О. Фамилия сотрудника)	
ПРИНЯТО ОТ ЗАЯВИТЕЛЯ	
заключение предварительной технической экс- пертизы конструкции транспортного средства	
заявление-декларация об объеме и качестве ра- бот по внесению изменений в конструкцию транспортного средства	
протокол технической экспертизы	
Иные документы, представленные заявителем	
Проверены представленные документы и реквизиты документа об уплате государственной пошлины	
(дата, время приема документов) (подпись) (И.О. Фамилия сотрудника)	
РЕШЕНИЕ ПО ЗАЯВЛЕНИЮ	
(дата, время принятия решения) (подпись) (И.О. Фамилия сотрудника)	
ВЫДАНО ЗАЯВИТЕЛЮ	
Свидетельство о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изме- нениями требованиям безопасности (серия, N)	
(дата, время) (подпись заявителя в получении)	

Приложение № 2

Заявление-декларация об объеме и качестве работ по внесению изменений в конструкцию транспортного средства

В конструкцию транспортного средства:
марка, модель

государственный регистрационный знак

идентификационный номер (VIN)

номер шасси (рамы)

номер кузова (коляски)
модель двигателя
производителем работ
(фамилия, имя, отчество или наименование юридического лица, выполнившего работы по внесению изменений в конструкцию транспортного средства)
(адрес места жительства или юридический адрес)

в соответствии с сертификатом соответствия от _____ N _____,
выданным _____, внесены
следующие изменения: _____
(описываются внесенные изменения в конструкцию
систем, узлов и агрегатов ТС)

Характеристики транспортного средства после внесенных изменений в его конструкцию

Колесная формула/ведущие колеса	
Схема компоновки транспортного средства	
Тип кузова/количество дверей (для категории М1)	
Количество мест спереди/сзади (для категории М1)	
Исполнение грузозачного пространства (для категории N)	
Кабина (для категории N)	
Пассажировместимость (для категорий М2, М3)	
Количество мест для сидения (для категорий М2, М3, L)	
Общий объем багажных отделений (для категории М3 класса III)	
Рама (для категории L)	
Количество осей/колес (для категории O)	
Масса транспортного средства в снаряженном состоянии, кг	
Технически допустимая полная масса транспортного средства, кг	
Габаритные размеры, мм - длина - ширина - высота	

База, мм	
Колея передних/задних колес, мм	
Описание гибридного транспортного средства	
Двигатель внутреннего сгорания (марка, тип) - экологический класс - количество и расположение цилиндров - рабочий объем цилиндров, см ³ - степень сжатия - максимальная мощность, кВт (об./мин.) - максимальный крутящий момент, Нм (об./мин.) Топливо	
Система питания (тип)	
Система зажигания (тип)	
Система выпуска и нейтрализации отработавших газов	
Трансмиссия (тип) Сцепление (марка, тип) Коробка передач (марка, тип)	
Подвеска (тип) - передняя - задняя Рулевое управление (марка, тип)	
Тормозные системы (тип) - рабочая - запасная - стояночная	
Шины (марка, тип)	
Дополнительное оборудование транспортного средства	

Работы выполнены в полном объеме в соответствии с заключением предварительной технической экспертизы конструкции транспортного средства

№ _____ выданного _____

(указываются реквизиты организации, выдавшей заключение предварительной технической экспертизы)

Приложение (иные документы): _____

«__» _____ 20__ г.

(подпись)
М.П.

(фамилия)

РЕЕСТР
выданных свидетельств о соответствии транспортного средства
с внесенными в его конструкцию изменениями
требованиям безопасности

N п/п	дата выдачи свидетельства	серия, номер свидетельства	сведения о транспортном средстве	
			государственный регистрационный знак	марка, модель
1	2	3	4	5

Ф.И.О. физического лица или наименование юридического лица, являющегося собственником транспортного средства	Краткое описание внесенных изменений	Номер дела, том, страница
6	7	8

**§ 5. Правовое обеспечение предоставления государственных услуг
подразделениями ГИБДД в области дорожного движения**

Современное развитие многих стран мира характеризуется формированием информационного общества, важнейшим шагом на пути, построения которого является создание информационного пространства, а информация рассматривается как главный фактор современной геополитической динамики.

В организационно-техническом плане информационное пространство представляет собой совокупность баз и банков данных, информационных технологий осуществления информационных процессов на основе телекоммуникационных сетей и программно-организационных структур, функционирующих по определенным принципам, обеспечивающих информационное взаимодействие субъектов и удовлетворение их информа-

ционных потребностей. Данный подход закреплен в Концепции¹ формирования и развития единого информационного пространства России и соответствующих государственных информационных ресурсов.

В Государственной программе² Российской Федерации «Информационное общество (2011–2020 годы)» в целях развития единого информационного пространства в правовом аспекте предусматривается формирование единого пространства юридически значимого электронного взаимодействия; создание и развитие государственных межведомственных информационных систем, предназначенных для принятия решений в реальном времени; создание и развитие защищенного сегмента сети Интернет и системы межведомственного электронного документооборота.

В 2010 году принят Закон «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг»³.

Основными целями Закона являются повышение качества предоставления государственных услуг и исполнения государственных функций, предусматривающих взаимодействие с гражданами или организациями, а также повышение эффективности и результативности деятельности государственных органов и органов местного самоуправления.

Действие Закона распространяться на деятельность федеральных органов исполнительной власти, органов управления государственных внебюджетных фондов Российской Федерации, исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации, местных администраций по предоставлению государственных услуг физическим лицам и организациям, а также по исполнению государственных функций.

Кроме того, в сферу регулирования закона включена деятельность организаций, участвующих в установленном порядке в предоставлении (исполнении) государственных услуг (функций) в том числе и относящиеся к Госавтоинспекции, получившие соответствующую конкретизацию в правовых актах Правительства России и ведомственных нормативах МВД России.

Действующий Закон установил требования к процедурам предоставления и исполнения государственных услуг, а также к порядку взаимодействия органов, предоставляющих и исполняющих государственные услуги (функции), с гражданами и организациями, в том числе в электронном виде.

¹ Концепция формирования и развития единого информационного пространства России и соответствующих государственных информационных ресурсов: одобрена решением Президента Рос. Федерации от 23 ноября 1995 года № Пр-1694.

² Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Информационное общество (2011–2020 годы)»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 15 апреля 2014 года № 313: в ред. от 17 июня 2015 года.

³ Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг: Федер. закон Рос. Федерации от 27 июля 2010 года № 210-ФЗ: в ред. от 13 июля 2015 года. Далее – Закон.

Не мало важным аспектом является то, что Закон впервые ввел определения и их понятия как: «государственная (муниципальная) услуга», «государственная (муниципальная) (функция)», «заявитель», «запрос», «административный регламент», «стандарт предоставления государственной (муниципальной) услуги, исполнения государственной (муниципальной) функции», «многофункциональный центр предоставления государственных и муниципальных услуг», «предоставление государственных (муниципальных) услуг, исполнение государственных (муниципальных) функций в электронном виде».

В Законе закреплены принципы предоставления государственных услуг и исполнения государственных функций, права заявителя и обязанности органов в процессе предоставления государственных услуг и исполнения государственных функций.

Следует отметить, что Законом установлены полномочия федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере административной реформы. Так в частности на Правительство Российской Федерации возлагается обязанность проведения в установленном порядке мониторинга предоставления государственных услуг. С этой целью и в порядке исполнения Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года № 601 «Об основных направлениях совершенствования системы государственного управления» Правительство Российской Федерации своим постановлением¹ утвердило Правила оценки гражданами качества предоставления государственных услуг, а также применения результатов оценки как основания для принятия решения о досрочном прекращении исполнения соответствующими руководителями своих должностных обязанностей.

Этим постановлением утвержден перечень государственных услуг, в отношении которых проводится оценка гражданами эффективности деятельности руководителей территориальных органов исполнительной власти их структурных подразделений. К государственным услугам внесены в этот перечень предоставляемые МВД России и подлежащие оценки со стороны граждан отнесены:

¹ Об оценке гражданами эффективности деятельности руководителей территориальных органов федеральных органов исполнительной власти (их структурных подразделений) и территориальных органов государственных внебюджетных фондов (их региональных отделений) с учетом качества предоставления ими государственных услуг, а также о применении результатов указанной оценки как основания для принятия решений о досрочном прекращении исполнения соответствующими руководителями своих должностных обязанностей: Постановление Правительства Рос. Федерации от 12 декабря 2012 года № 1284: в ред. от 6 марта 2015 года.

- предоставление сведений об административных правонарушениях в области дорожного движения.
- проведение экзаменов на право управления транспортными средствами и выдача водительских удостоверений.
- регистрация автотранспортных средств и прицепов к ним.
- выдача юридическому лицу или гражданину Российской Федерации разрешения на транспортирование оружия и (или) патронов.
- выдача лицензии на частную детективную (сыскную) деятельность и удостоверения частного детектива.
- выдача гражданину Российской Федерации лицензии на приобретение спортивного или охотничьего огнестрельного гладкоствольного длинноствольного оружия, охотничьего пневматического оружия и спортивного пневматического оружия с дульной энергией свыше 7,5 Дж и патронов к нему.

Для сбора информации о качестве оказания государственных услуг создана «Информационно-аналитическая система мониторинга качества государственных услуг»¹ оператором, которой является Министерство экономического развития Российской Федерации. Система ИАС МКГУ представлена в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» на специализированном сайте «Ваш контроль»² позволяющий пользователям сети «Интернет», прошедшим авторизацию размещать отзывы и оценки о качестве оказываемых государственных услуг.

Оценка эффективности деятельности руководителей выявляется мнением гражданина о качестве предоставления государственных услуг (по 5-балльной шкале), включая оценку по следующим основным критериям:

- а) время предоставления государственных услуг;
- б) время ожидания в очереди при получении государственных услуг;
- в) вежливость и компетентность сотрудника, взаимодействующего с заявителем при предоставлении государственных услуг;
- г) комфортность условий в помещении, в котором предоставлены государственные услуги;
- д) доступность информации о порядке предоставления государственных услуг.

В отношении государственных услуг, предоставление которых осуществляется в электронном виде, гражданам обеспечивается возможность их оценки на всех стадиях предоставления государственных услуг (информирование о порядке получения государственных услуг, запись на прием, подача заявления, получение информации о ходе предоставления государ-

¹ Далее – ИАС МКГУ.

² [Http://www.vashkontrol.ru](http://www.vashkontrol.ru).

ственных услуг, получение результата их предоставления) непосредственно после их получения.

Для оценки государственных услуг, предоставляемых в электронном виде, используются такие критерии качества, как:

- доступность информации о порядке предоставления государственных услуг,
- доступность электронных форм документов, необходимых для предоставления государственных услуг,
- доступность инструментов совершения в электронном виде платежей, необходимых для получения государственных услуг,
- время ожидания ответа на подачу заявления,
- время предоставления государственных услуг,
- удобство процедур предоставления государственных услуг, включая процедуры записи на прием,
- подачи заявления,
- оплаты обязательных платежей,
- информирования заявителя о ходе предоставления государственных услуг, а также получения результата предоставления государственных услуг.

Ещё одним механизмом повышения качества предоставления и исполнения государственных услуг (функций), предусмотренных законом, является разработка и утверждение федеральных, региональных и муниципальных программ повышения качества предоставления таких услуг.

Одна из новелл Закона определяет общие требования к разработке и утверждению административных регламентов и стандартов, лежащих в основе механизма предоставления государственных услуг и исполнения государственных функций.

По своему содержанию административный регламент – нормативный правовой акт, содержащий последовательное описание административных процедур, совершаемых органом, предоставляющим государственную услугу или исполняющим государственную функцию, и содержащий, в установленном порядке законом, стандарт предоставления государственной услуги, и исполнения государственной функции.

Особое место в Законе отведено созданию на территории субъектов Российской Федерации (муниципальных образований) многофункциональных центров предоставления государственных и муниципальных услуг¹ в целях организации предоставления таких услуг по принципу «одного окна». В соответствие, с которым обращение заявителя за услугой осуществляется однократно, а взаимодействие с органами осуществляется многофункциональным центром без участия заявителя в соответствии с за-

¹ Далее – МФЦ.

конодательством Российской Федерации и принятыми соглашениями о взаимодействии между органами исполнительной власти.

Отдельная глава 5 Закона посвящена использованию информационно-телекоммуникационных технологий при предоставлении государственных и муниципальных услуг, в том числе «Федеральный реестр государственных и муниципальных услуг (функций)» и «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)»¹ с применением единой системы межведомственного электронного взаимодействия.

Назначение и правила формирования и функционирования единой системы межведомственного электронного взаимодействия определены, соответствующим постановлением Правительства России², оператором которой выступает Министерство связи и массовых коммуникаций Российской Федерации.

Создание и функционирование Единого портала государственных (муниципальных) услуг (функций) позволяет обеспечивать свободный доступ заявителей к части получения сведений об услугах (функциях), размещенных в сводном реестре государственных (муниципальных) услуг (функций) и распространяемых с использованием сети Интернет в электронном виде.

Принятый Закон позволил обеспечивать:

- ✓ снижение издержек граждан и организаций на преодоление административных барьеров, взаимодействие с органами власти;
- ✓ повышение качества и эффективности исполнения принимаемых решений;
- ✓ повышение уровня удовлетворенности граждан и организаций качеством и доступностью государственных и муниципальных услуг;
- ✓ единообразную правовую регламентацию действий и процедур по исполнению государственных (муниципальных) функций, процедур внутренней деятельности органов власти и их взаимодействия между собой;
- ✓ оптимизацию показателей исполнения государственной (муниципальной) функции, в том числе в интересах граждан и организаций, реализация прав и обязанностей которых обеспечивается исполнением государственной (муниципальной) функции;
- ✓ доступность для граждан и организаций информации о порядке и ходе исполнения государственной (муниципальной) функции на каждой стадии;
- ✓ контроль исполнения государственных (муниципальных) функций.

¹ [Http://www.gosuslugi.ru](http://www.gosuslugi.ru).

² О единой системе межведомственного электронного взаимодействия: Постановление Правительства Рос. Федерации от 8 сентября 2010 года № 697: в ред. от 5 декабря 2014 года.

Заложенные в Законе подходы в полном объеме трансформировались на государственные услуги (функций) предоставление которых отнесены к компетенции структурных подразделений системы МВД России.

В целях реализации Закона МВД России был подготовлен и утвержден Перечень государственных услуг (функций), предоставляемые органами внутренних дел Российской Федерации¹.

В основу формирования Перечня государственных услуг, предоставляемые органами внутренних дел, положены отнесенные федеральным законодательством обязанности, возлагаемые на полицию. Так, в соответствии с п. 19 статьи 12 закона «О полиции» на органы внутренних дел в области дорожного движения возлагаются следующие обязанности:

- осуществлять государственный контроль (надзор) за соблюдением правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- регулировать дорожное движение;
- оформлять документы о дорожно-транспортном происшествии;
- осуществлять государственный учет основных показателей состояния безопасности дорожного движения;
- принимать экзамены на право управления автотранспортными средствами, трамваями, троллейбусами и выдавать водительские удостоверения;
- регистрировать в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, автотранспортные средства и прицепы к ним и выдавать в установленных случаях свидетельства о допуске их к перевозке опасных грузов;
- осуществлять по основаниям и в порядке, которые предусмотрены Правительством Российской Федерации, сопровождение транспортных средств;
- согласовывать маршруты крупногабаритных транспортных средств, а в установленных законодательством Российской Федерации случаях – тяжеловесных транспортных средств.

Из всего объема реализуемых обязанностей возлагаемых на структурные подразделения Госавтоинспекции в области безопасности дорожного движения к государственным услугам в соответствие с постановлением Правительства РФ от 12 декабря 2012 года № 1284 отнесены только:

- предоставление сведений об административных правонарушениях в области дорожного движения;
- регистрация автотранспортных средств и прицепов к ним;

¹ О повышении качества предоставления государственных услуг в системе МВД России: Приказ МВД России от 29 декабря 2014 года № 1144.

– проведение экзаменов на право управления транспортными средствами и выдача водительских удостоверений.

Статья 12 Закона устанавливает, что предоставление государственной услуги должна осуществляться в соответствии с административным регламентом. В этой норме содержится и общие требования к структуре административного регламента. Сам порядок разработки и утверждения административного регламента по предоставлению соответствующей услуги определяется Правительством Российской Федерации¹.

Разработка административных регламентов по предоставлению соответствующей государственной услуги в области дорожного движения отнесена к компетенции Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России. В настоящее время ГУ ОБДД МВД России подготовило и ввело в действие административный регламент по регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним предназначенных для движения по дорогам общего пользования².

Административный регламент по предоставлению государственной услуги проведения экзаменов на право управления транспортным средством и выдаче водительского удостоверения, разработан в соответствии с постановлением Правительства России³ и утвержден приказом МВД России⁴.

По ряду направлений деятельности структурных подразделений Госавтоинспекции в области безопасности дорожного движения приняты административные регламенты исполнения государственных функций, а не услуг. Примерами таких регламентов по исполнению государственной функции, утвержденные соответствующими приказами МВД России, являются:

– предоставление сведений об административных правонарушениях в области дорожного движения⁵;

¹ О разработке и утверждении административных регламентов исполнения государственных функций и административных регламентов предоставления государственных услуг: Постановление Правительства Рос. Федерации от 16 мая 2011 года № 373: в ред. от 23 января 2014 года.

² Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним: Приказ МВД России от 7 августа 2013 года № 605.

³ О допуске к управлению транспортными средствами: Постановление Правительства Рос. Федерации от 24 октября 2014 года № 1097.

⁴ Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений: Приказ МВД России от 20 октября 2015 года № 995.

⁵ Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: Приказ МВД России от 2 марта 2009 года № 185.

– осуществление федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог¹.

Такое разногласие в части применения терминов «услуги» или «функции» в названии административных регламентов, в том числе и в области дорожного движения лежит, прежде всего, в отсутствии согласованного подхода применения правовых терминов и категорий, что привело к путанице в их определении в нормативно-правовом массиве. Так, в действующем законодательстве государственные услуги определяются то через услуги (работы), то через полномочия, то через функции, то через социальные услуги или деятельность.

Например, в соответствии с подпунктом «д» п. 2 Указа Президента РФ от 9 марта 2004 года № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» государственная услуга – это функция. Указ Президента РФ от 15 июня 1998 года № 711 (в ред. от 1 апреля 2015 года) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» пунктом 11 относит «услуги» или «функции» к обязанностям Госавтоинспекции.

Однако Федеральный закон от 27 июля 2010 г. № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» пунктом 1 статьи 2 закрепляет, что государственная услуга – это деятельность по реализации функций органа исполнительной власти, в том числе и в области дорожного движения по запросам заявителей в пределах установленных нормативными правовыми актами Российской Федерации, субъектов РФ полномочий органов, предоставляющих государственные услуги.

Следовательно, административные регламенты, утвержденные приказами МВД России от 2 марта 2009 года № 185 и от 30 марта 2015 года № 380, должны в своем названии использовать термин «государственная услуга». Возникает еще одно противоречие в отношении административного регламента, утвержденного приказом от 30 марта 2015 года № 380, в части того, что данный регламент не включен ни в один из обязательных перечней, утвержденных постановлением Правительства РФ от 12 декабря 2012 года № 1284 и приказом МВД России от 29 декабря 2014 года № 1144.

¹ Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в части соблюдения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог: Приказ МВД России от 30 марта 2015 года № 380.

§ 6. Регистрация транспортных средств

Правовые основы допуска транспортных средств к участию в движении по дорогам общего пользования в Российской Федерации. С появлением автомобилей и ростом их количества потребовалось введение элемента, с помощью которого имела бы возможность оперативно идентифицировать транспортное средство от других. Как свидетельствует история, автомобильный регистрационный знак всего на пять лет моложе самого автомобиля, и первый в мире такой знак был выдан во Франции еще в 1893 году. В последующие 6 лет регистрационные знаки ввели у себя Люксембург, Голландия, Норвегия, Венгрия, Бельгия и Германия. Конечно, это были простые металлические таблички, на которых краской было написано двух-, трехзначное число. С тех пор эволюция регистрационных знаков продвинулось далеко вперед.

Первым международным актом в области дорожного движения, которым определялись размеры, и формы номерного знака транспортного средства, а, следовательно, порядок их получения, стала Международная конвенция об автомобильном движении, заключенная в Париже в 1909 году. Конвенция впервые установила, что автомобиль, допущенный к участию в движении по дорогам общего пользования должен иметь номерной знак своей страны, а также иметь знак страны регистрации транспортного средства международного образца.

В работе той конференции участвовала и Россия. 12 февраля 1910 года «высочайшим повелением» данная Конвенция была ратифицирована. С этого момента Россия взяла на себя и другие обязательства Конвенции – это требования, предъявляемые к автомобилям, допущенным к передвижению на общественных дорогах, а также к лицам управляющим автомобилями, применение звукового сигнала, правила обгона и образцы дорожных указательных знаков.

29 декабря 1925 года Конвенция 1910 года постановлением Совета народных комиссаров СССР «... признана также имеющей силу и для Союза ССР». На основании этого постановления научно-технический комитет Народного комиссариата путей сообщения разработал образцы номерных знаков транспортных средств, технические условия их изготовления и порядок их выдачи на транспортные средства.

На протяжении последующих лет Международная конвенция не раз подвергалась пересмотру, вносились изменения с целью ее оптимизации в условиях быстрого развития автомобильного движения, совершенствования международно-правовых норм. В частности 24 марта 1926 года в Париже были заключены Конвенция о дорожном движении и международная Конвенция об автомобильном транспорте. ЦИК и СНК ССР постановлени-

ем от 26 сентября 1927 года ратифицировали международную конвенцию относительно передвижения автомобилей 1926 года.

На Конференции Объединенных Наций по дорожному движению и автомобильному транспорту в 1949 году в г. Женеве были приняты новые международные правовые акты Конвенция о дорожном движении и Протокол о дорожных знаках и сигналах. Учитывая различный уровень автомобильного движения в разных странах, часть технических положений Конвенции были приняты как обязательные, другая – как рекомендуемая практикой.

Государства, подписавшие или присоединившиеся к Конвенции и Протоколу, брали на себя обязательства выполнять требования названных документов в части не противоречащей национальному законодательству и нормам международного права. Относилось это и к регистрационным знакам устанавливаемых на транспортных средствах, где прерогатива по форме, размеру, цветового решения, использования буквенных и цифровых индексов отводилась национальному законодательству, а в случае участия транспортного средства в международном автомобильном движении требовалось установка регистрационного знака отвечающего Конвенции о дорожном движении. Руководствуясь этим государства, устанавливали регистрационные знаки, для транспортных средств эксплуатируемые на своей территории и регистрационные знаки для транспортных средств, участвующие в международном автомобильном движении.

Советский Союз присоединился к международной Конвенции о дорожном движении и Протоколу о дорожных знаках и сигналах 1949 года лишь в августе 1959 года. В связи с этим Совет министров СССР в январе 1963 года принял постановление, согласно которому были внесены изменения, и дополнения в действующие правила движения, принят новый государственный стандарт на дорожные знаки и указатели, разработаны образцы и определен порядок выдачи документов на управление транспортными средствами, участвующими в международном движении. Претерпели изменения и регистрационные знаки, как национальные, так и для участия в международном автомобильном движении. Национальные регистрационные знаки получили новое цветографическое решение с использованием четырех белых цифровых и трех буквенных символов на черном фоне знака, взамен черных символов на желтом фоне. На введенных регистрационных знаках использовались буквы русского алфавита – первые две буквы несли смысловую нагрузку региона регистрации транспортного средства, третья буква позволяла расширить количество номеров по данному региону.

Для участия в международном автомобильном движении, а проще для выезда за пределы Союза ССР требовалась замена регистрационного знака, отличающегося только лишь по применяемой буквенной серии, в

которой использовались буквы русского алфавита сходные с буквами латинским алфавитом. Это требование Конвенции выполнялось вплоть до начала 1994 года.

В очередной раз регистрационные знаки претерпели изменения, как в цветовом решении, так и в смысловой нагрузки, в связи с принятием в 1977 году нового ГОСТа, вступившего в силу с 1 января 1980 года. Введенный стандарт изменил цветовое решение регистрационного знака – фон знака стал белым, а применяемые символы черными. Кроме того, произошло деление регистрационных знаков выдаваемых на транспортные средства, принадлежащим юридическим и физическим лицам.

Процессы происшедшие в конце 80-х, начале 90-х годов, и приведшие к распаду СССР и образованию суверенных государств дали толчок созданию в каждом из них своего законодательства. Этот процесс не оставил в стороне и российское законодательство, в рамках которого был разработан новый стандарт на государственные регистрационные знаки транспортных средств.

На всем протяжении эволюции регистрационных знаков одновременно происходили изменения, касающиеся правового регулирования регистрации транспортных средств.

И так основанием допуска транспортных средств к участию в дорожном движении по дорогам общего пользования как на территории государства пребывания их владельца, так и за его пределами реализуется посредством обязательной государственной регистрации автомобилей, прицепов к ним и иной самоходной техники и выдачи регистрационных документов.

В настоящее время порядок регистрация транспортных средств на территории Российской Федерации осуществляется в соответствии с действующим федеральным законодательством и ведомственными правовыми актами, устанавливающими правовой механизм реализации административных процедур по предоставлению государственной услуги по регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним.

Порядок регистрации транспортных средств в Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России¹ регулируется:

– п. 3 ст. 15 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»²;

– Постановлением Правительства РФ от 12 августа 1994 года № 938 «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации»³;

¹ Далее – Госавтоинспекция.

² Далее – Закон о БДД.

³ Далее – Постановление.

– Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденными Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090¹;

– Правилами регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденными Приказом МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001²;

– Административным регламентом Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним, утвержденным Приказом МВД России от 7 августа 2013 года № 605³.

При исполнении государственной функции по регистрации транспортных средств подразделения Госавтоинспекции руководствуются:

– Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)⁴;

– ГОСТ Р 50577-93. Государственный стандарт Российской Федерации. «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования»⁵;

– Приказом МВД России от 28 марта 2002 года № 282 (в ред. от 11 апреля 2014 года) «О государственных регистрационных знаках транспортных средств»;

– Приказом МВД России от 27 апреля 2002 года № 390 (в ред. от 15 августа 2012 года) «О разработке и утверждении образцов специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и водителей к участию в дорожном движении».

Общий порядок регистрации транспортных средств в Госавтоинспекции. Транспортные средства допускаются к участию в дорожном движении на территории РФ путем их регистрации и выдачи соответствующих документов (п. 3 ст. 15 Закона о БДД). Следовательно, для того, чтобы транспортное средство могло использоваться в перевозках, оно должно быть зарегистрировано.

Регистрация автомототранспортных средств и прицепов к ним относится к обязанностям полиции (п. 19 ч. 1 ст. 12 Федерального закона от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции»). Данную функцию осуществля-

¹ Далее – Основные положения.

² Далее – Правила.

³ Далее – Регламент.

⁴ Утв. Решением Комиссии Таможенного союза 9 декабря 2011 года № 877.

⁵ Утв. Постановлением Госстандарта России от 29 июня 1993 года № 165: в ред. от 23 августа 2013 года.

ет Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России (Госавтоинспекция) (пп. «в» п. 11 Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденного Указом Президента РФ от 15 июня 1998 года № 711).

Непосредственно регистрацию транспортных средств производят регистрационные подразделения Госавтоинспекции (абз. 2 п. 6 Регламента). Сведения об их местонахождении и контактных телефонах размещаются в системе «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)¹» (www.gosuslugi.ru), на сайте МВД России (www.mvd.ru) и его территориальных органов, Госавтоинспекции МВД России (www.gibdd.ru), а также на информационных стендах подразделений Госавтоинспекции и в средствах массовой информации (пп. 3.1 Регламента).

В подразделениях Госавтоинспекции регистрируются автотранспортные средства с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 куб. см или максимальной мощностью электродвигателя более 4 кВт, а также максимальной конструктивной скоростью более 50 км/час и прицепы к ним, предназначенные для движения по автомобильным дорогам общего пользования (далее – транспортные средства) и принадлежащие юридическим лицам и гражданам РФ, иностранным юридическим лицам и гражданам, лицам без гражданства (п. 1 и абз. 2 п. 2 Постановления, п. 1 Правил, абз. 1 п. 51 Регламента).

Кроме того, регистрации подлежат транспортные средства, зарегистрированные в других государствах и временно ввезенные на территорию РФ на срок более шести месяцев (абз. 2 п. 1 Правил, абз. 1 п. 51 Регламента).

Собственники транспортных средств обязаны зарегистрировать транспортные средства или изменить их регистрационные данные (п. 3 Постановления, п. 4 Правил):

- а) в течение срока действия регистрационного знака «ТРАНЗИТ»²
или
- б) в течение 10 суток после:
 - приобретения транспортных средств;
 - выпуска транспортных средств в соответствии с таможенным законодательством Таможенного союза и законодательством РФ о таможенном деле;
 - снятия транспортных средств с учета;
 - замены номерных агрегатов;
 - возникновения иных обстоятельств, требующих изменения регистрационных данных.

¹ Далее – Единый портал госуслуг.

² Срок действия знака «ТРАНЗИТ» – 20 суток (п. 33.1 Правил).

Действующее федеральное законодательство устанавливает перечень транспортных средств, которые не регистрируются в подразделениях Госавтоинспекции, к ним относятся:

- участвующие в международном движении (п. 3 ст. 15 Закона о БДД);
- ввозимые на территорию РФ на срок менее 6 месяцев (п. 3 ст. 15 Закона о БДД);
- имеющие объем двигателя внутреннего сгорания 50 куб. см и менее либо максимальную мощность электродвигателя менее 4 кВт (п. 1 Постановления);
- предназначенные для продажи, которые принадлежат юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим торговлю транспортными средствами (абз. 3 п. 3 Постановления).

Помимо регистрационных подразделений Госавтоинспекции на территории Российской Федерации транспортные средства регистрируются:

- тракторы, самоходные дорожно-строительные и иные машины и прицепы к ним, включая автомототранспортные средства, имеющие максимальную конструктивную скорость 50 км/час и менее, а также транспортные средства, не предназначенные для движения по автомобильным дорогам общего пользования, – **в органах Ростехнадзора** (абз. 3 п. 2 Постановления);
- транспортные средства воинских формирований федеральных органов власти и иных организаций, имеющих воинские формирования – **в военных автомобильных инспекциях** (абз. 5 п. 2 Постановления).

Согласно п. 3 Постановления, п. 4 Правил и п. 2 Регламента регистрировать транспортные средства в Госавтоинспекции должны их собственники либо владельцы (лица, от имени собственников владеющие, пользующиеся или распоряжающиеся на законных основаниях транспортными средствами). При этом в п. 20 Правил уточняется, что по общему правилу транспортные средства регистрируются только за их **собственниками – физическими и юридическими лицами**, указанными в паспортах транспортных средств, заключенных в установленном порядке договорах или иных документах, удостоверяющих право собственности на транспортные средства в соответствии с законодательством РФ.

Регистрация транспортных средств за их **владельцами** производится только в случаях, прямо предусмотренных самими Правилами (п. 20 Правил). К таким случаям относятся:

- регистрация транспортных средств, являющихся предметом договора лизинга, за лизингополучателем (по соглашению сторон договора лизинга транспортное средство может регистрироваться либо за лизингодателем, либо за лизингополучателем) (пп. 48.1 Правил);

– регистрация транспортных средств за государственными и муниципальными унитарными предприятиями (которым транспортные средства принадлежат на праве хозяйственного ведения), а также казенными предприятиями и учреждениями (которым транспортные средства принадлежат на праве оперативного управления) (абз. 7 пп. 15.5 Регламента).

При ввозе транспортных средств и номерных агрегатов на территорию РФ они регистрируются за юридическими и физическими лицами, указанными в документах, выданных таможенными органами при таможенном оформлении (п. 19 Правил).

Транспортное средство может быть зарегистрировано только за одним юридическим или физическим лицом (п. 24 Правил).

Регистрация транспортных средств **индивидуальных предпринимателей** производится в том же порядке, что и для физических лиц, в качестве предпринимателей не зарегистрированных (абз. 1 п. 12 Правил). Транспортные средства, принадлежащие крестьянским (фермерским) хозяйствам, осуществляющим свою деятельность без образования юридического лица, регистрируются за главами таких хозяйств (абз. 2 п. 12 Правил).

Не требуется регистрация транспортных средств за физическими и юридическими лицами, если эти средства впоследствии передаются иным лицам:

– при передаче третьим лицам права собственности на транспортные средства, полученные в порядке наследования, не требуется их промежуточная регистрация за наследниками. Аналогичное правило применяется и в отношении транспортных средств, которые на момент вступления в наследство не были зарегистрированы в Госавтоинспекции (абз. 3 п. 6 Правил);

– транспортные средства, поставленные по государственному или муниципальному контракту, регистрируются за конечным получателем, который будет их эксплуатировать, без проведения регистрационных действий за заказчиком или промежуточным получателем транспортных средств (абз. 2 пп. 24.3 Правил).

С 15 октября 2013 года в связи с вступлением новой редакции Регламента при приобретении уже зарегистрированного транспортного средства физическим и юридическим лицом происходит не регистрация, а изменение регистрационных данных о собственнике такого транспортного средства.

Транспортные средства регистрируются по следующему адресу:

– **для физических лиц** – по адресу, указанному в паспорте гражданина РФ или в свидетельстве о регистрации по месту жительства (абз. 1 пп. 24.1 Правил).

Транспортные средства, принадлежащие физическим лицам, не имеющим регистрации по месту жительства, регистрируются по адресу, указанному в свидетельствах о регистрации по месту пребывания (абз. 2 пп. 24.1 Правил).

Транспортные средства, принадлежащие иностранным гражданам и лицам без гражданства:

- временно пребывающим на территории РФ – регистрируются по адресу, указанному в уведомлении о прибытии иностранного гражданина или лица без гражданства в место пребывания (абз. 2 пп. 24.2 Правил);

- временно проживающим на территории РФ – регистрируются по месту регистрации иностранного гражданина или лица без гражданства, указанному в разрешении на временное проживание (абз. 3 пп. 24.2 Правил);

- постоянно проживающим на территории РФ – регистрируются по адресу, указанному в виде на жительство иностранного гражданина (абз. 4 пп. 24.2 Правил).

Транспортные средства, принадлежащие аккредитованным при МИД России сотрудникам дипломатических представительств, консульских учреждений, административно-технического и обслуживающего персонала дипломатических представительств и консульских учреждений, регистрируются по месту нахождения соответствующих представительств (учреждений) (абз. 1 пп. 24.2 Правил).

Транспортные средства, принадлежащие беженцам и вынужденным переселенцам, имеющим удостоверения беженца и вынужденного переселенца соответственно, регистрируются по месту пребывания данных лиц (п. 26 Правил).

- **для юридических лиц** – по месту нахождения юридических лиц (которое определяется местом их государственной регистрации) либо по месту нахождения их обособленных подразделений (абз. 1 пп. 24.3 Правил). Транспортные средства иностранных юридических лиц регистрируются по месту нахождения филиалов (представительств, корреспондентских пунктов) и иных обособленных подразделений (абз. 5 пп. 24.2 Правил).

До 1 января 2014 г. возможность зарегистрировать транспортное средство в субъекте РФ, отличном от места жительства (регистрации по месту пребывания) физического лица или места регистрации (нахождения) юридического лица (его обособленного подразделения) предоставлялась как минимум в одном регистрационном подразделении субъекта РФ, а после 1 января 2014 г. ее должны обеспечивать не менее половины регистрационных подразделений в субъекте РФ (пп. 24.5 Правил).

Кроме того регистрационные действия в настоящее время проводятся любым регистрационным подразделением Госавтоинспекции вне

зависимости от места жительства, регистрации по месту пребывания физического лица или места регистрации, нахождения юридического лица либо его обособленного подразделения.

Правовые последствия отсутствия регистрации транспортных средств в Госавтоинспекции. Нарушение правил регистрации транспортных средств в Госавтоинспекции признается административным правонарушением, за которое в ст. 19.22 КоАП РФ установлена административная ответственность в виде штрафа в размере:

- для граждан – от 1500 до 2000 руб.;
- для должностных лиц (в том числе индивидуальных предпринимателей – примечание к ст. 2.4 КоАП РФ) – от 2000 до 3500 руб. При этом согласно примечанию к ст. 2.4 КоАП РФ такими лицами являются руководители и иные работники организаций, выполняющие организационно-распорядительные или административно-хозяйственные функции;
- для юридических лиц – от 5000 до 10 000 руб.

Поскольку обязанность по регистрации транспортных средств должны выполнять их собственники или владельцы (п. 3 Постановления, п. 4 Правил, п. 2 Регламента), привлекаться к ответственности за ее неисполнение должны физические и юридические лица – собственники или владельцы транспортных средств (либо должностные лица организаций – собственников или владельцев).

Из содержания **ст. 19.22 КоАП РФ** следует, что для привлечения к ответственности по этой статье наличие факта управления (допуска к движению) транспортным средством необязательно, достаточно факта нарушения правил регистрации (например, нарушение 10-дневного срока на регистрацию транспортного средства).

Выпуск на линию незарегистрированного транспортного средства влечет административную ответственность в виде штрафа в размере (ч. 1 **ст. 12.31 КоАП РФ**):

- для должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, – **500 руб.**;
- для юридических лиц (а также индивидуальных предпринимателей – примечание к ст. 12.31 КоАП РФ) – **50 000 руб.**

Частные лица (не являющиеся индивидуальными предпринимателями), в собственности которых находятся транспортные средства и которые управляли данными транспортными средствами, нести ответственность по **ч. 1 ст. 12.31 КоАП РФ** не могут.

Данный вывод подтверждается, например, Справкой Пермского краевого суда от 23.04.2007 «О практике рассмотрения судами дел об административных правонарушениях, связанных с безопасностью движения и эксплуатацией транспорта». В указанном материале анализировался вопрос о привлечении к ответственности лиц по **ч. 1 ст. 12.31 КоАП РФ** в

случае, если транспортное средство не прошло государственный технический осмотр. Однако, поскольку ответственность за выпуск на линию незарегистрированного транспортного средства также предусмотрена в **ч. 1 ст. 12.31 КоАП РФ**, данный вывод применим и к рассматриваемой ситуации.

Для лиц, управляющих транспортными средствами, установлена административная ответственность:

– за управление незарегистрированным транспортным средством – штраф в размере **от 500 до 800 руб. (ч. 1 ст. 12.1 КоАП РФ)**.

Если данное правонарушение совершено повторно, за него наступает ответственность по **ч. 1.1 ст. 12.1 КоАП РФ**. Размер штрафа в этом случае составляет 5000 руб., или предусматривается лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до трех месяцев;

Частью 2 ст. 12.2 КоАП РФ предусмотрена административная ответственность за управление транспортным средством без установленных на нем государственных регистрационных знаков. Данная норма устанавливает гораздо более жесткую ответственность, чем та, которая предусмотрена за управление незарегистрированным транспортным средством, – штраф в размере 5000 руб. или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до трех месяцев. В связи с этим на практике возникает вопрос о том, какую ответственность должен нести водитель за управление транспортным средством, которое не было зарегистрировано в Госавтоинспекции и, как следствие, не имеет государственных регистрационных знаков.

В качестве примера порядка привлечения к ответственности по **ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ** следует привести содержание судебного акта¹, согласно которому ответственность может наступать только в случае управления транспортным средством, которое было зарегистрировано, однако не имеет регистрационных знаков. Если же данные знаки отсутствуют по причине того, что автомобиль еще не прошел регистрацию в Госавтоинспекции, управляющее им лицо можно привлечь к ответственности только по **ч. 1 ст. 12.1 КоАП РФ**.

К случаям, при которых водители привлекаются к ответственности по **ч. 1 ст. 12.1 КоАП РФ**, относится также управление транспортными средствами с регистрационными знаками «ТРАНЗИТ», срок действия которых истек.

Необходимо отметить, что за управление транспортными средствами без государственных регистрационных знаков ответственность предусмотрена **ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ**. Данная норма устанавливает гораздо более жесткое наказание, чем **ч. 1 ст. 12.1 КоАП РФ**, – штраф в размере 5000

¹ Постановление Московского городского суда от 29 октября 2010 года № 4а-2734/10.

руб. или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до трех месяцев. Однако в имеющихся судебных актах указывается, что истечение срока действия установленных на автомобиле знаков «ТРАНЗИТ» не означает полного отсутствия регистрационных знаков на транспортном средстве. И управление автомобилем с просроченными регистрационными знаками «ТРАНЗИТ» должно влечь такую же ответственность, как за управление незарегистрированным транспортным средством.

Такие выводы содержатся в Постановлениях Верховного Суда РФ от 21 марта 2007 года № 53-Ад06-4, от 23 марта 2007 года № 53-Ад06-12, от 27 марта 2007 года № 53-Ад06-15, от 27 марта 2007 года № 53-Ад06-17, от 27 марта 2007 года № 53-Ад06-9, от 28 марта 2007 года № 5-Ад07-18, от 28 марта 2007 года № 5-Ад07-2, Обзоре судебной практики Верховного Суда РФ от 7 июня 2006 года, Обзоре законодательства и судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за первый квартал 2006 года от 14 июня 2006 года.

Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе регистрационных документов на транспортное средство, – **предупреждение или штраф в размере 500 руб. (ч. 1 ст. 12.3 КоАП РФ).**

Для организаций и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих лицензируемый вид деятельности – перевозки пассажиров автотранспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек, – использование транспортных средств, не допущенных в установленном порядке к участию в дорожном движении, является нарушением лицензионных требований (пп. «г» п. 4 Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя¹). Поскольку транспортные средства допускаются к участию в дорожном движении путем их регистрации и выдачи соответствующих документов (п. 3 ст. 15 Закона о БДД), использование в лицензируемых перевозках незарегистрированного автотранспорта будет признаваться данным нарушением.

За нарушение лицензионных требований в **ч. 3 ст. 14.1 КоАП РФ** предусмотрена административная ответственность в виде предупреждения или штрафа в размере:

– для граждан – от 1500 до 2000 руб.;

¹ Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя): Постановление Правительства Рос. Федерации от 2 апреля 2012 года № 280; в ред. от 26 ноября 2013 года. Далее – Положение о лицензировании автоперевозок пассажиров.

– для должностных лиц (в том числе индивидуальных предпринимателей¹) – от 3000 до 4000 руб.;

– для юридических лиц – от 30 000 до 40 000 руб.

При совершении указанного нарушения в течение года повторно (либо если оно повлекло за собой последствия, указанные в ч. 11 ст. 19 Федерального закона от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности») оно признается нарушением лицензионных требований (абз. 2 п. 5 Положения о лицензировании автоперевозок пассажиров). За нарушение лицензионных требований в **ч. 4 ст. 14.1 КоАП РФ** предусмотрена административная ответственность:

– для индивидуальных предпринимателей – штраф в размере от 4000 до 5000 руб. или административное приостановление деятельности на срок до 90 суток;

– для должностных лиц – штраф в размере от 4000 до 5000 руб.;

– для юридических лиц – штраф в размере от 40 000 до 50 000 руб. или административное приостановление деятельности на срок до 90 суток.

Особенности реализации отдельных административных процедур при исполнении государственной услуги по регистрации транспортных средств в Госавтоинспекции

Выдача регистрационных знаков «ТРАНЗИТ». Регистрационный знак «ТРАНЗИТ» государственный стандарт² относит к четвертой группе регистрационных знаков, и они выдается на все виды транспортных средств, временно допущенные к участию в дорожном движении по дорогам Российской Федерации, а также на транспортные средства окончательно выезжающих за пределы России.

В структуре регистрационных знаков четвертой группы используются буквенные, цифровые индексы, надписи «**RUS**» и «**ТРАНЗИТ**» расположенные в одну или в три строки. Расположение индексов и надписи зависит от типа регистрационного знака четвертой группы, в которую объединены, пять типов:

тип 15 – для легковых, грузовых, грузопассажирских автомобилей, автобусов, автомобильных прицепов и полуприцепов.



Регистрационные знаки типа 15, начиная с 15 октября 2013 года в связи с упразднением административной процедуры как снятие с регистрационного учета транспортного средства, не выдаются. Такие знаки изготавливались из бумаги и покрывались с двух сторон специальной плен-

¹ Примечание к ст. 2.4 КоАП РФ

² ГОСТ Р 50577-93. Государственный стандарт Российской Федерации. «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования»: утв. Постановлением Госстандарта России от 29 июня 1993 года № 165: в ред. от 23 августа 2013 года.

кой (ламинируются), а на лицевой стороне наносился голографический защитный знак.

Регистрационные знаки типов 16-18 изготавливаются на бумаге типографским способом и предназначены:

тип 16 — для мотоциклов, мотороллеров, мопедов и снегоходов;



тип 17 — для легковых, грузовых, грузопассажирских автомобилей, автобусов и прочих транспортных средств воинских частей и соединений, находящихся под юрис-



дикцией Российской Федерации;

тип 18 — для тракторов, самоходных дорожно-строительных и иных машин и прицепов (полуприцепов) к ним.



Оборотная сторона знаков типов 16–18 имеет текстовое содержание, в котором отражается информация о транспортном средстве, его владельце, наименование документа, подтверждающего право собственности, кем выдан знак и срок его действия.

Обязанность получения регистрационных знаков «ТРАНЗИТ» типов 16–18 предусмотрена для следующих лиц (п. 33 Правил):

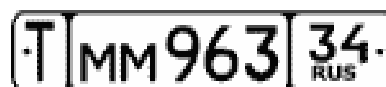
- организаций-изготовителей транспортных средств и шасси транспортных средств;

- юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих торговлю транспортными средствами, перегоняемыми к местам их доработки (доукомплектования) либо продажи.

Необходимость получения таких знаков возникает только в случаях (п. 33 Правил):

- следования к конечным производителям транспортных средств;
- перегона транспортного средства к месту его регистрации;

При вывозе транспортного средства на постоянное его пребывание за пределами Российской Федерации выдается регистрационный знак



тип 19, изготовленный на металлической пластине из алюминиевых сплавов. В структуре знака не используется надпись «ТРАНЗИТ», а используется буквенный индекс «Т», который располагается в отдельном поле. Знаки данного типа предназначены для легковых, грузовых, грузопассажирских автомобилей, автобусов и прочих транспортных средств.

Таким образом, п. 33 Правил предусмотрено получение регистрационных знаков «ТРАНЗИТ» для незарегистрированных транспортных средств.

Собственник или владелец транспортного средства обязан в течение 10 суток получить знаки «ТРАНЗИТ» в подразделении Госавтоинспекции по месту нахождения транспортного средства (п. 33 Правил).

В паспорте транспортного средства (шасси транспортного средства) на лицевой стороне в графе «Особые отметки» делается отметка «ТРАНЗИТ» с указанием серии, номера, даты выдачи и срока действия знаков, которая удостоверяется подписью должностного лица, выдавшего эти знаки, и печатью. Регистрационные знаки выдаются на срок 20 суток (пп. 33.1 Правил).

Кроме того, регистрационные знаки «ТРАНЗИТ» выдаются при обращении заявителей в подразделение Госавтоинспекции за снятием с регистрационного учета транспортных средств, если такие средства:

- вывозятся за пределы РФ на постоянное пребывание (п. 43 Правил);
- были временно ввезены в РФ, не имеют регистрационных номеров иностранных государств и вывозятся за пределы РФ (пп. 48.7 Правил).

Регистрация транспортных средств на ограниченный срок. Регистрация транспортных средств на ограниченный срок производится, если такие средства принадлежат (пп. 24.2 Правил, п. 52 Регламента):

- аккредитованным при МИД России сотрудникам дипломатических представительств, консульских учреждений, административно-техническому и обслуживающему персоналу – на срок действия дипломатической, консульской или служебной карточки;
- иностранным гражданам и лицам без гражданства, временно пребывающим на территории РФ, – на срок пребывания;
- иностранным гражданам и лицам без гражданства, временно проживающим на территории РФ, – на срок действия разрешения на временное проживание;
- иностранным гражданам и лицам без гражданства, постоянно проживающим на территории РФ, – на срок действия вида на жительство;
- иностранным юридическим лицам – на срок действия документов, подтверждающих аккредитацию (регистрацию, создание) филиала (представительства, корреспондентского пункта) на территории РФ.

Кроме того, регистрация транспортных средств на ограниченный срок производится и в отношении транспортных средств, являющихся предметом лизинга, – на срок действия договора лизинга (сублизинга), предусматривающего регистрацию транспортных средств за лизингополучателем (пп. 48.2 Правил, п. 52 Регламента).

Транспортные средства, временно ввезенные юридическими (включая филиалы, представительства, корреспондентские пункты иностранных юридических лиц) и физическими лицами на территорию РФ на срок более 6 месяцев под обязательство об обратном вывозе, регистрируются временно. Регистрация производится после таможенного оформления транспорт-

ных средств с выдачей свидетельств о регистрации и регистрационных знаков на срок их пребывания на территории РФ, указанный в документах, выданных таможенными органами. В этих случаях регистрационные документы и регистрационные номера, выданные в иностранных государствах, сдаются в регистрационное подразделение и возвращаются при снятии транспортных средств с регистрационного учета (п. 28 Правил, п. 52 Регламента).

Согласно письму МВД России от 20 ноября 2013 года № 13/4-303 на ограниченный срок регистрируются также:

- автомобили «Такси» (при выдаче регистрационного знака тип 1Б);
- транспортные средства, ограниченные разрешениями или лицензиями МЧС России, предназначенные для оказания услуг скорой медицинской помощи, и др.

Регистрация транспортных средств при заключении договора лизинга (сублизинга). Если транспортное средство является предметом договора лизинга (сублизинга), оно регистрируется на общих основаниях по письменному соглашению сторон либо за лизингодателем, либо за лизингополучателем (пп. 48.1 Правил).

Регистрация транспортных средств за лизингополучателем производится на срок действия предусматривающего ее договора регистрационным подразделением по месту нахождения лизингополучателя или его обособленного подразделения на основании соответствующего договора лизинга или сублизинга и паспорта транспортного средства. Лизингополучателю на упомянутый срок выдается свидетельство о регистрации транспортного средства и регистрационные знаки (пп. 48.2 Правил).

Иностранные регистрационные документы и номера (при наличии) транспортных средств, временно ввезенных на территорию РФ, сдаются в регистрационное подразделение по месту временной регистрации транспортных средств за лизингополучателем (пп. 48.3 Правил).

Регистрация транспортных средств ранее зарегистрированных временно. Временная регистрация транспортного средства, произведенная ранее по месту пребывания, прекращается в следующих случаях (п. 47 Правил):

- по заявлениям собственников или владельцев;
- по истечении срока действия (расторжения, отмены) договоров, доверенностей;
- по истечении срока действия свидетельств о регистрации по месту пребывания граждан или при изменении регистрационных данных;
- в иных случаях, предусмотренных законодательством РФ.

При обращении в регистрационное подразделение Госавтоинспекции заявителя, у которого закончился срок временной регистрации по месту проживания, временный учет транспортного средства прекращается. Оно

должно быть зарегистрировано постоянно. При отсутствии постоянной регистрации транспортного средства по основному месту жительства собственника оно регистрируется по месту обращения заявителя. По месту проживания собственника транспортное средство регистрируется, если у гражданина РФ отсутствует постоянная регистрация по месту жительства. Транспортному средству присваивается регистрационный знак: ранее выданный и находящийся на хранении или по заявлению гражданина присвоенный при проведении временной регистрации (письмо МВД России от 20 ноября 2013 года № 13/4-303).

Порядок представления государственной услуги по регистрации транспортных средств Госавтоинспекцией. Реализация владельцами обязанности по регистрации транспортных средств в порядке, установленном действующим федеральным законодательством предусматривает реализацию ряда обязательных действий со стороны собственника, к которым следует отнести:

- заполнение заявления о регистрации транспортного средства;
- уплата государственной пошлины за регистрацию транспортного средства;
- подготовка документов, необходимых для регистрации транспортного средства;
- обращение с подготовленными документами в регистрационное подразделение Госавтоинспекции.

Рассмотрим основные аспекты предварительного этапа реализуемого владельцами транспортного средства.

Заполнение собственником (владельцем) заявления о регистрации транспортного средства. Форма заявления на совершение регистрационных действий приведена в Приложении № 1 к Регламенту.

Если в какой-то из блоков сведения не вносятся, их можно исключить из заполняемой формы (абз. 2 пп. 15.1 Регламента).

Заявление составляется в единственном экземпляре (абз. 5 пп. 15.1 Регламента). Оно может быть заполнено от руки или машинописным способом, распечатано либо представлено в электронной форме с помощью информационных ресурсов МВД России в сети Интернет или через Единый портал государственных услуг¹ (абз. 3 пп. 15.1 Регламента).

В пп. 34.3 Регламента предусмотрена возможность представления заявлений, размещенных на Едином портале госуслуг и заверенных электронной подписью, формируемой от имени пользователя портала, вместе с копиями необходимых документов в электронном виде через Единый портал госуслуг (www.gosuslugi.ru) для первоначальной обработки и проверки содержащихся в них сведений. Возможность отправить заявление в элек-

¹ Далее – Единый портал госуслуг.

тронном виде и заранее записаться на регистрацию предусмотрена также на сайте управления Госавтоинспекции по субъекту РФ.

В заявлении по установленной Приложением № 1 к Регламенту форме указываются:

а) наименование регистрационного подразделения Госавтоинспекции, в которое представляется заявление;

б) фамилия, имя и отчество заявителя – лица, непосредственно подающего заявление в регистрационное подразделение (собственник, представитель собственника);

в) в блоке **«Зарегистрировать»** – какое транспортное средство будет регистрироваться (следует подчеркнуть соответствующую строчку):

– новое, приобретенное в РФ;

– ввезенное в РФ;

– приобретенное в качестве высвобождаемого военного имущества;

– изготовленное в РФ в индивидуальном порядке из сборочного комплекта либо являющееся результатом технического творчества;

– временно ввезенное в РФ на срок более 6 месяцев;

г) в блоке **«Транспортное средство»** – марка и модель транспортного средства, год выпуска, идентификационный номер (VIN) и (при наличии) регистрационный знак;

д) в блоке **«Сведения о собственнике транспортного средства»:**

– **для юридического лица** – наименование (согласно п. 1 ст. 54 ГК РФ оно должно содержать указание на организационно-правовую форму), дата регистрации, ИНН, адрес регистрации: индекс, субъект РФ, район, населенный пункт, улица, дом, корпус, квартира. Адрес юридического лица должен соответствовать информации содержащейся в ЕГРЮЛ как того требует п. 3 ст. 54 ГК РФ. Кроме того, указывается телефон, а также (при наличии) адрес электронной почты.

– **для физического лица** – фамилия, имя и отчество (при наличии), дата рождения, данные удостоверяющего личность документа, ИНН (при наличии), адрес места жительства (индекс, субъект РФ, район, населенный пункт, улица, дом, корпус, квартира), телефон, а также (при наличии) адрес электронной почты.

е) в блоке **«Представитель собственника»** (заполняется в том случае, если заявитель (лицо, непосредственно обращающееся с заявлением в регистрационное подразделение) не является собственником транспортного средства):

– фамилия, имя, отчество (при наличии) заявителя;

– документ, удостоверяющий личность (серия, номер, когда, кем выдан);

– адрес места жительства (субъект РФ, район, населенный пункт, улица, дом, корпус, квартира);

– телефон.

Кроме того, в данном блоке предусмотрено проставление даты заполнения заявления и подписи заявителя с указанием его фамилии и инициалов.

ж) в блоке **«Сведения о транспортном средстве»** (заполняется, если необходимо проведение осмотра транспортного средства):

- марка, модель транспортного средства;
- год выпуска;
- тип/категория транспортного средства;
- цвет;
- регистрационный знак;
- идентификационный номер (VIN);
- номер кузова (кабины, прицепа);
- номер шасси (рамы);
- мощность двигателя (л. с/кВт);
- экологический класс;
- разрешенная максимальная масса;
- масса без нагрузки.

з) в блоке **«Вносимые изменения в конструкцию транспортного средства»** (если он заполняется) – подробное описание осуществляемых изменений (тип и марка устанавливаемых или демонтируемых узлов и агрегатов, способ монтажа и т. д.).

Остальные блоки заявления заполняются сотрудниками регистрационного подразделения Госавтоинспекции в ходе регистрации транспортного средства.

Заявление должно быть подписано заявителем (абз. 5 пп. 15.1 Регламента).

Заявление, направленное в электронной форме с использованием Единого портала госуслуг, может быть подписано простой или усиленной электронной подписью, за исключением случаев, когда предусматривается обязанность подписания квалифицированной электронной подписью (абз. 4 пп. 15.1 Регламента).

Государственная пошлина за регистрацию транспортного средства. За государственную регистрацию транспортных средств и совершение иных регистрационных действий взимается государственная пошлина, размеры которой установлены пп. 36 п. 1 ст. 333.33 НК РФ. Госпошлина уплачивается за государственную регистрацию и иные действия, связанные:

– с выдачей государственных регистрационных знаков на автомобили (в том числе взамен утраченных или пришедших в негодность) – 1500 руб.

С 1 января 2015 года размер госпошлины составит 2000 руб. (ст. 1 Федерального закона от 21 июля 2014 года № 221-ФЗ);

– с выдачей государственных регистрационных знаков на мото-транспортные средства и прицепы (в том числе взамен утраченных или пришедших в негодность) – 1000 руб. С 1 января 2015 года – 1500 руб. (ст. 1 Федерального закона от 21 июля 2014 года № 221-ФЗ);

В абзацах 1–2 п. 42 Правил предусмотрена возможность по заявлению владельца транспортного средства сохранить ранее выданные государственные регистрационные знаки и установить их на транспортные средства, вновь приобретенные или ранее зарегистрированные этими лицами.

В ситуации, когда собственник имеет право зарезервировать за собой ранее выданные государственные знаки на срок не более 180 дней для последующего их использования, не освобождает владельца от уплаты установленной госпошлины. Такая точка зрения приведена в письмах от 31 марта 2011 года № 03-05-06-03/21, от 10 декабря 2010 года № 03-05-06-03/133, от 9 декабря 2010 года № 03-05-06-03/131 Минфина России, который разъясняет, что в данном случае, несмотря на то, что на вновь приобретенные транспортные средства устанавливаются номерные знаки, которые уже выдавались ранее, госпошлина за выдачу регистрационных знаков все равно уплачивается.

– с выдачей паспорта транспортного средства (в том числе взамен утраченного или пришедшего в негодность) – 500 руб. С 1 января 2015 года – 800 руб. (ст. 1 Федерального закона от 21 июля 2014 года № 221-ФЗ);

– с выдачей свидетельства о государственной регистрации транспортного средства (в том числе взамен утраченного или пришедшего в негодность) – 300 руб. С 1 января 2015 года – 500 руб. (ст. 1 Федерального закона от 21 июля 2014 года № 221-ФЗ).

За внесение изменений в ранее выданный паспорт транспортного средства уплачивается госпошлина в размере 200 руб. (пп. 38 п. 1 ст. 333.33 НК РФ). С 1 января 2015 года ее размер составит 350 руб. (ст. 1 Федерального закона от 21 июля 2014 года № 221-ФЗ).

От уплаты госпошлины освобождены федеральные органы государственной власти, органы государственной власти субъектов РФ и органы местного самоуправления (пп. 4 п. 1 ст. 333.35 НК РФ).

Следует учитывать, что при обращении за совершением юридически значимых действий госпошлина уплачивается до подачи заявлений и (или) документов на совершение таких действий (пп. 6 п. 1 ст. 333.18 НК РФ).

На практике госпошлина оплачивается как безналичным способом, так и наличными денежными средствами через банк. В первом случае документом, подтверждающим уплату госпошлины, будет являться платежное поручение, во втором – квитанция об оплате.

Реквизиты для уплаты госпошлины должны размещаться на стендах регистрационных подразделений (пп. 3.3 Регламента). Кроме того, в под-

разделениях Госавтоинспекции можно получить бланки расчетных документов и ознакомиться с образцами их заполнения (пп. 3.4 Регламента).

С 1 января 2013 года уплата госпошлины может подтверждаться также с помощью Государственной информационной системы о государственных и муниципальных платежах. При наличии в системе информации об уплате госпошлины дополнительное подтверждение ее уплаты не требуется (абз. 4 и 5 п. 3 ст. 333.18 НК РФ). Согласно пп. 17.1 Регламента заявитель вправе по собственной инициативе представить не сам документ, а лишь его реквизиты.

Подготовка владельцем транспортного средства документов, необходимых для регистрации транспортного средства. В общем виде перечень документов, необходимых для регистрации транспортных средств (а также изменения регистрационных данных, связанных с заменой номерных агрегатов), установлен в абз. 1 п. 4 Постановления и п. 8 Правил. Указанные действия производятся на основании паспортов транспортных средств, заключенных в установленном порядке договоров либо иных документов, удостоверяющих право собственности на транспортные средства и подтверждающих возможность допуска их к участию в дорожном движении по дорогам общего пользования на территории РФ.

Подробный перечень документов, которые необходимо представить для совершения регистрационных действий, приведен в п. 15 Регламента:

1. Заявление (пп. 15.1 Регламента).

2. Документ, удостоверяющий личность гражданина (пп. 15.2 Регламента).

Граждане РФ предоставляют паспорт гражданина Российской Федерации. При отсутствии в паспорте записей о регистрации по месту жительства также представляется документ, подтверждающий регистрацию по месту пребывания, – свидетельство о регистрации по месту пребывания по форме № 3 (утв. Приказом ФМС России от 11 сентября 2012 года № 288). Если собственником транспортного средства является гражданин РФ, не достигший 14-летнего возраста, представляется свидетельство о его рождении (пп. 15.2.1 Регламента).

Для регистрации транспортных средств иностранными гражданами и лицами без гражданства представляются (пп. 15.2.3 Регламента):

– временно пребывающими в РФ и состоящими на учете по месту пребывания – паспорт иностранного гражданина или иной документ, установленный федеральным законом и признаваемый в соответствии с международным договором РФ в качестве документа, удостоверяющего личность иностранного гражданина или лица без гражданства;

– временно проживающими в РФ – паспорт иностранного гражданина или иной документ, установленный законодательством РФ и признаваемый в соответствии с международным договором РФ в качестве докумен-

та, удостоверяющего личность иностранного гражданина или лица без гражданства, с отметкой о разрешении на временное проживание, или разрешение на временное проживание в виде документа установленной формы для лиц без гражданства, не имеющих документов, удостоверяющих личность;

– постоянно проживающими в РФ – паспорт иностранного гражданина или иной документ, установленный законодательством РФ и признаваемый в соответствии с международным договором РФ в качестве документа, удостоверяющего личность иностранного гражданина или лица без гражданства, и вид на жительство иностранного гражданина или вид на жительство лица без гражданства.

Кроме того, названные лица должны представить документы, подтверждающие регистрацию по месту жительства или по месту пребывания.

Аккредитованные при МИД России сотрудники дипломатических представительств, консульских учреждений, международных (межгосударственных) организаций, почетные консулы, не являющиеся гражданами РФ, а также административно-технический и обслуживающий персонал – дополнительно представляют дипломатические или консульские карточки, служебные карточки и удостоверения, выданные МИД России. Данное положение не распространяется на тех сотрудников консульских учреждений, возглавляемых почетными консульскими должностными лицами, которые упомянутыми должностными лицами не являются (пп. 15.2.2 Регламента).

Если в документах, удостоверяющих личность заявителя, отсутствуют необходимые сведения, они вносятся в учетные данные на основании подтверждения органов миграционного учета, а также соответствующих уполномоченных представительств, учреждений, организаций или аккредитующих органов (п. 19 Регламента).

Доверенность, договор или иной документ, удостоверяющий полномочия заявителя представлять интересы владельца транспортного средства (абз. 1 пп. 15.3 Регламента).

Доверенность, выданная иностранным юридическим лицом, принимается с отметкой о легализации консульским учреждением РФ или представленным апостилем (за исключением случаев освобождения от таких процедур, предусмотренных международными договорами РФ), с переводом на русский язык, заверенным в установленном порядке (абз. 2 пп. 15.3 Регламента).

Можно предположить, что если от имени организации заявление подает лицо, которое в соответствии с законом, иными правовыми актами, учредительными документами вправе действовать без доверенности, то таким документом может являться решение о назначении его в качестве единоличного исполнительного органа юридического лица.

Документы на транспортное средство и номерные агрегаты (пп. 15.4 Регламента).

К документам на транспортное средство относятся (пп. 15.4.1 Регламента):

- паспорт транспортного средства.

Согласно п. 3 ст. 15 Закона о БДД регистрация транспортных средств без документа, удостоверяющего его соответствие установленным требованиям безопасности дорожного движения, запрещается. Таким документом является паспорт транспортного средства, наличие которого обязательно для регистрации и допуска к участию в дорожном движении (абз. 2 п. 1¹), и п. 9 Положения о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств².

Форма (образец бланка) паспорта транспортного средства приведена в Приложении № 2 к Положению о ПТС. Паспорта транспортных средств выдаются (п. 2 Постановления о введении ПТС, пп. 4–7 Положения о ПТС):

– организациями-изготовителями – на транспортные средства и шасси, выпущенные после 1 июля 1993 года, а на транспортные средства и шасси с электродвигателем – после 7 августа 2008 года;

– таможенными органами РФ – на транспортные средства и шасси, ввозимые на территорию РФ после 1 июля 1997 года, а на транспортные средства и шасси с электродвигателем – после 7 августа 2008 года;

– подразделениями Госавтоинспекции – на транспортные средства, выпущенные организациями-изготовителями до 1 июля 1993 года или ввозимые на территорию РФ до 1 июля 1997 года, при предъявлении их к регистрации (на транспортные средства, состоящие на учете – в случае изменения регистрационных данных либо снятия с учета), а также на единичные транспортные средства, изготовленные в РФ или выпускаемые в обращение из числа ранее поставленных по государственному оборонному заказу при наличии выданного на них свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства. На транспортные средства и шасси с электродвигателем, выпущенные организациями-изготовителями или ввезенные до 7 августа 2008 года, паспорта транспортных средств выдаются при предъявлении их к регистрации.

– **регистрационный документ**, подтверждающий государственную регистрацию транспортного средства и присвоение ему регистрационного

¹ О введении паспортов транспортных средств: Постановление Совета Министров – Правительства Рос. Федерации от 18 мая 1993 года № 477. Далее – Постановление о введении ПТС.

² Приказ МВД России, Минпромэнерго России, Минэкономразвития России от 23 июня 2005 года № 496/192/134. Далее – Положение о ПТС.

знака. Им может быть выданное ранее свидетельство о регистрации транспортных средств, технический паспорт (технический талон) (п. 7 Правил);

– **свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства** (форма приведена в Приложении № 15¹). Представляется в случае регистрации транспортных средств, изготовленных в РФ в условиях серийного производства, но в конструкцию которых в индивидуальном порядке были внесены изменения до выпуска в обращение, или изготовленных в РФ в индивидуальном порядке из сборочного комплекта либо являющихся результатом индивидуального технического творчества, или выпускаемых в обращение из числа ранее поставленных по государственному оборонному заказу.

Технические паспорта (технические талоны), а также регистрационные знаки, которые не обеспечивают возможность идентификации транспортных средств, при производстве регистрационных действий подлежат замене, а при прекращении регистрации или снятии с учета в связи с утилизацией транспортных средств – сдаче (п. 7 Правил).

С 1 сентября 2012 года вступила в силу ст. 24.1 Федерального закона от 24 июня 1998 года № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления»², предусматривающая уплату в отношении транспортных средств (шасси) утилизационного сбора. Данный сбор уплачивается за каждое колесное транспортное средство (шасси), ввозимое в РФ или произведенное, изготовленное в РФ (за исключением транспортных средств (шасси), указанных в п. 6 ст. 24.1 Закона об отходах) (п. 1 ст. 24.1 Закона об отходах).

Плательщиками сбора признаются лица, которые осуществляют ввоз транспортных средств (шасси) в РФ либо их производство или изготовление на территории РФ, а также лица, которые приобрели транспортные средства (шасси) на территории РФ у лиц, не уплачивающих утилизационный сбор в соответствии с абз. 2 и 3 п. 6 ст. 24.1 Закона об отходах, или у лиц, не уплативших сбор в нарушение установленного порядка (п. 3 ст. 24.1 Закона об отходах).

В исполнение Закона об отходах Правительством РФ было принято постановление³, которым утверждены:

– Правила взимания, исчисления, уплаты и взыскания утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств и шасси, а также

¹ Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств: Постановление Правительства Рос. Федерации от 10 сентября 2009 года № 720: с изм. от 8 апреля 2014 года.

² Далее – Закон об отходах.

³ Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств и шасси и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации: Постановление Правительства Рос. Федерации от 26 декабря 2013 года № 1291: в ред. от 2 апреля 2014 года.

возврата и зачета излишне уплаченных или излишне взысканных сумм этого сбора;

- перечень видов и категорий колесных транспортных средств и шасси, в отношении которых уплачивается утилизационный сбор, а также размеров утилизационного сбора;

- перечень видов и категорий колесных транспортных средств и шасси, с года выпуска которых прошло 30 и более лет, которые не предназначены для коммерческих перевозок пассажиров и грузов, имеют оригинальный двигатель, кузов и раму (при наличии), сохранены или отреставрированы до оригинального состояния и в отношении которых утилизационный сбор не уплачивается.

Регистрация и изменение регистрационных данных колесных транспортных средств не осуществляются, если в паспорте соответствующего транспортного средства, выданного после 31 августа 2012 года, отсутствует одна из следующих отметок (абз. 5 и 6 п. 4 Постановления):

- об уплате утилизационного сбора;
- об основании неуплаты утилизационного сбора в соответствии с п. 6 ст. 24.1 Закона об отходах;
- об обязательстве обеспечить безопасное обращение с отходами, образовавшимися в результате утраты транспортными средствами потребительских свойств, взятом на себя организацией-изготовителем колесных транспортных средств, включенной на момент выдачи ПТС в соответствующий реестр (либо если эта отметка проставлена организацией, не включенной в реестр на дату выдачи ПТС).

Механизм внесения записей в паспорт транспортного средства сотрудниками регистрационных подразделений Госавтоинспекции определен в письме МВД России от 21 января 2014 года № 13/4у-262 «О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 года № 1291».

К документам на номерные агрегаты относятся (пп. 15.4.2 Регламента):

- документы с отметками таможенных органов о выпуске номерных агрегатов в обращение на таможенной территории Таможенного союза;

Документы, удостоверяющие право собственности на транспортное средство, номерной агрегат (пп. 15.5 Регламента). К ним относятся (абз. 3 пп. 15.5 Регламента):

- заключенный в установленном порядке договор (купли-продажи, мены, дарения, иные договоры в соответствии с Гражданским кодексом РФ), удостоверяющий право собственности на транспортное средство, номерной агрегат.

В п. 8 Правил установлено, что регистрация транспортных средств, а также изменение регистрационных данных, связанное с заменой номерных

агрегатов, производится на основании паспортов транспортных средств и заключенных в установленном порядке договоров либо иных документов, удостоверяющих право собственности на транспортные средства.

Договор на приобретение транспортного средства может заключаться в устном виде, и представление его в письменной форме для совершения регистрационных действий не обязательно. В этом случае в подразделение Госавтоинспекции должны обратиться оба участника сделки (продавец должен подтвердить ее заключение).

Однако, по смыслу пп. 15.5 Регламента для совершения регистрационных действий необходимо представить письменный договор, подтверждающий право собственности на транспортное средство. При этом договор должен содержать указанные в пп. 15.5 Регламента условия и положения – в противном случае в совершении регистрации транспортного средства может быть отказано¹.

О возможности заключения договора в устной форме и подтверждении продавцом его заключения рекомендуем узнать в подразделении Госавтоинспекции.

- документы, выдаваемые органами социальной защиты населения о выделении транспортных средств инвалидам или об изменении права собственности на такие транспортные средства;

- решения судов, судебные приказы, постановления органов Федеральной службы судебных приставов;

- выписки из передаточных актов (касающиеся транспортных средств) при слиянии юридических лиц, их присоединении или преобразовании;

- выписки из разделительного баланса (касающиеся транспортных средств) при реорганизации юридического лица в форме разделения или выделения;

- свидетельства о праве на наследство;

- заверенная выписка либо копия протокола тиражной комиссии или правил проведения лотереи и акт передачи транспортного средства, полученного собственником в качестве выигрыша;

- другие документы, удостоверяющие право собственности на транспортные средства, номерные агрегаты в соответствии с законодательством или международными договорами РФ.

По отношению к ряду транспортных средств установлены следующие особенности представления документов, подтверждающих право собственности:

¹ Апелляционное определение Верховного суда Удмуртской Республики от 29 июля 2013 года по делу № 33-2778/13.

– для транспортных средств и номерных агрегатов, высвобождаемых из воинских частей, дополнительно представляются копия договора с уполномоченными органами военного управления, а также счет – наряд или акт приема-передачи объекта основных средств по унифицированной форме № ОС-1, а при отсутствии паспорта транспортного средства – свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства (абз. 4 пп. 15.5 Регламента);

– для транспортных средств и номерных агрегатов, реализуемых торговыми организациями на основании договоров с уполномоченными органами военного управления, дополнительно представляются документы, подтверждающие право собственности, в которых указываются дата и номер (при его наличии) договора, а при наличии паспорта транспортного средства – его серия, номер и дата выдачи (абз. 5 пп. 15.5 Регламента);

– для транспортных средств, поставляемых в рамках государственных или муниципальных контрактов, представляются акты приема-передачи транспортных средств от организаций-поставщиков к конечным получателям. При этом в паспортах транспортных средств в графе «Документ на право собственности» должны указываться номер и дата государственного или муниципального контракта (абз. 6 пп. 15.5 Регламента);

– для регистрации транспортных средств, получаемых юридическими лицами на правах хозяйственного ведения или оперативного управления, представляются распорядительные документы субъекта РФ или муниципальных образований о закреплении транспортных средств за государственным или муниципальным предприятием, которым указанные транспортные средства передаются на правах хозяйственного ведения, или казенным предприятием или учреждением, которым они передаются на праве оперативного управления (абз. 7 пп. 15.5 Регламента).

В представляемых документах, удостоверяющих право собственности на транспортные средства или номерные агрегаты, должна содержаться следующая информация (абз. 2 пп. 15.5 Регламента):

- дата и место их составления;
- предмет и условия сделки (решения государственного органа);
- стоимость транспортного средства (при наличии);
- для физического лица – фамилия, имя, отчество (при наличии), адрес места жительства, паспортные данные;
- для юридического лица – ИНН, полное наименование, юридический адрес;
- подписи сторон, если формой документа предусмотрено их наличие;
- идентификационные данные транспортного средства, к которым могут относиться марка, модель, модификация (тип), год выпуска (год изготовления), идентификационный номер транспортного средства (VIN)

(если он присвоен организацией-изготовителем), цвет, порядковый производственный номер шасси (рамы), кузова (кабины, коляски, прицепа);

- серия, номер, дата выдачи паспорта транспортного средства и (или) регистрационного документа и (или) регистрационного знака (при их наличии).

Страховой полис ОСАГО владельца транспортного средства (пп. 15.6 Регламента).

Страховой полис ОСАГО должен представляться при регистрации (в том числе на ограниченный срок) транспортного средства, а также изменении его регистрационных данных. В абз. 3 п. 4 Постановления прямо установлено, что без представления страхового полиса ОСАГО данные регистрационные действия не осуществляются.

Полис должен представляться в комплекте документов в случаях, когда обязанность по страхованию гражданской ответственности установлена федеральным законом. Согласно абз. 2 п. 1 ст. 4 Федерального закона от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»¹ обязанность по страхованию гражданской ответственности распространяется на владельцев всех транспортных средств, используемых на территории РФ, за рядом установленных исключений. Некоторые из этих исключений касаются транспортных средств, которые не должны регистрироваться в Госавтоинспекции. К случаям же, в которых транспортное средство должно регистрироваться, но при этом страховой полис ОСАГО не представляется, относится регистрация принадлежащих гражданам прицепов к легковым автомобилям (пп. «д» п. 3 ст. 4 Закона об ОСАГО).

Регистрационные знаки транспортных средств или регистрационные знаки «ТРАНЗИТ» (если они выдавались), а также регистрационные документы и регистрационные номера государств регистрации транспортных средств, ввезенных на территорию РФ, в случаях, установленных Регламентом (пп. 15.7 Регламента).

Свидетельство о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности – в случаях изменения регистрационных данных в связи с изменением конструкции транспортного средства (пп. 15.8 Регламента). Если внесенные изменения обеспечивают возможность использования транспортного средства водителями с нарушением функций опорно-двигательного аппарата, данное свидетельство о соответствии выдается регистрационным подразделением (абз. 2 пп. 15.8 Регламента).

Если транспортные средства не зарегистрированы за лизингодателем, то необходимо дополнительно представить (пп. 15.9 Регламента):

¹ Далее – Закон об ОСАГО.

- документы, удостоверяющие право собственности лизингодателя на транспортное средство;

- документы с отметками таможенных органов о выпуске временно ввезенных транспортных средств и регистрационные знаки, выданные на зарегистрированные в других государствах транспортные средства;

- в случае регистрации на ограниченный срок транспортных средств за лизингополучателем по месту нахождения его обособленного подразделения (филиала, представительства) – документы, указанные в пп. 17.3 Регламента;

- приказ (распоряжение) юридического лица о наделении обособленного подразделения транспортными средствами, в том числе приобретаемыми обособленными подразделениями на основании доверенности для юридического лица, и (или) приказ (распоряжение) филиала (при условии наличия соответствующих полномочий в положении о филиале) (для российских юридических лиц).

На транспортные средства, ввезенные на территорию РФ и принадлежащие беженцам или вынужденным переселенцам, необходимо представить документы, подтверждающие их таможенное оформление, проведенное в установленном порядке (абз. 1 п. 27 Правил).

Транспортные средства, зарегистрированные в иностранных государствах, временно ввезенные физическими лицами на территорию РФ и отчужденные ими, регистрируются на основании документов, удостоверяющих право собственности, и паспортов транспортных средств, выданных таможенными органами РФ после завершения ими режима временного ввоза транспортных средств (пп. 28.1 Правил).

Если судами, следственными, таможенными органами, органами социальной защиты населения (либо иными предусмотренными законодательством РФ органами) в отношении транспортных средств были введены **запреты или ограничения на изменение права собственности**, то для совершения регистрационных действий необходимо представить выданные указанными органами документы, которые подтверждали бы отсутствие (снятие) запретов и ограничений, либо документы, приведенные в п. 44 Правил (п. 45 Правил):

- решения судов о возврате транспортных средств, их изъятии или отчуждении;

- судебные приказы об их истребовании от должника;

- постановления судебных приставов-исполнителей по исполнению судебных актов об обращении на них взыскания;

- решения органов социальной защиты населения об изменении права собственности на транспортные средства;

- иные документы, составленные в случаях и порядке, предусмотренных законодательством РФ.

Согласно разъяснениям МВД России при наличии у собственника надлежаще оформленного Федеральной службой судебных приставов документа о снятии ограничения, наложенного судебными приставами-исполнителями в федеральной информационной системе Госавтоинспекции в автоматическом режиме, действия по снятию ограничения совершаются на основании такого документа при условии подтверждения посредством телефонной или факсимильной связи его выдачи (п. 3 Информации МВД России от 9 июля 2014 года).

Некоторые документы регистрационные подразделения Госавтоинспекции получают от государственных органов и организаций в электронном виде через систему электронного взаимодействия исполнительных органов, однако они могут быть представлены и заявителями. К таким документам относятся (п. 17 Регламента):

1. Реквизиты документа об уплате государственной пошлины (пп. 17.1 Регламента).

2. Сведения из ЕГРЮЛ/ЕГРИП (в отношении транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям) (пп. 17.2 Регламента). Такие сведения действительны в течение 6 месяцев (абз. 3 пп. 17.2 Регламента) и могут быть представлены в виде выписки из ЕГРЮЛ или выписки из ЕГРИП. Допускается предоставление копии выписки или распечатки электронной выписки (абз. 2 пп. 17.2 Регламента).

3. Для регистрации транспортных средств за юридическими лицами по месту нахождения филиалов (представительств, корреспондентских пунктов) и иных обособленных подразделений:

– уведомление о постановке на учет российской организации в налоговом органе, подтверждающее ее постановку на учет по месту нахождения обособленного подразделения. Форма данного уведомления (№ 1-3-Учет) утверждена Приказом ФНС России от 11 августа 2011 года № ЯК-7-6/488@. Ранее организациям выдавалось уведомление по форме № 1-3-Учет, утвержденное Приказом ФНС России от 1 декабря 2006 года № САЭ-3-09/826@;

– свидетельство о постановке на учет иностранной организации, подтверждающее ее постановку на учет по месту нахождения обособленного подразделения. Форма данного свидетельства (форма № 11СВ-Учет) утверждена Приказом ФНС России от 13 февраля 2012 года № ММВ-7-6/80@. Ранее иностранным организациям выдавалось свидетельство по форме 2401ИМД(2000), утвержденное Приказом МНС России от 7 апреля 2000 года № АП-3-06/124;

– документы, подтверждающие аккредитацию (регистрацию, создание) обособленного подразделения на территории РФ (для филиалов и представительств иностранных юридических лиц);

– документы, подтверждающие создание обособленного подразделения (учредительные документы, в которых указаны сведения об обособленном подразделении, либо положение об обособленном подразделении, либо распоряжение (приказ) о его создании);

– для филиалов и представительств иностранных юридических лиц – документы, подтверждающие аккредитацию (регистрацию, создание) филиала (представительства, корреспондентского пункта) на территории РФ.

Дополнительная информация о документах, которые подтверждают аккредитацию, регистрацию или создание филиалов и представительств иностранных юридических лиц.

В пп. 17.3 Регламента предусмотрено, что к таким документам относятся:

– для филиалов – свидетельство о регистрации филиала и внесении его в государственный реестр, выданное Государственной регистрационной палатой при Минюсте России;

– для представительств – разрешение на открытие представительства, выданное аккредитующим органом, и свидетельство о внесении представительства в Сводный государственный реестр, выданное Государственной регистрационной палатой при Минюсте России;

– для корреспондентского пункта иностранного средства массовой информации – свидетельство об открытии корреспондентского пункта, выданное МИД России, если иное не предусмотрено международными договорами РФ.

4. Для дипломатических представительств, консульских учреждений, международных (межгосударственных) организаций – свидетельство о постановке представительств, учреждений, организаций на учет в налоговом органе (абз. 1 пп. 17.4 Регламента). Его форма (№ 11СВ-Учет) утверждена Приказом ФНС России от 13 февраля 2012 года № ММВ-7-6/80@. Ранее иностранным организациям выдавалось свидетельство по форме 2401ИМД(2000), утвержденное Приказом МНС России от 7 апреля 2000 года № АП-3-06/124.

5. Для аккредитованных при МИД России сотрудников дипломатических представительств, консульских учреждений, почетных консулов, административно-технического и обслуживающего персонала дипломатических представительств – сведения об их аккредитации при МИД России (абз. 2 пп. 17.4 Регламента).

Необходимо отметить, что документы, включенные в перечень тех, которые заявитель может подавать по собственной инициативе, не являются обязательными и, согласно п. 8 Регламента, не могут быть затребованы для представления.

Документы, удостоверяющие право собственности на транспортные средства, номерные агрегаты, и другие документы, представляемые для

совершения регистрационных действий, составленные на ином языке, должны быть переведены на русский язык. Перевод должен быть заверен нотариусом или иным должностным лицом, имеющим право совершать такие нотариальные действия в соответствии с законодательством РФ (п. 17 Правил).

Если документы составлены за пределами РФ с участием должностных лиц компетентных органов других государств (или исходят от таких органов), они могут быть приняты для совершения регистрационных действий при условии их легализации путем проставления апостиля. Также возможен другой вариант – скрепление данных документов, если они составлены либо выданы в государстве-участнике СНГ (для указанных стран действует Конвенция о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам, подписанная 22 января 1993 года в г. Минске), гербовой печатью в соответствии с требованиями Конвенции. Иные варианты заверения указанных документов могут быть предусмотрены другими международными договорами РФ (п. 18 Правил).

Не принимаются к совершению регистрационных действий документы (в том числе заявление), исполненные карандашом или имеющие подчистки либо приписки, зачеркнутые слова, а также незаверенные исправления. Текст документов должен быть написан ясно и четко. Фамилии, имена и отчества физических лиц должны быть приведены полностью, а наименования (фирменные наименования) юридических лиц – без сокращений (абз. 1–2 п. 16 Регламента).

По общему правилу, как это установлено в абз. 3 п. 16 Регламента, копии представляемых документов не могут служить заменой подлинников.

Оригиналы документов (удостоверяющие право собственности или владения на транспортные средства или номерные агрегаты, а также удостоверяющие полномочия представлять интересы собственника), сдаваемые в регистрационное подразделение или сданные ранее, могут быть возвращены заявителю. Факт их получения удостоверяется соответствующей записью и подписью заявителя на копиях, заверенных подписью сотрудника. Изготовление копий (ксeroкопий) ранее сданных документов производится регистрационным подразделением **без взимания дополнительной платы** (п. 46 Регламента).

Для регистрации транспортного средства заявитель может обратиться с необходимыми документами в любое регистрационное подразделение Госавтоинспекции вне зависимости от места жительства (регистрации по месту пребывания) физического лица или места регистрации (нахождения) юридического лица или его обособленного подразделения. До 1 января 2014 года возможность зарегистрировать транспортное средство в другом субъекте РФ, отличном от места жительства (регистрации по месту пребывания) физического лица или места регистрации (нахождения) юридиче-

ского лица (его обособленного подразделения) должна предоставляться как минимум в одном регистрационном подразделении, а после 1 января 2014 года такую возможность должны предоставлять не менее половины регистрационных подразделений в субъекте РФ (пп. 24.5 Правил).

Совершение административных процедур подразделениями Госавтоинспекции. Заявления принимаются в подразделениях Госавтоинспекции в течение всего времени, определенного графиком приема граждан. Если до окончания приема невозможно выполнить все необходимые процедуры и действия, то должны быть осуществлены те из них, для выполнения которых времени, установленного графиком приема, достаточно. Оставшиеся процедуры переносятся на следующий приемный день (п. 11 Регламента).

Суммарный срок предоставления государственной услуги не должен превышать 60 минут с момента приема заявления и необходимого пакета документов. Исключение составляют случаи возникновения непредвиденных обстоятельств, препятствующих совершению предусмотренных процедур (п. 10 Регламента). Максимальный срок ожидания в очереди не должен составлять более 15 минут (п. 27 Регламента).

Если время приема заявителя назначается через Единый портал госуслуг, оно устанавливается исходя из графика приема, но не позднее, чем на пятый рабочий день с момента обращения заявителя. Это может быть определенное время в течение рабочего дня или отдельный день (дни) в течение рабочей недели (п. 12 Регламента). При неявке заявителя в установленное время его ожидают не более 30 минут. По истечении этого срока прием и оформление документов осуществляются в общем порядке (п. 13 Регламента).

При обработке документов, представленных в электронной форме, заявителю направляется соответствующее уведомление (абз. 2 пп. 34.3 Регламента).

В случае принятия положительного решения оно содержит информацию о возможности выбора места и времени для совершения административных действий, а при установлении оснований отказа в приеме заявления или отказа в предоставлении государственной услуги – мотивированный отказ.

При приеме заявления и прилагаемых документов осуществляются следующие действия (пп. 34.1–34.2 Регламента):

- устанавливается личность заявителя (т. е. проверяются удостоверяющие личность документы);
- проверяется (в соответствующих случаях) документ, подтверждающий полномочия представителя владельца транспортного средства;
- осуществляется контроль за соблюдением сроков, предусмотренных для регистрации транспортных средств;

– производится проверка подлинности, полноты и правильности оформления представленных документов.

Документы, в которых выявлены признаки подделки, изымаются (п. 50 Правил).

Документы, в которых выявлены недостатки, возвращаются для устранения нарушений (абз. 2 пп. 34.2 Регламента).

Основанием для отказа в приеме заявления и документов является отсутствие одного или нескольких из необходимых документов либо несоответствие представленных документов установленным требованиям (п. 22 Регламента).

Результат рассмотрения и принятия документов отмечается в заявлении и заверяется подписью сотрудника, принявшего документы, с указанием его фамилии, а также даты и времени осуществления действия (абз. 3 пп. 34.3 Регламента).

Проверка сведений о владельце транспортного средства и (или) о транспортном средстве осуществляется в автоматизированном порядке с использованием информационных систем (если такой возможности нет – путем направления запроса в межрегиональное и (или) региональное подразделение информационного обеспечения Госавтоинспекции) (пп. 35.1 Регламента).

Запросы на предоставление сведений, необходимых для совершения государственными органами и организациями процедур и действий, формируются и направляются через систему межведомственного электронного взаимодействия в федеральные органы исполнительной власти (при отсутствии технической возможности для использования такой системы запрос посылается по факсу с одновременным его направлением по почте) (пп. 35.2 Регламента).

Необходимо отметить, что согласно абз. 3 пп. 35.2 Регламента неполучение или несвоевременное получение ответа на межведомственный запрос не является основанием для продления срока либо отказа в предоставлении государственной услуги.

Если в федеральной информационной системе Госавтоинспекции судебными приставами-исполнителями в автоматическом режиме наложено ограничение, то при наличии у собственника документа о его снятии, оформленного Федеральной службой судебных приставов в установленном порядке, действия по снятию ограничения совершаются на основании такого документа в случае подтверждения посредством телефонной или факсимильной связи выдачи этого документа (п. 3 Информации МВД России от 9 июля 2014 года).

Проверка факта и правильности уплаты государственной пошлины осуществляется с использованием данных государственной информационной системы о государственных и муниципальных платежах

или на основании представленного расчетного документа с отметкой кредитной организации об исполнении (п. 36 Регламента).

Результат проверки отмечается в заявлении и заверяется подписью сотрудника, принявшего документы, с указанием его фамилии, а также даты и времени совершения действия (п. 37 Регламента).

Осмотр транспортного средства

Осмотр производится в следующих случаях (п. 40 Регламента):

- при регистрации транспортного средства;
- при изменении регистрационных данных о собственнике (владельце) транспортного средства;
- при внесении изменений в регистрационные данные, не связанные с изменением фамилии, имени, отчества, адреса места жительства физического лица, наименования и адреса местонахождения юридического лица, а также с получением регистрационных знаков и (или) регистрационного документа, и (или) паспорта транспортного средства взамен утраченных или пришедших в негодность;
- при снятии с учета транспортного средства в связи с его вывозом за пределы РФ на постоянное пребывание, за исключением случаев, когда транспортное средство вывезено и оставлено прежним или новым владельцем за пределами РФ, при наличии соответствующей отметки в регистрационных документах.

Сотрудник осуществляет визуальный осмотр транспортного средства на предмет соответствия идентификационной маркировки с представленными документами, а также для проверки ее подлинности. Кроме того, он выполняет осмотр конструкции транспортного средства с целью проверить ее соответствие требованиям законодательства РФ в области обеспечения безопасности дорожного движения и сведениям, указанным в представленных документах (абз. 1–2 п. 41 Регламента). Результат осмотра отмечается проводившим его сотрудником в заявлении, заверяется его подписью с указанием фамилии, а также даты и времени проведения проверки (абз. 3 п. 41 Регламента).

При расхождении сведений о транспортном средстве с данными, указанными в заявлении, а также при установлении несоответствий и (или) признаков изменения маркировочных обозначений и (или) конструкции транспортного средства соответствующая информация вносится в заявление (абз. 5 п. 41 Регламента).

Срок действия результатов осмотра составляет 30 суток с даты его проведения (абз. 6 п. 41 Регламента).

Допускается представление акта осмотра группы транспортных средств (абз. 2 п. 40 Регламента). Требования к составлению (оформлению) акта осмотра установлены п. 34 Правил, рекомендуемый образец приведен

в Приложении № 1 к Правилам. Срок действия такого акта – 30 суток (абз. 2 п. 34 Правил).

Согласно разъяснениям МВД России оформление такого акта в отношении транспортных средств, состоящих на регистрационном учете, возможно, только если они находятся во владении юридического лица или индивидуального предпринимателя, которые осуществляют деятельность по торговле транспортными средствами (письмо МВД России от 20 ноября 2013 года № 13/4-303).

Для оформления акта осмотра группы транспортных средств, не состоящих на регистрационном учете, при отсутствии ПТС допускается использование его копии и (или) данных системы межведомственного электронного взаимодействия (письмо МВД России от 20 ноября 2013 года № 13/4-303).

Выполнение административных процедур подразделением Госавтоинспекции при различных обстоятельствах. После приема документов и сведений, осуществления их проверки и осмотра транспортного средства сотрудник регистрационного подразделения принимает решение о регистрации транспортного средства или об отказе в ней. На заявлении делается соответствующая отметка, которая заверяется подписью принявшего решение сотрудника с указанием его фамилии, а также даты и времени совершения действия (абз. 4 п. 42 Регламента).

Сотрудником регистрационного подразделения принявшего решение о регистрации транспортного средства оформляются и выдаются собственнику или его представителю следующие регистрационные документы (п. 2.1 Постановления, п. 40 Правил, пп. 45, 49 Регламента):

- **свидетельство о регистрации транспортного средства**, форма которого приведена в Приложении № 3 к Приказу МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001. В свидетельство вносятся сведения о транспортном средстве и его владельце, подлежащие обязательному учету (абз. 2–3 пп. 45.1 Регламента);

- **регистрационные знаки**. На автомобили и автобусы выдаются по два, а на мототранспортные средства и прицепы – по одному регистрационному знаку (абз. 5 п. 40 Правил). Владельцы транспортных средств могут получить регистрационные знаки, ранее им принадлежавшие и сохраненные за ними по их заявлению. Срок хранения этих знаков в регистрационном подразделении не должен превышать 180 суток (абз. 1, 3 п. 42 Правил).

Действующие правила регистрации упростили процедуру восстановления государственных регистрационных знаков. Если регистрационные знаки транспортного средства были утрачены, похищены или пришли в негодность, нет необходимости обращаться в подразделение Госавтоинспекции и изменять регистрационные данные. Для изготовления дубликата

можно обратиться к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, имеющим специальное свидетельство. Дубликаты регистрационных знаков изготавливаются при условии предоставления регистрационного документа на транспортное средство (абз. 5 п. 42 Правил);

– **паспорт транспортного средства и (или) свидетельство о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями.**

Оформление паспортов осуществляется в соответствии с Положением, утвержденным Приказом МВД России, Минпромэнерго России, Минэкономразвития России от 23 июня 2005 года № 496/192/134.

Паспорта транспортных средств выдаются регистрационными подразделениями при регистрации транспортных средств, изменении регистрационных данных, снятии с регистрационного учета, выдаче регистрационных документов и паспортов транспортных средств, регистрационных знаков взамен утраченных или непригодных для использования в отношении транспортных средств, выпущенных организациями-изготовителями или ввезенных на территорию РФ до введения в действие паспортов транспортных средств (за исключением временно ввезенных транспортных средств на срок более 6 месяцев), а также при отсутствии паспортов на транспортные средства, реализованные торговыми организациями на основании договоров, заключенных с уполномоченными органами военного управления, либо изготовленные как единичное транспортное средство (п. 39 Правил).

Выдача паспортов транспортных средств взамен утраченных или непригодных для использования при постановке на учет транспортного средства после снятия его с учета в связи с изменением места регистрации собственника, прекращения права собственности на транспортное средство (при регистрации транспортного средства за другим лицом) осуществляется по месту регистрации транспортного средства после подтверждения регистрационных данных с прежнего места регистрации (п. 32 Правил).

После оформления подлежащие выдаче регистрационные документы проверяются и заверяются подписью сотрудника и печатью подразделения Госавтоинспекции (пп. 47–48 Регламента).

Получение данных документов (знаков) удостоверяется подписью владельца транспортного средства в заявлении (абз. 2 п. 49 Регламента).

Регистрация транспортных средств на ограниченный срок. Регистрация транспортных средств на ограниченный срок производится в отношении транспортных средств (п. 52 Регламента):

– являющихся предметом лизинга (пп. 48.2 Правил);
– принадлежащих аккредитованным при МИД России сотрудникам дипломатических представительств, консульских учреждений, админи-

стративно-технического персонала дипломатических представительств (абз. 1 пп. 24.2 Правил);

- принадлежащих иностранным лицам и лицам без гражданства (абз. 2–4 пп. 24.2 Правил);

- принадлежащих иностранным юридическим лицам – по месту нахождения обособленных подразделений (абз. 5 пп. 24.2 Правил);

- временно ввезенных в РФ на срок более 6 месяцев (п. 28 Правил).

Кроме того, на срок до 3 месяцев регистрируются транспортные средства, принадлежащие вынужденным переселенцам, являющимся гражданами РФ, покинувшими место жительства на территории иностранного государства и прибывшими на территорию РФ либо покинувшими место жительства на территории одного субъекта РФ и прибывшими на территорию другого субъекта, не снятые с регистрационного учета, для проведения проверок о действительности регистрации транспортных средств и решения вопроса о возможности снятия их с учета. В этом случае в заявлениях собственников транспортных средств необходимо указать, что транспортные средства на момент регистрации никому не отчуждены, не заложены, не состоят под арестом и в отношении них отсутствуют исковые требования. Решение о постоянной регистрации таких транспортных средств принимается по окончании проверок и при условии их таможенного оформления в случаях ввоза на территорию РФ (абз. 2 п. 27 Правил).

Согласно письму МВД России от 20 ноября 2013 года № 13/4-303 на ограниченный срок регистрируются также:

- автомобили «Такси» (при выдаче регистрационного знака тип 1Б);

- транспортные средства, ограниченные разрешениями или лицензиями МЧС России, предназначенные для оказания услуг скорой медицинской помощи, и др.

При регистрации транспортных средств на ограниченный срок осуществляются те же процедуры, она проходит в том же порядке, что и регистрация транспортных средств (п. 53 Регламента). В графе «особые отметки» свидетельства о регистрации указывается: «срок действия регистрации ограничен до ____» (письмо МВД России от 20 ноября 2013 года № 13/4-303).

В случае необходимости продления срока регистрации транспортного средства, зарегистрированного на ограниченный срок, не производится его осмотр (п. 54 Регламента).

Основания отказа в регистрации транспортного средства. Перечень оснований для отказа в совершении регистрационных действий установлен п. 3 Правил и п. 24 Регламента. Не подлежат регистрации в Госавтоинспекции и не принимаются к производству регистрационных действий следующие транспортные средства и в следующих случаях:

1) представлены документы и (или) сведения, не соответствующие требованиям законодательства РФ, а также содержащие недостоверную информацию;

2) транспортное средство изготовлено в РФ (в том числе из составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей) или ввозится на территорию РФ более чем на 6 месяцев, при этом не представлены документы, подтверждающие его сертификацию либо его выпуск на территории Таможенного союза без ограничений по пользованию и распоряжению или с ограничениями, установленными таможенными органами;

3) конструкция транспортного средства или внесенные в нее изменения не соответствуют требованиям законодательства РФ в области обеспечения безопасности дорожного движения или сведениям, указанным в представленных документах;

4) обнаружены признаки скрываются, подделки, изменения, уничтожения идентификационной маркировки, нанесенной организациями-изготовителями, либо подделки представленных документов, несоответствия транспортных средств и номерных агрегатов сведениям, указанным в представленных документах, или регистрационным данным; имеются сведения о нахождении транспортных средств, номерных агрегатов в розыске или представленных документов в числе утраченных (похищенных);

5) владельцы транспортных средств не исполнили установленную законодательством РФ обязанность по страхованию гражданской ответственности;

6) имеются запреты или ограничения на совершение регистрационных действий, наложенные в соответствии с законодательством РФ;

7) в паспорте транспортного средства, который выдан после **31 августа 2012 года**, отсутствует одна из следующих отметок (абз. 5 и 6 п. 4 Постановления):

- об уплате утилизационного сбора;
- об основании неуплаты утилизационного сбора в соответствии с п. 6 ст. 24.1 Закона об отходах;
- об обязательстве обеспечить безопасное обращение с отходами, образовавшимися в результате утраты транспортными средствами потребительских свойств, взятом на себя организацией-изготовителем колесных транспортных средств, включенной на момент выдачи ПТС в соответствующий реестр (либо если эта отметка проставлена организацией, не включенной в реестр на дату выдачи ПТС).

В случае принятия решения об отказе в заявлении указываются основания отказа, которые удостоверяются печатью регистрационного подразделения и подписью сотрудника (абз. 1 п. 43 Регламента). В письме МВД России от 20 ноября 2013 года № 13/4-303 уточняется, что причина

отказа должна быть подкреплена ссылкой на нормативный правовой акт, на основании которого было принято решение, и соответствующей выдержкой из него. Мотивированный отказ может быть изложен на отдельном листе. Отказ должен быть написан (заполнен) от руки (разборчиво), машинописным способом либо с помощью электронных печатающих устройств. Если в текст вносились изменения, исправления, зачеркивания, то они должны содержать оговорку «дописанному от руки верить» или «исправленному верить» и заверяться подписью лица, выносившего решение об отказе, с проставлением даты, времени и печати регистрационного подразделения.

В копии заявления в подтверждение факта уведомления об отказе ставится подпись заявителя (абз. 2 п. 43 Регламента).

При отказе в регистрации транспортных средств по заявлению плательщика ему может быть возвращена уплаченная государственная пошлина в порядке, установленном Налоговым кодексом РФ (абз. 3 п. 43 Регламента). Возврат осуществляют органы Федерального казначейства (абз. 4 п. 3 ст. 333.40 НК РФ).

Дополнительная информация о возможных действиях при отказе в регистрации транспортного средства либо в случае, если регистрация не была проведена в установленный срок

Если заявителю отказано в регистрации транспортного средства (и при этом он уверен, что основания для отказа отсутствуют) либо сроки регистрации затягиваются, соответствующие действия (бездействие) регистрационного подразделения Госавтоинспекции можно обжаловать в судебном порядке. Обращаться следует в арбитражный суд (если транспортное средство регистрируется организацией или индивидуальным предпринимателем) или в суд общей юрисдикции (если заявитель – физическое лицо, не являющееся индивидуальным предпринимателем). Заявление при этом будет рассматриваться в порядке, предусмотренном гл. 24 АПК РФ или гл. 25 ГПК РФ соответственно. Обжаловать действие (бездействие) можно в течение 3 месяцев со дня, когда заявителю стало известно о нарушении его прав и законных интересов (ч. 4 ст. 198 АПК РФ, ч. 1 ст. 256 ГПК РФ).

Возможен и административный порядок обжалования, установленный в гл. 2.1 Федерального закона от 27 июля 2010 года № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг»¹. В ст. 11.1 Закона № 210-ФЗ, пп. 74.1–74.6 Регламента приведен примерный перечень тех нарушений порядка предоставления госуслуг, которые могут обжаловаться в досудебном (внесудебном) порядке. К ним относятся, в частности, нарушение срока предоставления госуслуги (п. 2 ст. 11.1 Закона

¹ Далее – Закон № 210-ФЗ.

№ 210-ФЗ, пп. 74.1 Регламента), отказ в ее предоставлении по основаниям, не установленным нормативно-правовыми актами (п. 5 ст. 11.1 Закона № 210-ФЗ, пп. 74.4 Регламента), требование у заявителя документов, не предусмотренных нормативно-правовыми актами (п. 3 ст. 11.1 Закона № 210-ФЗ, пп. 74.2 Регламента), или отказ в приеме документов (п. 4 ст. 11.1 Закона № 210-ФЗ, пп. 74.3 Регламента).

Общие требования к порядку подачи и рассмотрения жалобы установлены в ст. 11.2 Закона № 210-ФЗ, Постановлении Правительства РФ от 16 августа 2012 года № 840, пп. 82–91 Регламента. Жалоба подается непосредственно в тот орган, который предоставляет госуслугу (т. е. в регистрационное подразделение Госавтоинспекции), а в случае, если обжалуется решение руководителя этого органа, – в вышестоящий орган (ч. 1 ст. 11.2 Закона № 210-ФЗ, п. 78 Регламента). Вышестоящим органом в данном случае будет являться управление Госавтоинспекции по субъекту РФ. По смыслу п. 78 Регламента решение вышестоящего органа в аналогичном порядке может быть обжаловано далее, в том числе на федеральном уровне.

Требования к содержанию жалобы указаны в ч. 5 ст. 11.2 Закона № 210-ФЗ, п. 76 Регламента.

Нарушение должностным лицом федерального органа исполнительной власти порядка предоставления госуслуги, повлекшее ее непредоставление либо предоставление с нарушением установленных сроков, влечет наложение на указанное лицо административного штрафа в размере от 3000 до 5000 руб. (ч. 1 ст. 5.63 КоАП РФ). Штраф за требование в ходе предоставления госуслуги от заявителя документов или платы, не предусмотренных законодательством, составляет от 5000 до 10 000 руб. (ч. 2 ст. 5.63 КоАП РФ). Административная ответственность в указанных случаях наступает, если действия должностного лица не содержат уголовно наказуемого деяния.

Изменение регистрационных данных. Изменение регистрационных данных осуществляется при изменении сведений, указанных в регистрационных документах, или при возникновении необходимости внесения в них дополнительных сведений (п. 6 Правил, п. 55 Регламента).

При изменении регистрационных данных в паспортах транспортных средств делаются соответствующие отметки, регистрационные документы (свидетельство о регистрации транспортного средства) меняются, а при их отсутствии – выдаются (п. 41 Правил).

Изменение данных о собственнике транспортного средства

В форме свидетельства о регистрации транспортного средства (Приложение № 3 к Приказу МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001) указываются фамилия, имя, отчество (наименование) собственника, адрес его жительства (места нахождения). Исходя из этого и в соответствии с п. 6

Правил изменение регистрационных данных о собственнике транспортного средства происходит в следующих случаях:

- смена собственника при отчуждении транспортного средства (абз. 2 п. 6 Правил). Под этот же случай подпадает реорганизация юридического лица;

- изменение фамилии, имени, отчества физического лица, наименования и места нахождения организации;

- изменение места жительства физического лица – если новое место жительства находится на территории того же субъекта РФ. В случае изменения места жительства собственника транспортного средства, связанного с убытием в иной субъект РФ, производится регистрация транспортного средства по новому месту жительства. Снятие транспортного средства с учета происходит без обращения собственника по месту прежней регистрации (п. 14 Правил).

Собственники (владельцы) транспортных средств обязаны изменить регистрационные данные в случае изменения собственника (абз. 1 п. 5 Правил).

При смене собственника транспортного средства (при переходе права собственности) новый собственник оформляет соответствующее заявление (пп. 56.1 Регламента).

Ранее присвоенные регистрационные знаки сохраняются за транспортным средством. Их замена возможна по заявлению нового владельца (абз. 4 п. 6 Правил, пп. 56.3 Регламента).

Изменение регистрационных данных транспортного средства

Изменение регистрационных данных осуществляется при изменении сведений, указанных в регистрационных документах (п. 6 Правил). К случаям изменения данных о самом транспортном средстве, отражаемых в форме свидетельства о регистрации транспортного средства (Приложение № 3 к Приказу МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001), относятся:

- замена номерных агрегатов (кузов, двигатель, шасси);
- изменение цвета (изменение данных производится по заявлению владельца – пп. 59.3 Регламента);
- изменение конструкции.

Кроме того, изменение регистрационных данных транспортных средств производится в связи с выдачей свидетельств о регистрации (паспортов транспортных средств, регистрационных знаков) взамен утраченных, непригодных для пользования, не соответствующих требованиям законодательства РФ или утвержденным образцам, либо срок действия которых истек, а также при замене регистрационных знаков в связи с их сохранением (п. 57 Регламента).

Срок, в течение которого необходимо обратиться в подразделение Госавтоинспекции, составляет 10 суток с момента возникновения указанных обстоятельств (п. 4 Правил).

Изменение регистрационных данных может производиться также в следующих случаях (п. 44 Правил):

- на основании решений судов о возврате, изъятии или отчуждении транспортных средств, судебных приказов об их истребовании от должника, постановлений судебных приставов-исполнителей – при представлении заявлений соответственно: лицом, которому согласно решению суда должно быть возвращено или передано транспортное средство; должностным лицом, определенным решением суда; судебным приставом-исполнителем;
- на основании решений органов социальной защиты населения об изменении права собственности на транспортные средства – при представлении заявлений уполномоченными должностными лицами органов соцзащиты.

Пунктами 15 и 17 Регламента предусмотрен единый перечень документов для предоставления госуслуги, т. е. для изменения регистрационных данных нужно представить тот же перечень документов, что и при регистрации транспортных средств. Однако рекомендуем уточнить в регистрационном подразделении либо на сайте Госавтоинспекции по субъекту РФ, какие из этих документов необходимо представлять в случае изменения регистрационных данных.

Стоит обратить внимание на особенности представляемых документов для изменения регистрационных данных.

1. Заявление. Оно составляется по той же форме и в том же порядке, что при регистрации транспортного средства, но в блоке «Внести изменения в связи с» следует подчеркнуть необходимую строчку (причину изменения данных):

- изменением собственника (заполняется в случае смены собственника);
- изменением данных о собственнике (владельце);
- заменой регистрационных знаков либо получением взамен утраченных или пришедших в негодность;
- получением свидетельства о регистрации ТС и (или) ПТС взамен утраченных или пришедших в негодность;
- изменениями регистрационных данных, не связанных с изменением конструкции;
- изменением конструкции.

2. Документ об уплате государственной пошлины.

Следует учитывать, что при обращении за совершением юридически значимых действий госпошлина уплачивается до подачи заявлений и (или) документов на совершение таких действий (пп. 6 п. 1 ст. 333.18 НК РФ).

Госпошлина должна быть уплачена:

- за выдачу свидетельства о регистрации транспортного средства (300 руб. – пп. 36 п. 1 ст. 333.33 НК РФ) – во всех случаях изменения регистрационных данных. С 1 января 2015 года размер госпошлины составит 500 руб. (ст. 1 Федерального закона от 21 июля 2014 года № 221-ФЗ);

- за внесение изменений в выданный ранее паспорт транспортного средства (200 руб. – пп. 38 п. 1 ст. 333.33 НК РФ) – во всех случаях изменения регистрационных данных. С 1 января 2015 года – 350 руб. (ст. 1 Федерального закона от 21 июля 2014 года № 221-ФЗ);

- за выдачу свидетельства на освободившийся номерной агрегат (200 руб. – пп. 40 п. 1 ст. 333.33 НК РФ) – при замене номерных агрегатов или внесении изменений в конструкцию транспортного средства. С 1 января 2015 года – 350 руб. (ст. 1 Федерального закона от 21 июля 2014 года № 221-ФЗ).

В случае сохранения регистрационных знаков государственная пошлина должна уплачиваться за выдачу свидетельства о регистрации транспортного средства (300 руб. – пп. 36 п. 1 ст. 333.33 НК РФ), за выдачу паспорта транспортного средства или внесение в него изменений (500 руб. или 200 руб. соответственно – пп. 36 и 38 п. 1 ст. 333.33 НК РФ). С 1 января 2015 года размер госпошлины за указанные действия составит 500, 800 и 350 руб. соответственно (ст. 1 Федерального закона от 21 июля 2014 года № 221-ФЗ).

В случае изменения регистрационных данных действия по приему заявления, проверке документов и сведений о транспортном средстве, по осмотру транспортного средства (пп. 32, 55 Регламента) аналогичны тем, которые производятся при обращении заявителя за регистрацией транспортного средства.

Однако необходимо отметить, что осмотр транспортного средства не требуется при изменении:

- наименования и (или) места нахождения юридического лица (его обособленного подразделения) (пп. 56.2 Регламента);

- данных транспортного средства, связанных с выдачей свидетельств о регистрации и паспортов транспортных средств взамен утраченных, непригодных для пользования, не соответствующих требованиям законодательства РФ и утвержденным образцам, либо срок действия которых истек, а также при замене регистрационных знаков, в связи с их сохранением (п. 57 Регламента);

- данных транспортного средства, связанных с изменениями конструкции, которые дают возможность использования транспортного средства водителями с нарушениями функций опорно-двигательного аппарата (пп. 59.2 Регламента).

Согласно пп. 32 и 55 Регламента принятие решения о корректировке и выдача заявителю документов происходят в том же порядке, что и при регистрации транспортного средства.

Изменение регистрационных данных транспортных средств возможно при отсутствии установленных запретов и ограничений (п. 45 Правил). Оно не производится до окончания проверок, проводимых органами внутренних дел, а также при невыполнении требований Правил и Регламента либо в иных случаях, предусмотренных законодательством РФ (п. 51 Правил).

Основанием для изменения регистрационных данных о лизингополучателе должен быть договор об уступке прав и обязанностей по договору лизинга другому лизингополучателю и акт приема-передачи, если иное не предусмотрено договором лизинга (пп. 48.4 Правил).

Транспортные средства, зарегистрированные за лизингополучателем на срок действия договора лизинга, перерегистрируются за новым собственником на основании документа, которым подтверждается переход права собственности, либо за лизингодателем в случае расторжения или окончания договора лизинга (пп. 48.5 Правил).

Внесение изменений в регистрационные данные похищенных и обнаруженных транспортных средств, возвращенных их собственникам или владельцам с измененной маркировкой, производится на основании постановления ОВД (предварительного следствия и дознания), осуществлявшего расследование уголовного дела, и заверенной копии справки (заключения экспертизы) с результатами исследования номеров агрегатов, выданной уполномоченным органом (организацией) (п. 15 Правил).

Если маркировочные обозначения и (или) номера паспортов транспортных средств совпадают с реквизитами разыскиваемых, изменения вносятся на основании постановления об отказе в возбуждении уголовного дела, подтверждающего отсутствие принадлежности этих транспортных средств и документов к разыскиваемым, а также подлинность названных маркировочных обозначений и паспортов (пп. 15.1 Правил).

В изменении регистрационных данных может быть отказано на общих основаниях, а также, согласно п. 24 Регламента, если при изменении регистрационных данных в связи с заменой номерных агрегатов представлены номерные агрегаты с транспортных средств, паспорта на которые выданы после 31 августа 2012 года и за которые не был уплачен утилизационный сбор или по которым организацией-изготовителем не было принято обязательство обеспечить безопасное обращение с отходами, образовавшимися в результате утраты указанными транспортными средствами потребительских свойств (абз. 4 и 7 п. 4 Постановления, п. 24 Регламента).

Прекращение регистрации транспортного средства. Регистрация транспортного средства прекращается в случаях:

- утраты транспортного средства (пп. 60.1 Регламента);
- хищения транспортного средства (пп. 60.2 Регламента);
- окончания срока регистрации транспортного средства на ограниченный срок (пп. 60.3 Регламента);
- представления заявления прежним владельцем транспортного средства и предъявления им документов о заключении сделок об отчуждении транспортного средства после истечения 10 суток со дня заключения сделки при условии отсутствия подтверждения регистрации за новым владельцем (пп. 60.4 Регламента);
- представления заявления лизингодателя в случае расторжения договора лизинга в отношении транспортных средств, зарегистрированных за лизингополучателем на ограниченный срок (пп. 48.6 Правил, пп. 60.5 Регламента).

При утрате транспортного средства или его хищении прекращение регистрации производится по заявлению владельца транспортного средства (абз. 2 п. 5 Правил, п. 61 Регламента). Оно составляется по той же форме и в том же порядке, что при регистрации транспортного средства, но в блоке «Прекратить регистрацию транспортного средства в связи с» следует подчеркнуть необходимую строчку:

- утратой (неизвестно место нахождения транспортного средства или при невозможности пользоваться транспортным средством);
- хищением;
- продажей (передачей) другому лицу.

Регистрационные документы, паспорта транспортных средств, регистрационные знаки (при их наличии) сдаются в подразделения Госавтоинспекции и утилизируются, а при их отсутствии выставляются в розыск (п. 61 Регламента).

Регистрация прекращается автоматически в подразделении Госавтоинспекции, выдавшем регистрационные документы, по окончании срока действия оснований для регистрации транспортного средства, зарегистрированного на ограниченный срок, и отсутствии сведений о продлении срока регистрации. Регистрационные документы и знаки признаются недействительными и выставляются в розыск (п. 62 Регламента).

При прекращении регистрации на ограниченный срок транспортных средств, временно ввезенных на территорию РФ на срок более 6 месяцев, владельцу выдаются находящиеся на хранении регистрационные документы и номера государств, в которых зарегистрированы транспортные средства. Регистрационные знаки «ТРАНЗИТ» в этом случае не выдаются (п. 64 Регламента).

Высвободившиеся регистрационные знаки, которые не используются повторно, регистрационные документы, паспорта транспортных средств принимаются сотрудником и утилизируются (п. 63 Регламента).

Снятие транспортного средства с регистрационного учета. Снятие транспортного средства с учета возможно лишь в случае его утилизации или вывоза за пределы РФ на постоянное пребывание (абз. 1 п. 65 Регламента).

Обратите внимание, что согласно абз. 2 п. 3 Постановления снятию с учета подлежат транспортные средства в случае изменения места регистрации физического лица (местонахождения юридического лица), если новое место регистрации (место нахождения) находится за пределами субъекта РФ, в котором зарегистрировано транспортное средство, а также при прекращении права собственности на транспортные средства.

Однако необходимо иметь в виду, что Регламентом предусмотрено лишь два случая снятия транспортного средства с учета: вывоз за пределы РФ и утилизация. В случае прекращения права собственности производится не снятие с учета, а изменение регистрационных данных (абз. 2 п. 6 Правил).

Заявление составляется по той же форме и в том же порядке, что при регистрации транспортного средства, при этом в блоке «Снять с регистрационного учета в связи с» следует подчеркнуть необходимую строчку:

- вывозом его за пределы территории РФ и (или) окончанием срока регистрации на ограниченный срок;
- дальнейшей утилизацией.

В соответствии с абз. 2 п. 65 Регламента действия регистрационного подразделения при получении заявления и документов на снятие транспортных средств с регистрационного учета аналогичны тем, которые производятся при обращении заявителя за регистрацией транспортного средства. Порядок принятия решения о снятии транспортных средств с регистрационного учета такой же, как при регистрации транспортного средства.

Снятие с регистрационного учета транспортных средств возможно при отсутствии установленных запретов и ограничений (п. 45 Правил) и не производится до окончания проверок, осуществляемых органами внутренних дел, а также при невыполнении требований Правил и Регламента либо в иных случаях, предусмотренных законодательством РФ (п. 51 Правил).

Если транспортное средство снимается с учета в связи с вывозом за пределы территории РФ на постоянное пребывание, в свидетельстве о регистрации делается отметка о снятии с учета, а при отсутствии свидетельства выдается новое, которое также должно содержать данную отметку. Паспорта транспортных средств (при их наличии) и регистрационные знаки сдаются в регистрационное подразделение, взамен них выдаются регистрационные знаки «ТРАНЗИТ». Отметки о выдаче знаков проставляются в свидетельствах о регистрации (абз. 1 п. 43 Правил).

При снятии транспортных средств с учета в случае их утилизации регистрационные документы, регистрационные знаки и паспорта транспортных средств сдаются в регистрационное подразделение (абз. 2 п. 43 Правил).

§ 7. Формы контроля за исполнением государственной функции регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним

Текущий контроль за соблюдением последовательности действий, определенных административными процедурами, и принятием решений сотрудниками регистрационных подразделений осуществляется: должностными лицами подразделений Госавтоинспекции на федеральном, межрегиональном, региональном и районном уровнях, начальниками регистрационных подразделений, их заместителями и иными должностными лицами Госавтоинспекции, ответственными за организацию работы по предоставлению государственной услуги.

Для аутентификации сотрудника, вносящего информацию в реестр, и установления отсутствия искажения информации в электронном документе используется электронная подпись.

Текущий контроль осуществляется путем проведения должностным лицом, ответственным за организацию работы по предоставлению государственной услуги, проверок соблюдения и исполнения сотрудниками положений Административного регламента, иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

Руководители подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне организуют и осуществляют контроль за исполнением государственной услуги по регистрации транспортных средств подразделениями Госавтоинспекции.

Контроль за полнотой и качеством исполнения услуги включает в себя проведение проверок, выявление и устранение нарушений установленного порядка проведения регистрационных действий, прав заявителей, рассмотрение, принятие решений и подготовку ответов на обращения заявителей, содержащих жалобы на решения, действия (бездействия) сотрудников регистрационных подразделений.

Проверки могут быть плановыми или внеплановыми. Внеплановая проверка может проводиться по конкретному обращению заявителя.

Результаты проверок оформляются в виде справки, в которой отмечаются недостатки и предложения по их устранению.

В случае выявления по результатам проверок нарушений осуществляется привлечение сотрудников к ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Заявители имеют право осуществлять контроль за соблюдением положений настоящего Административного регламента, сроков исполнения

административных процедур в ходе рассмотрения их заявлений путем получения устной информации (по телефону) или письменных, в том числе в электронном виде, ответов на их запросы.

Заявитель может обратиться с предложением, заявлением или жалобой на действия (бездействие) сотрудников подразделений Госавтоинспекции и решения, принятые в ходе предоставления государственной услуги в том числе в следующих случаях:

1. Нарушение срока предоставления государственной услуги.
2. Требование представления заявителем документов, не предусмотренных нормативными правовыми актами Российской Федерации для предоставления государственной услуги.
3. Отказ в приеме документов, представление которых предусмотрено нормативными правовыми актами Российской Федерации для предоставления государственной услуги.
4. Отказ в предоставлении государственной услуги, если основания отказа не предусмотрены федеральными законами и принятыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.
5. Требование внесения заявителем при предоставлении государственной услуги платы, не предусмотренной нормативными правовыми актами Российской Федерации.
6. Отказ подразделения Госавтоинспекции, предоставляющего государственную услугу, его должностного лица в исправлении допущенных опечаток и ошибок в выданных в результате предоставления государственной услуги документах либо нарушение установленного срока таких исправлений.

Предметом жалобы являются решения и (или) действия (бездействие) подразделения Госавтоинспекции, его должностных лиц, принятые (осуществленные) с нарушением порядка предоставления государственной услуги, а также неисполнение или ненадлежащее исполнение должностными лицами служебных обязанностей, установленных Административным регламентом и иными нормативными правовыми актами, регулирующими отношения, возникающие в связи с предоставлением государственной услуги.

Жалоба должна содержать:

1. Наименование подразделения Госавтоинспекции, предоставляющего государственную услугу либо его должностного лица решения и действия (бездействие) которых обжалуются.
2. Сведения о наименовании, месте нахождения заявителя, а также номер (номера) контактного телефона, адрес (адреса) электронной почты (при наличии) и почтовый адрес, по которым должен быть направлен ответ заявителю.

3. Сведения об обжалуемых решениях и действиях (бездействии) территориального органа МВД России, предоставляющего государственную услугу либо его должностного лица.

4. Доводы, на основании которых заявитель не согласен с решением и действием (бездействием) органа, предоставляющего государственную услугу, либо его должностного лица. Заявителем могут быть представлены документы (при наличии), подтверждающие доводы заявителя, либо их копии.

Жалоба рассматривается подразделением Госавтоинспекции, предоставляющим государственную услугу, порядок предоставления которой был нарушен вследствие решений и действий (бездействия) регистрационного подразделения Госавтоинспекции либо его должностного лица.

В случае если обжалуются решения руководителя органа, предоставляющего государственную услугу, жалоба подается в подразделение Госавтоинспекции МВД России на региональном или федеральном уровнях.

Жалобы на решения, принятые должностными лицами подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне, рассматриваются начальником подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне.

Жалобы на решения, принятые начальником (заместителем начальника) подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне, рассматриваются заместителем Министра внутренних дел Российской Федерации, который несет ответственность за соответствующее направление деятельности, Министром внутренних дел Российской Федерации.

В регистрационном подразделении Госавтоинспекции, предоставляющем государственные услуги, определяются уполномоченные на рассмотрение жалоб должностные лица, которые обеспечивают:

1. Прием и рассмотрение жалоб в соответствии с установленными требованиями.

2. Направление жалоб в уполномоченный на их рассмотрение орган в соответствии с пунктом 90 настоящего Административного регламента.

Жалоба подается в письменной форме, в том числе при личном приеме заявителя, или в электронном виде в подразделение Госавтоинспекции, предоставляющее государственную услугу.

В случае если жалоба подается через представителя заявителя, также представляется документ, подтверждающий полномочия на осуществление действий от имени заявителя. В качестве документа, подтверждающего полномочия на осуществление действий от имени заявителя, может быть представлена:

1. Оформленная в соответствии с законодательством Российской Федерации доверенность (для юридических лиц – заверенная печатью юридического лица и подписанная его руководителем или уполномоченным этим руководителем лицом).

2. Копия решения о назначении или об избрании, либо приказа о назначении физического лица на должность, в соответствии с которым такое физическое лицо обладает правом действовать от имени заявителя без доверенности.

Жалоба в письменной форме может быть также направлена по почте.

В случае подачи жалобы при личном приеме заявитель представляет документ, удостоверяющий его личность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В электронном виде жалоба может быть подана заявителем посредством:

1. Официального сайта Госавтоинспекции;
2. Единого портала.

При подаче жалобы в электронном виде документы, указанные в пункте 83 Административного регламента, могут быть представлены в форме электронных документов, подписанных электронной подписью, вид которой предусмотрен законодательством Российской Федерации, при этом документ, удостоверяющий личность заявителя, не требуется.

В случае если жалоба подана заявителем в регистрационное подразделение или в подразделение Госавтоинспекции на региональном уровне, в компетенцию которого не входит принятие решения по жалобе в соответствии с требованиями пункта 77 Административного регламента, в течение 3 рабочих дней со дня ее регистрации жалоба направляется в уполномоченный на ее рассмотрение орган и в письменной форме заявитель информируется о перенаправлении жалобы.

При этом срок рассмотрения жалобы исчисляется со дня регистрации жалобы в уполномоченном на ее рассмотрение органе.

В случае установления в ходе или по результатам рассмотрения жалобы признаков состава административного правонарушения, предусмотренного статьей 5.63 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, или признаков состава преступления должностное лицо, уполномоченное на рассмотрение жалоб, незамедлительно направляет соответствующие материалы в органы прокуратуры.

Жалоба, поступившая в уполномоченный на ее рассмотрение орган, подлежит регистрации не позднее следующего рабочего дня со дня ее поступления. Жалоба рассматривается в течение 15 рабочих дней со дня ее регистрации, если более короткие сроки рассмотрения жалобы не установлены органом, уполномоченным на ее рассмотрение.

В случае обжалования отказа органа, предоставляющего государственную услугу, его должностного лица в приеме документов у заявителя либо в исправлении допущенных опечаток и ошибок или в случае обжалования заявителем нарушения установленного срока таких исправлений жалоба рассматривается в течение 5 рабочих дней со дня ее регистрации.

Основания для приостановления рассмотрения жалобы отсутствуют.

По результатам рассмотрения жалобы выносится одно из следующих решений:

1. Удовлетворить жалобу, в том числе в форме отмены принятого решения, исправления допущенных опечаток и ошибок в выданных в результате предоставления государственной услуги документах, возврата заявителю денежных средств, взимание которых не предусмотрено нормативными правовыми актами Российской Федерации, а также в иных формах.

2. Отказать в удовлетворении жалобы.

При удовлетворении жалобы принимаются исчерпывающие меры по устранению выявленных нарушений, а территориальный орган МВД России, предоставляющий государственные услуги, в том числе принимает меры по выдаче заявителю результата государственной услуги, не позднее 5 рабочих дней со дня принятия решения, если иное не установлено законодательством Российской Федерации.

В удовлетворении жалобы отказывается в следующих случаях:

1. Наличие вступившего в законную силу решения суда, арбитражного суда по жалобе о том же предмете и по тем же основаниям.

2. Подача жалобы лицом, полномочия которого не подтверждены в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

3. Наличие решения по жалобе, принятого ранее в соответствии с Административным регламентом в отношении того же заявителя и по тому же предмету жалобы.

Жалоба подлежит оставлению без ответа в следующих случаях:

1. Наличие в жалобе нецензурных либо оскорбительных выражений, угроз жизни, здоровью и имуществу должностного лица, а также членов его семьи.

2. Отсутствие возможности прочитать какую-либо часть текста жалобы, фамилию, имя, отчество (при наличии) и (или) почтовый адрес заявителя, указанные в жалобе.

Ответ по результатам рассмотрения жалобы направляется заявителю не позднее дня, следующего за днем принятия решения, в письменной форме, по желанию заявителя – в электронной форме.

Ответ по результатам рассмотрения жалобы подписывается уполномоченным на рассмотрение жалобы должностным лицом.

В ответе по результатам рассмотрения жалобы указываются:

1. Наименование подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне или территориального органа МВД России, рассмотревшего жалобу, должность, фамилия, имя, отчество (при наличии) его должностного лица, принявшего решение по жалобе.

2. Номер, дата, место принятия решения, включая сведения о должностном лице, решение или действие (бездействие) которого обжалуется.

3. Наименование заявителя.

4. Основания для принятия решения по жалобе.

5. Принятое по жалобе решение.

6. В случае, если жалоба признана обоснованной, – сроки устранения выявленных нарушений, в том числе срок предоставления результата государственной услуги.

7. Сведения о порядке обжалования принятого по жалобе решения.

Решения, принятые в ходе исполнения государственной услуги, действия или бездействия должностных лиц подразделений Госавтоинспекции на федеральном, региональном уровнях или регистрационных подразделений могут быть обжалованы вышестоящему должностному лицу, либо в судебном порядке.

Заявитель имеет право на получение документов, необходимых для обоснования и рассмотрения жалобы.

Подразделение Госавтоинспекции на федеральном или региональном уровнях обязаны предоставить заявителю копии документов, необходимых для обоснования и рассмотрения жалобы в течение 3 рабочих дней со дня обращения, если иное не предусмотрено федеральными законами и принятыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Информирование заявителей о порядке обжалования решений и действий (бездействия) подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне или подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне, их должностных лиц обеспечивается посредством размещения информации на стендах в местах предоставления государственных услуг, на официальном сайте Госавтоинспекции, на Едином портале.

Консультирование заявителей о порядке обжалования решений и действий (бездействия) подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне или подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне, их должностных лиц, осуществляется, в том числе по телефону либо при личном приеме.

§ 8. Подготовка водителей транспортных средств в Российской Федерации

Более двадцати лет назад был принят Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»¹, установивший основные требования, касающиеся подготовки водителей автотранспортных средств и получения права на управление ими. Так, в п. 2 ст. 25 Закона было предусмотрено предоставление права на управление транспортными средствами категорий «А», «В», «С», «D», «Е».

В мае 2013 года Федеральным законом от 7 мая 2013 года № 92-ФЗ в содержание анализируемой статьи Закона были внесены значительные изменения в части, касающейся подготовки водителей автотранспортных средств и их допуска к управлению транспортными средствами.

В соответствии с новой редакцией ст. 25 Закона (включающей положения бывшей ст. 27, которая одновременно была исключена) устанавливаются следующие новые категории и подкатегории автотранспортных средств «ВЕ», «СЕ», «DE», «М» (мотоциклы и легкие квадрициклы), «А1» (с ограничением рабочего объема двигателя внутреннего сгорания и максимальной мощности), «В1» (трициклы и квадрициклы), «С1» (с ограничением разрешенной максимальной массы), «D1» (с ограничением количества сидячих мест, помимо сиденья водителя), «С1Е» и «D1Е» (п. 1).

Право на управление транспортными средствами предоставляется лицам, сдавшим соответствующие экзамены, при соблюдении условий, перечисленных в ст. 26, причем проведение экзаменов осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации (п. 2). В п. 3 содержится новелла, предусматривающая, что экзамены проводятся уполномоченными должностными лицами органов внутренних дел Российской Федерации.

Что касается ст. 26 Закона, то ее текст также подвергся определенным изменениям. В п. 1 было установлено, что к сдаче экзаменов допускаются лица, достигшие установленного возраста, имеющие медицинское заключение об отсутствии противопоказаний к управлению транспортными средствами, прошедшие в установленном порядке соответствующую подготовку или переподготовку.

Там же предусматривалось, что программы и порядок подготовки и переподготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий разрабатываются уполномоченными на то феде-

¹ Далее – Закон.

ральными органами исполнительной власти в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.

Спустя два месяца в ст. 26 Закона были внесены новые изменения. В соответствии с Федеральным законом от 2 июля 2013 г. № 185-ФЗ в новой редакции п. 1 речь идет о лицах, прошедших в установленном порядке соответствующее профессиональное обучение, и о примерных программах профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий.

Следовательно, налицо стремление к гармонизации норм Закона и Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации», однако при этом остаются определенные коллизии.

Так, в Федеральном законе «Об образовании в Российской Федерации» упоминаются не примерные, а типовые программы профессионального обучения, причем применительно к осуществлению лишь международных автомобильных перевозок.

Другой пример: согласно тому же Федеральному закону профессиональное обучение завершается итоговой аттестацией в форме не экзамена, а квалификационного экзамена (который проводится организацией, осуществляющей образовательную деятельность).

С учетом внесенных в Закон изменений было принято Постановление Правительства Российской Федерации от 1 ноября 2013 года № 980, утвердившее Правила разработки примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий¹.

Этим Постановлением Минобрнауки России поручено по согласованию с Минтрансом России, МВД России и Минздравом России разработать и утвердить указанные примерные программы профессионального обучения.

Что касается самих Правил разработки, то следует обратить особое внимание на два пункта. Согласно п. 2 примерные программы профессионального обучения разрабатываются на основе установленных квалификационных требований (профессиональных стандартов) и утверждаются Минобрнауки России по согласованию с Минтрансом России, МВД России и Минздравом России.

В п. 4 содержится указание о том, что примерные программы должны предусматривать достаточный для формирования, закрепления и развития практических навыков и компетенции объем практики, являющейся их обязательной частью.

Результаты анализа рассмотренных изменений, которые были внесены в рассматриваемые законодательные и иные нормативные правовые ак-

¹ Далее – Правила разработки.

ты в целях повышения уровня подготовки водителей, позволяют прийти к выводу о том, что сложившееся положение является достаточно парадоксальным.

С одной стороны, расширен круг водителей автотранспортных средств, поскольку в настоящее время к последним отнесены трициклы, квадрициклы и даже мопеды. С другой стороны, водители разнообразных видов автотранспорта рассматриваются в качестве лиц, проходящих профессиональное обучение и получающих квалификацию по профессии рабочего.

В этом смысле все водители легковых автомобилей, мотоциклов, трициклов, квадрициклов и мопедов фактически приравниваются к водителям, перевозящим пассажиров и грузы (прежде всего имеются в виду водители автобусов и грузовых автомобилей), что трудно признать логичным.

Перечень знаний, умений, навыков и различных параметров, характеризующих состояние и поведение водителя, необходимый для лиц, осуществляющих соответствующую работу, не должен быть идентичен тем требованиям, которые следует предъявлять к лицам, эксплуатирующим транспортные средства для личных нужд.

Они свидетельствуют о том, что в целом ряде стран также были установлены повышенные требования к профессиональным (коммерческим) водителям, касающиеся, в частности, допустимого уровня содержания алкоголя в крови. Так, например, поступили в Австрии, Аргентине, Боснии и Герцеговине, Греции, Испании, Сербии, Хорватии, Южно-Африканской Республике и других государствах.

Далее целесообразно обратиться к документам Европейского союза¹, которые содержат руководящие положения, подготовленные на основе обобщения практики нормотворческой и правоприменительной деятельности стран, входящих в ЕС.

Имеется в виду, прежде всего, Директива Европейского парламента и Совета ЕС № 2003/59/ЕС от 15 июля 2003 года «По вопросу базовой квалификации и периодической переподготовки водителей определенных средств автомобильного транспорта, занятых на перевозке товаров или пассажиров», дополняющая Правила Совета Европы (ЕЕС) № 3820/85, а также Директиву Совета 91/439/ЕЕС и отменяющая Директиву Совета 76/914/ЕЕС (далее – Директива).

Данная Директива была принята десять лет назад, но не утратила свою актуальность, поскольку введение предусмотренных в ней мер осуществлялось относительно не так уж давно, причем в два этапа (сентябрь 2008 года и сентябрь 2009 года).

¹ Далее – ЕС.

Во вводной части документа констатируется следующее: в Правилах Совета Европы (ЕЕС) № 3820/85 установлено, что определенные категории водителей, занятых на автоперевозках товаров и пассажиров, должны иметь сертификат профессиональной компетентности в соответствии с правилами Сообщества относительно минимального необходимого уровня подготовки для определенных категорий водителей автотранспорта, который предусмотрен Директивой 76/914/ЕЕС (1).

В условиях, когда положения Правил Совета Европы (ЕЕС) № 3820/85 касаются очень небольшого процента водителей, а в настоящее время лишь небольшое число государств-членов требуют обязательной подготовки водителей, большинство водителей, занятых на перевозках на территории Сообщества, выполняют свою работу просто на основании наличия у них водительских удостоверений.

Для обеспечения условий, при которых водители будут соответствовать требованиям, возникшим на современном уровне развития автотранспортного рынка, правила Сообщества следует распространить на водителей независимо от того, являются они частными перевозчиками или получают зарплату, имеют ли свой собственный счет или работают по найму либо за вознаграждение.

Ввод в действие новых правил Сообщества имеет целью обеспечить, чтобы водитель по своей квалификации соответствовал стандартам, позволяющим выполнять работу по управлению транспортом.

Установление обязанности иметь базовую квалификацию или проходить периодическую подготовку имеет целью повысить уровень безопасности на дорогах и безопасности водителя.

Для того чтобы установить, выполняет ли водитель свои обязательства, государства-члены должны выдавать водителю сертификат профессиональной компетентности (далее – СПК), в котором отражена базовая квалификация или периодическая подготовка водителя.

При наличии различий в системах, существующих в определенных государствах-членах, они должны иметь возможность выбора из нескольких вариантов, для обеспечения выполнения требований по базовой квалификации.

Организацией подготовительных курсов для приобретения базовой квалификации или для периодической переподготовки могут заниматься только учебные центры, утвержденные компетентными властями государства-члена.

Таким образом, можно убедиться в том, что государства-члены ЕС сталкиваются, по сути дела, с теми же проблемами, что и Российская Федерация. Однако решают они эти проблемы иным путем, что наглядно видно из содержания Директивы.

В ст. 1 Директивы четко указывается, что имеется в виду работа по управлению транспортом, выполняемая водителями (имеющими соответствующие водительские права гражданами государств-членов или гражданами третьих стран, которых нанимают или к услугам которых прибегают на предприятии, созданном в государстве-члене) в пределах Сообщества на дорогах общественного пользования с применением транспортных средств таких подкатегорий и категорий, как C1, C1E, D1, D1E и C, CE, D, DE.

При этом в ст. 2 оговорено, что Директива не распространяется на водителей следующих видов транспортных средств:

- с максимальной разрешенной скоростью, не превышающей 45 км/ч;
- используемых или контролируемых вооруженными силами, подразделениями гражданской обороны, пожарными и силами охраны общественного порядка;
- поставленных на дорожные испытания в рамках конструктивной доработки, ремонта или технического обслуживания, или новых или реконструированных транспортных средств, которые еще не запущены в эксплуатацию;
- используемых в чрезвычайных ситуациях или в спасательных операциях;
- используемых в ходе учебной езды для любого лица, желающего получить водительские права или СПК;
- используемых для некоммерческих перевозок пассажиров или товаров, в личных целях;
- перевозящих материалы или оборудование, которые предназначены для использования водителем в его или ее работе, при условии, что управление транспортным средством не является основным видом деятельности водителя.

Таким образом, Директива действует исключительно в отношении профессиональных водителей, осуществляющих коммерческие перевозки пассажиров и товаров (грузов) на соответствующих автобусах и грузовых автомобилях.

Что касается квалификации и обучения таких водителей, то основные положения, содержащиеся в ст. 3–7 Директивы, в кратком изложении выглядят следующим образом.

Для работы по управлению транспортом требуются обязательная базовая квалификация и обязательная периодическая подготовка. Для обеспечения базовой квалификации государства-члены должны выбрать между вариантом, в котором сочетаются посещение курсов и сдача тестов, и вариантом, предусматривающим только сдачу тестов по теории и практике. После успешной сдачи тестов квалификация удостоверяется СПК. Перио-

дическая переподготовка включает обязательное посещение курсов, что также удостоверяется СПК.

Обучение водителей должно осуществляться в учебных центрах, утвержденных компетентными органами государств-членов, в соответствии с приложением 1, а курсы должны охватывать все предметы, перечисленные в том же приложении. При этом для допуска к обучению в целях получения базовой квалификации не требуется наличия полученных заранее соответствующих водительских прав (на наш взгляд, это положение вызывает серьезные сомнения).

Сдачу тестов в соответствии с приложением 1 организуют компетентные органы государств-членов или организации, ими назначенные. Указанные компетентные органы или организации контролируют ход тестов и после успешной сдачи их выдают водителям СПК, удостоверяющие наличие базовой квалификации.

Периодическую переподготовку также организуют учебные центры, утвержденные компетентными органами государств-членов, в соответствии с тем же приложением. После завершения курса периодической переподготовки компетентные органы государств-членов или утвержденные ими учебные центры выдают водителям СПК, удостоверяющие факт переподготовки.

Водители, получившие СПК, которые удостоверяют базовую квалификацию, должны впервые проходить курс периодической переподготовки в течение пяти лет после выдачи этих СПК. Водители, в первый раз окончившие указанный курс, должны проходить периодическую переподготовку каждые пять лет, причем еще до истечения срока действия соответствующих СПК.

С учетом существующий в настоящее время проблематики рассматриваемой статьи главный вывод, который следует сделать по результатам изучения содержания рассмотренной Директивы, заключается в следующем: процесс обучения водителей, завершающийся получением сертификата профессиональной компетентности, представляет собой отдельную самостоятельную процедуру.

В связи с изложенным имеются достаточные основания для того, чтобы выдвинуть предложение об отделении профессионального обучения водителей, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов, от подготовки водителей, необходимой для получения права на управление транспортными средствами определенных категорий и подкатегорий.

Таким путем на основе специализации соответствующей подготовки решается задача обеспечения высокого качества обучения водителей, осуществляющих перевозочную деятельность на профессиональной основе, наряду с тем, что одновременно водители, не занимающиеся указанной деятельностью (главным образом это касается категорий «М», «А» и «В»,

подкатегорий «А1» и «В1»), освобождаются от получения знаний, умений и навыков, не являющихся для них необходимыми (не говоря уже о гармонизации рассмотренных ранее положений Закона и Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации»).

Однако при этом возникают два важных вопроса:

1) к какому виду обучения следует отнести подготовку водителей, предшествующую профессиональному обучению, и можно ли органично «вписать» ее в существующую систему подготовки;

2) кого следует уполномочить проводить профессиональное обучение водителей и соответствующие квалификационные экзамены.

Для ответа на первый вопрос представляется целесообразным обратиться к Положению о лицензировании образовательной деятельности, утвержденному Постановлением Правительства Российской Федерации от 28 октября 2013 года № 966¹.

В п. 2 Положения установлено, что органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, в соответствии с переданными им полномочиями Российской Федерации в сфере образования, осуществляют лицензирование в отношении организаций, занимающихся образовательной деятельностью на территории субъекта Российской Федерации.

Следует обратить внимание на то, что в п. 5 и 7 Положения специально оговорено следующее: в состав лицензионных требований, предъявляемых при намерении соискателя лицензии реализовывать образовательные программы подготовки водителей автотранспортных средств, а равно при осуществлении лицензиатом образовательной деятельности в этой области, входят наличие согласованных с Госавтоинспекцией МВД России программ подготовки (переподготовки) водителей автотранспортных средств, а также ее заключения о соответствии учебно-материальной базы установленным требованиям.

Отметим, что данные нормы соответствуют содержанию п. 11 Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 года.

Согласно п. 3 рассматриваемого Положения, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 28 октября 2013 года № 966, образовательная деятельность как лицензируемый вид деятельности включает оказание образовательных услуг по реализации образовательных программ в соответствии с Перечнем, предусмотренным в приложении.

Имеется в виду Перечень образовательных услуг по реализации образовательных программ, п. 17 которого сформулирован следующим обра-

¹ Далее – Положение.

зом: «реализация дополнительных общеобразовательных программ – дополнительных предпрофессиональных программ».

По нашему убеждению, подготовка водителей автотранспортных средств, необходимая для получения права на управление ими, относится именно к тому виду обучения, который указан в п. 17 данного Перечня.

Обучение водителей, предшествующее профессиональному обучению, по своей сути как раз и является реализацией дополнительных профессиональных программ, поскольку профессиональное обучение, необходимое для осуществления перевозочной деятельности, невозможно без обладания знаниями, умениями и навыками, связанными с управлением транспортными средствами.

Наличие указанных знаний, умений и навыков должно подтверждаться соответствующими водительскими удостоверениями, выданными после успешной сдачи экзаменов в Госавтоинспекции МВД России.

В п. 13 того же Перечня говорится о реализации основной программы профессионального обучения – программы профессиональной подготовки по профессиям рабочих, должностям служащих, которая осуществляется в соответствии с перечнями профессий, специальностей и направлений подготовки с указанием квалификации, присваиваемой по соответствующим профессиям, специальностям и направлениям подготовки, утверждаемыми Минобрнауки России.

Следовательно, в данном случае имеется в виду Перечень профессий рабочих, должностей служащих, по которым осуществляется профессиональное обучение (утвержден Приказом Минобрнауки России от 2 июля 2013 года № 513), содержащий профессии «Водитель автомобиля» (код 11442) и «Водитель мототранспортных средств» (код 11451).

В этот Перечень следовало бы включить более конкретные наименования профессий водителей, отражающие существо перевозочной деятельности, например, следующие: водитель легкового автомобиля, осуществляющий пассажирские перевозки (легкового такси); водитель автобуса (междугородного, маломестного, другого), осуществляющий пассажирские перевозки; водитель автобуса, осуществляющий международные автомобильные перевозки; водитель грузового автомобиля, осуществляющий перевозки грузов (крупногабаритных, тяжеловесных, опасных, других); водитель грузового автомобиля, осуществляющий международные автомобильные перевозки.

Разумеется, степень дифференциации подобных профессиональных категорий водителей и непосредственные формулировки соответствующих профессий требуют серьезной проработки, однако такой путь представляется весьма перспективным.

Второй вопрос связан с оптимальным определением субъектов, проводящих профессиональное обучение водителей и прием квалификационных экзаменов.

Думается, что круг организаций, осуществляющих подобную образовательную деятельность, должен быть достаточно узким с учетом повышенных требований, которые должны предъявляться к водителям, перевозящим пассажиров и грузы на профессиональной основе.

Обратившись вновь к содержанию ч. 6 ст. 73 Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации», отметим, что там упоминаются учебные центры профессиональной квалификации. В этой связи уместно вспомнить и про учебные центры, о которых говорится в рассмотренной ранее Директиве Европейского парламента и Совета ЕС.

Одновременно важно помнить и рассмотренные ранее положения ст. 74 данного Федерального закона, в соответствии с которыми квалификационный экзамен проводится организацией, осуществляющей образовательную деятельность (ч. 2), а к его проведению привлекаются представители работодателей и их объединений (ч. 3).

С учетом этого наиболее перспективным вариантом видится создание учебных центров профессиональной квалификации водителей автотранспортных средств, сочетающих профессиональное обучение с приемом квалификационных экзаменов и выдачей соответствующих документов.

При этом следовало бы предусмотреть аккредитацию указанных центров в порядке, определенном Правительством Российской Федерации (в качестве органа, осуществляющего аккредитацию, предпочтительно определить Минтранс России).

В заключение уделим внимание тому, каким образом можно гармонизировать рассмотренные в настоящей статье законодательные акты. Во-первых, в ст. 26 Закона словосочетание «профессиональное обучение» следует заменить словом «обучение».

Во-вторых, требуется внести изменения в ст. 20 Закона, устанавливающие основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемые к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, которые занимаются деятельностью, связанной с эксплуатацией транспортных средств.

Так, в ч. 2 необходимо включить положение о том, что данным юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям запрещается допускать к управлению транспортными средствами водителей, не имеющих не только российских национальных водительских удостоверений, подтверждающих право на управление транспортными средствами соответствующих категорий и подкатегорий, но и документов о соответствии профессиональным и квалификационным требованиям, предъявляемым к водителям, осуществляющим соответствующие перевозки пассажиров и (или) грузов.

Одновременно целесообразно дополнить ч. 4 нормой, предусматривающей, что документы о соответствии профессиональным и квалификационным требованиям, предъявляемым к водителям, осуществляющим соответствующие перевозки пассажиров и (или) грузов, выдаются водителям, сдавшим квалификационные экзамены, проводимые после завершения профессионального обучения в учебных центрах профессиональной квалификации водителей автотранспортных средств, которые аккредитованы компетентным федеральным органом исполнительной власти (т. е. Минтрансом России) в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Ограниченный объем учебного пособия не позволяет детально проанализировать проблемы, касающиеся оптимизации переподготовки водителей, связанной главным образом с переходом от имеющегося права управления транспортным средством одной категории (подкатегории) к праву управления транспортным средством другой категории (подкатегории), а также повышения их квалификации.

Отдельного рассмотрения, безусловно, заслуживают вопросы организационно-методического (имеется в виду прежде всего содержание примерных программ обучения), материально-технического и кадрового обеспечения подготовки, переподготовки и повышения квалификации указанных лиц.

Однако в настоящее время первостепенной задачей, требующей своего скорейшего разрешения, по нашему убеждению, является определение оптимального пути совершенствования нормативной правовой основы обучения водителей автотранспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов, что объективно будет способствовать повышению безопасности дорожного движения и снижению уровня дорожно-транспортной аварийности в России.

§ 9. Исторические и правовые аспекты допуска лиц к управлению транспортными средствами по дорогам общего пользования

Известный немецкий изобретатель Карл Бенц, работая над усовершенствованием своего автомобиля, вынужден был долгое время убеждать окружающих в его безопасности для людей, и в первую очередь местную бюрократию герцогства Баден. Положительный результат был получен. Фирме Карла Бенца было вручено решение великого герцога министерства внутренних дел от 30 ноября 1893 года, в котором перечислялись все условия, необходимые для осуществления движения по улицам города. Вот некоторые из них:

- скорость за пределами населенных пунктов не должна превышать 12 км/ч, в населенных пунктах и на крутых поворотах – 6 км/ч».

- предписано сбавлять скорость при встрече с другими средствами передвижения, выючными животными и всадниками.

Высокое начальство герцогства указало и на то, что с 1 января по 31 декабря 1894 года это разрешение имеет законную силу и введено в интересах общества для поддержания порядка и безопасности на улицах и дорогах, в случае необходимости оно может быть отозвано или дополнено другими распоряжениями. Но Карл Бенц сумел склонить власти герцогства Бадена, по вполне понятным причинам озабоченных безопасностью людей, применять более мягкие меры, поэтому никаких ограничений не последовало.

Первое водительское удостоверение распорядился выдать префект полиции Парижа Луи Лепин, а именно 14 августа 1893 года. Правда это была «справка о способности управлять транспортным средством с механическим мотором».

Первые французские «справки о способности» выдавались без сдачи каких-либо квалификационных экзаменов, претендент просто демонстрировал умение управлять своим собственным автомобилем. Лишь через шесть лет, весной 1899 года во Франции вышел декрет, учреждавший первый в истории экзамен на умение управлять автомобилем. Желающие передвигаться на автомобиле после обязательной проверки получали «Национальное удостоверение пригодности к вождению». Примерно в эти же годы аналогичные документы появились в Соединенных Штатах Америки – в Бостоне.

Однако немцы пытаются опротестовать это и утверждают, что первые права принял промышленник Карл Бенц 124 года назад, но официально признана французская версия.

В России началось все с того, что в мае 1895 года градоначальник Петербурга генерал-лейтенант барон фон Валь выдал разрешение «в виде опыта» двум жителям Петербурга ездить по городу на моторных велосипедах. Велосипед, даже моторный, с очень большой натяжкой можно назвать механическим экипажем. Действительно, самый первый то ли моторный велосипед, то ли мотоцикл, созданный Г. Даймлером и В. Майбахом, в полученном ими патенте именовался «экипажем для верховой езды». Но чиновники выдавший патент на изобретение тогда еще не знали,



как именовать это удивительное средство перемещения, и назвали его так, как они его представляли.

С появлением первых автомобилей в городах Российской империи, власти сразу же озаботились разработкой правил дорожного движения. Уже 11 сентября 1896 года министр путей сообщения князь М. И. Хилков подписал постановление «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства Путей сообщения в самодвижущихся экипажах». На основе этого документа 25 июня 1900 года Городская Дума Санкт-Петербурга утвердила обязательное постановление «О порядке пассажирского и грузового движения по городу Санкт-Петербургу на автомобилях».

Постановлением вводился ряд обязательных к исполнению требований: ограничивался вес автомобилей на железных шинах – не более 250 пудов с грузом или пассажирами. Вводилось обязательное медицинское освидетельствование водителей, ежегодный технический осмотр автомобилей, их обязательная регистрация с выдачей номерных знаков – «жестянок», оборудование машин фонарями для езды в темное время суток и предупредительными сигналами – рожками с пневматической грушей. Вождение автомобиля разрешалось с 17 лет, а управление общественным транспортом (омнибусами) – с 21 года. Ограничивалась скорость передвижения по улицам города – 12 верст в час (приблизительно 13 км/час).

Первое удостоверение на право управления экипажем было выдано жителю Северной столицы ещё до возникновения института обучения вождения – в 1900 году на основании постановления местного градоначальника «О порядке пассажирского движения на автомобиле». В данном документе указывались сведения о владельце и его фотография.

Определенную роль в подготовке квалифицированных водителей способствовал Императорский гараж, созданный для обслуживания царской семьи. Первое двухэтажное здание Императорского гаража было возведено в 1906 году. На первом этаже было несколько боксов, мастерские для царских автомобилей и размещались подсобные службы гаража. Второй этаж здания был жилым для служащих гаража.

Самое удивительное, что здание первой школы шоферов в России, до сих пор не изменило радикально свое первичное предназначение. После революции 1917 года в нем на первом этаже размещался небольшой моторемонтный завод на втором – жилые комнаты для служащих. После Великой отечественной войны в нем разместилась кафедра автомобилей и тракторов Ленинградского сельскохозяйственного института, потом военная кафедра.

В настоящее время совместными усилиями Санкт-Петербургского Государственного аграрного университета (так сейчас называется институт) и Царскосельского автомобильно-спортивного клуба разработан план воссоздания Императорского гаража, а в этом здании намечено создание

школы высшего водительского мастерства, современной станции технического обслуживания автомобилей и тюнингового ателье.

Буквально с середины 1906 года начинает действовать в этом здании первая в России автошкола – «Императорская школа шоферов». Количество Императорских автомобилей быстро росло, и для управления и обслуживания этих автомобилей естественно требовались квалифицированные водители. Уже через год, к 1907 году, штат Царскосельского гаража насчитывал 26 человек. Это были лучшие шоферы и специалисты Петербурга. Им платили весьма приличные деньги и выдавали казенную форму.

Следует отметить, что в России перед Первой мировой войной не было, выражаясь современным языком, никаких фирменных сервисных станций по обслуживанию и ремонту автомобилей ни, тем более, системы учебных заведений по обучению водителей.

Автомобили Императорского гаража были в основном иностранного производства и естественно плохо были приспособлены для эксплуатации в России. Императорская Школа Шоферов должна была учить своих воспитанников не только управлять автомобилем, но и быть способными к техническому обслуживанию и ремонту своих автомобилей, в том числе и двигателей. Фактически в России до 1905 года никто не мог делать этого. По сути дела Школа шоферов готовила специалистов широкого профиля – водителей высшего класса и хороших механиков.

Первые общедоступные курсы водителей в царской России открыл в 1908 году А. М. Фокин, известный спортсмен, владелец крупного магазина по продаже автомобилей и гаража по их ремонту. На курсах обучали не только вождению автомобиля, но основам ремонта. В 1909 году эти курсы были закрыты.

В октябре 1909 года Россия в числе 12 государств участвовала в Парижской конференции по урегулированию автомобильного движения, которая выработала «общие правила езды по дорогам на автомобилях». Итогом работы конференции стала «Конвенция о передвижении автомобилей» в данном документе вводился возрастной ценз на управление автомобилем – 18 лет и форма водительского документа, устанавливался запрет на использование звуковых сигналов в населенных пунктах, регулировались правила обгона, проезда перекрестков и т. д.

Поскольку в 1909 году Россия присоединилась к международной



«Конвенции о передвижении автомобилей», в стране была введена зарубежная форма водительского удостоверения.

12 февраля 1910 года Конвенция была ратифицирована Николаем II. На основе Конвенции было подготовлено новое постановление «О порядке езды по городу Санкт-Петербургу на автомобилях», опубликованное 24 июня 1910 года, и которым также предусматривались требования к водителскому удостоверению. Дореволюционное водительское удостоверение содержало сведения об их владельце и его фотографию. Для их получения уже надо было сдавать экзамены, притом проверялось не только умение управлять автомобилем, но и знание городской географии.

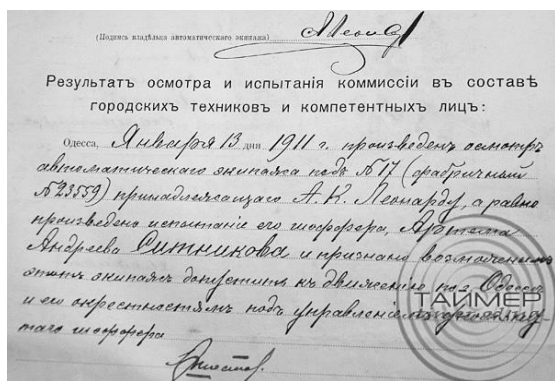
Самая знаменитая школа шоферов в Санкт-Петербурге была организована в 1910 году при первых «Санкт-Петербургских Политехнических Курсах», так называемый «Первый Техникум», находился на Большой Ружейной улице, дом 6 и вскоре он получил название «Аутотехникум». Школа была организована по образцу подобных заведений Германии. Прием в школу осуществлялся с 17 лет, теоретические занятия проводились ежедневно с 10 утра по 2-3 часа (но были и вечерние группы). Практическое вождение — утром, днем и вечером. Обучение длилось от 2 до 5 месяцев. Плата за обучение составляла 125 рублей. К 1917 году в Петрограде действовало шесть автошкол и курсов.

По примеру «Императорской Школы Шофферов» (так, с двумя буквами «Ф» в то время писали это слово) создавались и другие российские автошколы. Обычно обучением водителей и механиков занимались гаражи при автомобильных клубах и коммерческих организациях.

В 1913 году обучением водителей в Санкт-Петербурге занимались и другие организации — «Курсы шоферов» при «Русском Автомобильном Заводе И. И. Пузырева» и «Классы шоферов» при «Семеновском» и «Крестовском» гаражах и при гараже Г. Рейса.

В 1911 году вступают в силу правила «О безопасности движения по улицам», регулирующие взаимоотношения участников движения (не только автомобилистов), но и ... полиции. И взаимоотношения эти были далеко не безупречны. Полиция обладала довольно жесткой системой карательных мер против нарушителей правил дорожного движения. Автомоби-





лист, нарушивший правила в первый раз наказывался штрафом до 100 рублей, второй раз – арестом на две недели (но бывало и больше), третий – лишением права вождения автомобиля. Поэтому подготовке квалифицированных водителей уделялось большое внимание. В 1914 году было принято «Обязательное постановление об испытании и регистрации шоферов при Городской Управе».

Такие испытания проводились 4 раза в месяц комиссией, состоящей из техников, назначаемых Городской управой и представителей общественных автомобильных организаций. По результатам квалификационных экзаменов осуществлялся допуск к проверке практических навыков вождения. Испытуемым требовалось показать умение запускать и останавливать двигатель. При совершении пробной поездки они должны были уметь разъезжаться с встречным транспортом, обгонять его, проехать в узком месте, развернуться, применять тормоза и задний ход. В заключение проводилась поездка по оживленным улицам города. При положительном результате испытаний выдавалась шоферская книжка с указанием класса и разряда автомобиля, право вождения, которого предоставлялось шоферу.

В тот период времени все автомобили разделялись на два класса: класс «А» объединял автомобили с двигателями внутреннего сгорания и «Б» – автомобили с электрическими двигателями. Первые (наиболее распространенные) делились в свою очередь на три разряда: «легкие» (легковые) автомобили с двигателем до 10 л. с., «легкие» автомобили с двигателем за 10 л. с. и грузовые автомобили и автобусы. Лицо, получившее разрешение на право вождения автомобилями 2 и 3 разряда вправе было управлять также автомобилями первого разряда без особого разрешения.



В 1923 году Совнарком Союза ССР утвердил новое «Свидетельство на право управления экипажем», которое имело три категории. Высшая из них предполагала стаж вождения не менее 6 лет, а также умение отремонтировать автомобиль. Новые документы выдавались местной администрацией и имели различную форму. Это приносило определённые неудобства: свидетельства, выданные в Петрограде (Ленинграде), например, не признавались в Москве.

Начиная с 1936 года выдавать «права» стали органы внутренних дел, и они приобрели единую форму, а также получили новое название – «удостоверение шофёра» соответствующего 1, 2 и 3 класса, «шофер профессионал», «водитель мотоцикла», «шофер любитель».

Отличие водительских удостоверений соответствующего класса заключалось в допуске лица к управлению конкретными видами автомобилей. Так «удостоверение шофера 3 класса» не предоставляло его владельцу возможности управления автобусами, машинами скорой помощи и пожарными. Управление такими видами транспортных средств допускались только лица имеющие удостоверение шофера 2 и 1 классов.

Переход из одного класса шофера в другой осуществлялось только через прохождение обучения в автошколах по соответствующим программам. По завершению обучения и сдачи экзаменов автошколы выдавали свидетельства, на основании которых администрация предприятия издавала приказ о присвоении классности с выдачей квалификационного талона шофера 2 или 1 класса к соответствующему водительскому удостоверению.

При наличии квалификационных талонов 1 и 2 класса водителю предоставлялось право получить в органах Госавтоинспекции удостоверение «шофер профессионал».

Удостоверение «шофер лю-



битель» давало возможность управлять автомобилем, но без права работы по найму. Такое ограничение было связано с существующей в Советском Союзе только государственной формы собственности и гражданину за-
прещалось приобретать другие автомобили кроме легковых, и не использо-
вать их в качестве источника получения дохода.

Среди всего многообразия существовавших, в тот период времени водительских удостове-
рений, особое место заминали удостоверения выдаваемые ли-
цам, находящимся в местах отбы-
вания наказания за совершенные
уголовные преступления. Води-
тельские удостоверения пре-
доставляли право управлять
транспортными средствами при-
надлежащие исправительному учреждению и только в течение срока отбы-
вания наказания. Такое удостоверение предусматривало определенные
ограничения по управлению соответствующих видам автомобилей.

В годы Великой Отечест-
венной войны подготовка води-
телей осуществлялась в войско-
вых частях действующей армии,
где по окончании обучения ква-
лификационными комиссиями
фронтов выдавались водитель-
ские удостоверения. Особенно-
стью таких удостоверений со-
стояло в том, что владелец после
демобилизации имел право об-
менять его на общесоюзный образец.

При совершении нарушения правил дорожного движения, за которое
предусматривалось административное наказание, водителю взамен изъятого
удостоверения выдавался талон, предоставляющий возможность управлять
автомобилем в течение 6 суток до даты рассмотрения правонарушения.



Управление РК милиции УМВД по Горьковской области

ТАЛОН

на право управления мототранспортом

в течение 6-ти суток с момента отобрания удостоверения

Фамилия водителя Васильев

Имя Васильев

Отчество Васильевич

Удостоверение водителя № 406025

Паспорт № 406025

Должность, фамилия, инициалы лица, заполнившего талон

М. П. Подпись Григорьев

Город (район) Мокшанский

1948

Удостоверение отобрано в _____ час, _____ 194 г.

за _____

указывается на: умышлене

Должность, фамилия и инициалы сотрудника РК Милиции, отобрывшего удостоверение

Водитель обязан явиться для разбора дела _____ дата и время и по адресу _____

Подпись _____

заполнять разберчиво

В последующем талоны приобрели иную форму и содержание, став обязательным документом к водительскому удостоверению. Одним из первых стал «талон предупреждений» предусматривающий возможность фиксации административного наказания в виде «предупреждения» за совершенные правонарушения правил дорожного движения предусмотренных перечнем указанным на оборотной стороне талона. Отметка о наложении наказания производилась компостерной просечкой в поле соответствующей цифры перечня нарушений с указанием даты совершения. При наличии трех действующих отметок с момента их совершения в течение года, водительское удостоверение изымалось с целью применения наказания в виде лишения права управления на срок до одного года.

3 3 3 4 4 4 4 5 5 5 5 6 6 6 6

МВД/УВД _____ ССР, АССР, края, области

ТАЛОН ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ ААЖ № 492507

к водительскому удостоверению

серии ААЖ № 406025

Талон действителен в течение 15 суток после изъятия удостоверения

Фамилия водителя Васильев

Имя Владимир

Отчество Константинович

Талон выдан ГАИ _____ (района, города)

М. П. Подпись _____ 9 января 1974 г.

При утере возобновляется после проверки знаний правил движения

В С Е

Перечень грубых нарушений правил движения, за совершение которых производится отметка о предупреждении

1. Превышение скорости движения.
2. Нарушение правил обгона, маневрирования и рядности.
3. Нарушение правил проезда перекрестков.
4. Нарушение правил пользования осветительными приборами.
5. Нарушение правил перевозки людей на грузовых автомобилях.
6. Управление транспортом с неисправностями, угрожающими безопасности движения.
7. Другие грубые нарушения.
8. Невыполнение требования о предоставлении беспрепятственного проезда транспортному средству, оборудованному сигналом «сирена» или другим специальным звуковым сигналом.

Удостоверение изъято за _____ (указывается нарушение)

_____ 19... г. _____ (должность и фамилия)

_____ Для разбора дела явиться изымающего удостоверение)

_____ 19... г. _____ (указывается наименование органа внутренних дел)

Госзнак. 1970.

В дальнейшем с изменением административного законодательства об ответственности за нарушения правил дорожного движения в 1983 году «талон предупреждений» получил новое название «талон к водительскому удостоверению» и была изменена процедура фиксации в нем правонарушений и административных наказаний принятых по ним. Запись вносилась на оборотной стороне, в следующей последовательности – номер нарушения по перечню, дата его совершения, вид взыскания – предупреждение, штраф или лишения права управления с указанием даты исполнения взыскания и внесенная запись фиксировалась компостерной просечкой в красном поле талона.

[illegible]

Такой порядок фиксации правонарушений в талоне просуществовал до 1987 года, когда законодательством было предусмотрено начисление баллов за совершенное нарушение правил дорожного движения и при наборе 15 более баллов водительское удостоверение задерживалось для вынесения постановления о применении меры наказания виде лишения права управления транспортным средством. Введение балльной системы учета нарушений потребовало изменение названия и содержания бланка талона. Он получил новое название «временное разрешение на право управления транспортными средствами» и иную процедуру записи совершенного правонарушения.

[illegible]

Временное разрешение давало водителю право на управление транспортными средствами в течение 30 суток после изъятия у него водительского удостоверения при наличии документа, удостоверяющего его личность. Действие временного разрешения могло быть продлено должностными лицами, на общий срок, не превышающий двух месяцев исчисления, которого начинается с даты изъятия водительского удостоверения. В случаях приостановления исполнения постановления о наложении взыскания в виде лишения права управления транспортными средствами водителю продлевался срок действия временного разрешения до окончания рассмотрения жалобы (протеста). При вступлении в законную силу вынесенного постановления о лишении водителя права управления транспортными средствами временное разрешение у нарушителя изымалось и приобщалось к административному протоколу.

С отменой бальной системы изменилась и структура временного разрешения. Теперь уже вносилась информация только по изъятию водительского удостоверения за правонарушения, по которым предусмотрено лишение специального права на управления автотранспортом и срок действия разрешения в отсутствие удостоверения на право управления транспортными средствами.

Этот вид временного разрешения просуществовал до 1 сентября 2013 года, когда внесенными поправками в административное законодательство Российской Федерации был установлен запрет на изъятие водительского удостоверения до вынесения постановления о применении меры наказания в виде лишения права на управление транспортным средством и истечения срока предусмотренного для обжалования данного постановления.

A	B	C	D	E
---	---	---	---	---

ВРЕМЕННОЕ РАЗРЕШЕНИЕ
00 РА 000000

на право управления транспортным средством

Фамилия

Имя

Отчество

Дата, место рождения

Выдано ГИБДД (наименование подразделения)

«» 200__ г.

взамен изъятых/утраченных (ненужное зачеркнуть) водительского удостоверения №

категории

Действительно (ненужное зачеркнуть):

- до вступления в законную силу постановления по делу об административном правонарушении, но не более чем на два месяца;
- до «» 200__ г.

М.П. (подпись)

Продлено до «» 20__ г.

(должность, фамилия, подпись)

М. П.

Продлено до «» 20__ г.

(должность, фамилия, подпись)

М. П.

Продлено до «» 20__ г.

(должность, фамилия, подпись)

М. П.

Данное временное разрешение на право управления транспортными средствами действительно при предъявлении удостоверения личности гражданина (паспорта).

Госком, ГИБДД, Пермь, 2008. Л. 179300.

В основу принятия решения по отмены дополнительного документа к национальному водительскому удостоверению стал анализ положений ряда норм международного и федерального законодательства. Так в частности, Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» не содержит понятие «временное разрешение на право управления транспортным средством» как документ заменяющий «водительское удостоверение». Ввиду того, что правовой статус временного разрешения не тождествен правовому статусу водительского удостоверения, установленному в ст. 41 Конвенции о дорожном движении, условия действительности водительского удостоверения неприменимы к временному разрешению на право управления транспортным средством.

Пунктом 5 статьей 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» предусмотрено, что на территории Российской Федерации действуют национальные и международные водительские удостоверения, соответствующие требованиям международных договоров Российской Федерации, однако в нем отсутствует норма, устанавливающая требования, которым должно соответствовать временное разрешение на право управления транспортными средствами. В нарушение требований Конвенции о дорожном движении во временном разрешении, в частности, не повторяются буквами латинского алфавита вносимые записи, документ не содержит фотографии владельца, следовательно, оно не может служить равноценной заменой водительскому удостоверению. Кроме того, налицо и ограничение права водителя на свободу передвижения и выезда за пределы Российской Федерации, предусмотренное ст. 27 Конституции Российской Федерации, до вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания в виде лишения права управления транспортным средством, так как временное разрешение позволяет только выехать с территории Российской Федерации, но не дает права на управление транспортным средством за ее пределами. По окончании срока действия временного разрешения оно становится недействительным и не дает права управления транспортными средствами.

Представленный ретроспективный анализ дополнительного документа к водительскому удостоверению дает возможность проследить лишь основные вехи в развитии такового вида документа, и что в рамках данного параграфа невозможно рассмотреть все особенности правовой природы временных разрешения на право управления транспортными средствами.

Однако здесь следует вернуться к основному документу предоставляющего право управлять транспортным средством.

В 1963 году СССР присоединился к Конвенции о дорожном движении подписанной государствами-участниками в Женеве 19 сентября 1949 года. Из содержания Конвенции 1949 года СССР взял на себя обяза-

тельство по введению и выдачи водителям из числа граждан Союза ССР установленной приложением 10 формы разрешения на право управления автомобилем для его участие в международном автомобильном движение и признание такого разрешения выданного гражданину в государстве проживания. Такой подход был определен с расширением международных связей.

Указания, относящиеся к водителю:

1	Фамилия
2	Имя
3	Дата рождения
4	Место рождения
5	Место жительства

Категории автомашин, на управление которыми выдано разрешение:

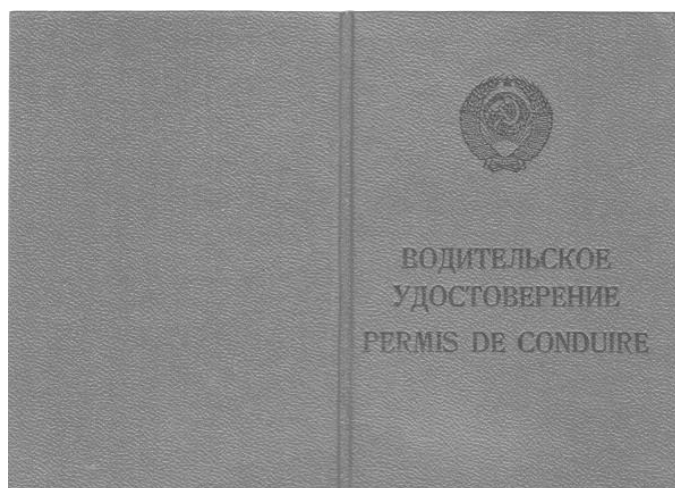
A	Мотоциклы, за исключением мотоциклов с коляской или без коляски, максимальной конструктивной массой не превышает 200 кг (770 фунтов) и мотоциклов, если они предназначены для перевозки пассажиров, имеют максимальную норму сиденья, кроме сиденья водителя, с автомашинами этой категории может быть связан легкий прицеп.
B	Автомобили, за исключением мотоциклов с коляской или без коляски, максимальной конструктивной массой не превышает 2000 кг (7700 фунтов) и мотоциклов, если они предназначены для перевозки пассажиров, имеют максимальную норму сиденья, кроме сиденья водителя, с автомашинами этой категории может быть связан легкий прицеп.
C	Автомобили, предназначенные для перевозки грузов, максимальной разрешенной массы не превышает 3500 кг (7700 фунтов). Категориями этой категории могут быть связаны легкие прицепы.
D	Автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров, кроме автомашин категорий A и B, с автомашинами этой категории может быть связан легкий прицеп.
E	Автомобили категорий B, C и D, которыми водитель имеет право управлять с легкой прицепом, кроме легкого

Термин "максимальная разрешенная масса" автомашин означает все автомашины в рабочей состоянии и максимальный вес двигателя, включая все водители.

Термин "максимальная масса груза" означает все грузы, разрешенные в СССР.

Легкий прицеп считается та, максимальная допустимая масса которой не превышает 750 кг (1650 фунтов).

В международном разрешении на право управления автомашиной первая страница и её оборотная сторона продублирована на основных языках мира, включая русский (английский, французский, испанский, японский, немецкий, финский, польский, итальянский, чехословацкий, венгерский).



В целях упорядочения международного автомобильного движения и повышения его безопасности все страны стремились унифицировать требования к водителям. Очередным прецедентом по унификации правовых норм в области дорожного движения стала проведенная с 7 октября по 8 ноября 1968 года в Вене Конференция по дорожному

движению в работе, которой приняла участие делегация СССР.

Конференции были представлены проекты «Конвенции о дорожном движении» и «Конвенции о дорожных знаках и сигналах», которые послужили основой для дискуссии. Учитывая решения, содержащиеся в кратких

отчетах о пленарных заседаниях и в отчетах о решениях принятых главными комитетами, Конференция выработала и открыла для подписания «Конвенцию о дорожном движении» и «Конвенцию о дорожных знаках и сигналах». В 1971 году Верховный Совет СССР ратифицировал оба международных документа.

Глава 4 «Конвенции о дорожном движении» содержит нормы, в рамках которой, государства, подписавшие данный международный акт берут на себя обязательства обеспечивать выдачу водительского удостоверения только после проверки компетентными органами наличия у водителя необходимых знаний и навыков. Приложениями 6 и 7 Конвенции о дорожном движении устанавливаются реквизиты соответственно национального и международного водительских удостоверений и требования по их заполнению с учетом законодательства государства их выдавших.

ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ
PERMIS DE CONDUIRE

Фамилия: Гусаров
Имя: Игорь
Отчество: АНАТОЛЕВИЧ
Дата и место рождения: 20.11.1954 г.
г. Орел
Место жительства: г. Орел

(подпись владельца)

ААЗ
№ 057076

Выдано
ГАН МВД - УВД
Орл. обл.
9.07.75 г.
(дата выдачи)

Действительно до 19 г.
Проведение
комиссии

СССР (SU) USSR

Категории транспортных средств, на управление которыми выдано удостоверение

Категория	Место печати
A Мотоциклы	
B Автомобили (за исключением упомянутых в категории A), разрешенный максимальный вес которых не превышает 3500 кг (7700 фунтов) и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восемь	
C Автомобили, предназначенные для перевозки грузов, разрешенный максимальный вес которых превышает 3500 кг (7700 фунтов)	
D Автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более 8 сидячих мест, помимо сиденья водителя	
E Составы транспортных средств с тягачом, относящиеся к категориям B, C или D, которыми водитель имеет право управлять, но которые не входят сами в одну из этих категорий или в эти категории	

Для особых отметок тп № 873956

111687, 1972.

С момента ратификации Конвенции о дорожном движении подразделения Госавтоинспекции СССР начали процесс обмена и выдачи национального водительского удостоверения, отвечающего требованиям Конвенции о дорожном движении. Взамен существующих на тот момент разнообразных «удостоверений шофера» 1, 2, 3 класса, «шофера любителя»,

«водителя мотоцикла» выдавалось единое удостоверение, которое позволяло при имеющихся разрешающих отметках управлять транспортными средствами отнесенные по техническим характеристикам к соответствующим четырем основным категориям автотранспорта и одной допускающей управлять составами транспортных средств относящиеся к категориям «B», «C» или «D».

Конвенция 1968 года ввело новое название и содержание водительского удостоверения, предназначенного для участия в международном автомобильном движении. С этого момента ранее действующее название «международное разрешение на управление автомашиной» получила новую редакцию – «международное водительское удостоверение».

Российская Федерация, став в 1992 году правопреемницей Союза ССР, приняла на себя все обязательства, вытекающие из содержания Конвенции о дорожном движении, ратифицированной в 1971 году Советским Союзом.

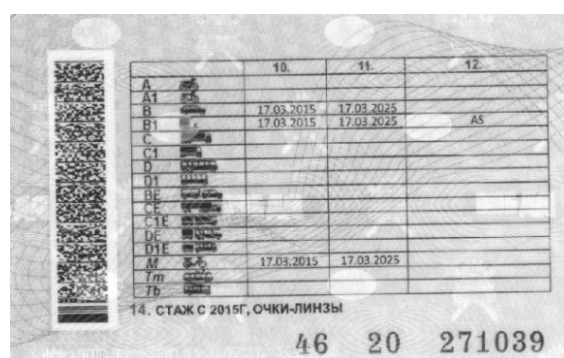
В рамках выполнения международных обязательств, обусловленных поправками к Конвенции, принятыми Организацией Объединенных

Наций 28 сентября 2004 года и вступившими в силу 28 марта 2006 года, Российская Федерация, ратифицировавшая Конвенцию, должна была не позднее 28 марта 2011 года внести соответствующие поправки в свое национальное законодательство в отношении содержания водительских удостоверений, выдаваемых для управления транспортными средствами по дорогам России, так же и для участия в международном автомобильном движении.

Поправками к Конвенции, в частности, введены обязательные требования к форме и содержанию национальных и международных водительских удостоверений, в целях усиления их защиты от возможных подделок и облегчения их прочтения при участии в международном дорожном движении, конкретизируется обозначение категорий транспортных средств, на которые могут выдаваться водительские удостоверения. Так, ранее обозначавшая составы транспортных средств категория «Е» в новой редакции Конвенции представлена тремя отдельными категориями «ВЕ», «СЕ», «DE».

Конвенцией также предусматривается возможность введения на национальном уровне новых категорий, а также подкатегорий транспортных средств («А1», «С1», «D1», «С1Е» и «D1Е») в рамках существующих категорий («А», «С», «D», «ВЕ», «СЕ» и «DE»). Решение о введении новых категорий и подкатегорий может быть принято на уровне национального законодательства.

В конце 2009 года в России обсуждался вопрос возможности дополнения к имеющимся пяти категориям ещё семи, и таким образом, удостоверение на право управления располагало бы десятью категориями и шестью подкатегориями. Однако с 1 августа 2009 года был введен образец национального водительского удостоверения, но, к сожалению, без учета поправок к Конвенции о дорожном движении вступившие в силу 28 марта 2006 года. Решение о возможности реализации поправок Конвенции о дорожном движении от 2006 года было принято только в 2013 году, когда Федеральным законом от 7 мая 2013 года № 92-ФЗ «Статья 25. Основные положения, касающиеся допуска к управлению транспортными средствами» Федерального закона «О безопасности дорожного движения» полу-



чила новую редакцию уже с учетом международного правового акта. И во исполнение федерального закона приказом МВД России от 9 января 2014 года № 6 «О внесении изменений в нормативные правовые акты МВД России» было изменено описание образца национального водительского удостоверения с учетом принятых федеральным законодательством категорий и подкатегорий, и оборотная сторона получила новое содержание.

В условиях совершенствования законодательных норм в отношении формы и содержания водительского удостоверения менялись и правовые подходы к получению гражданами различных стран права на управление автотранспортными средствами, в том числе и в Российской Федерации.

§ 10. Организация приема экзаменов и выдача водительских удостоверений на право управления транспортными средствами

Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 года № 1097 утверждены Правила¹, которые устанавливают порядок проведения экзаменов на предоставление специального права на управление транспортными средствами соответствующих категорий и входящих в них подкатегорий, предусмотренных пунктом 1 статьи 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»².

Кроме того, этим документом определяется состав технических средств контроля, предназначенных для проведения экзаменов, требования к указанным техническим средствам и условия их применения, а также устанавливают порядок выдачи российских национальных и международных водительских удостоверений и обмена иностранных национальных и международных водительских удостоверений на российские национальные и международные водительские удостоверения³.

Проведение экзаменов, выдача российских национальных и международных водительских удостоверений и обмен иностранных водительских удостоверений осуществляются подразделениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, на которые возложены обязанности по проведению экзаменов, выдаче российских национальных и международных водительских удостоверений и обмену иностранных водительских удостоверений⁴.

Проведение экзаменов у лиц, постоянно проживающих в Российской Федерации, выдача российских национальных и международных водит-

¹ Далее – Правила.

² Далее – экзамены, право на управление транспортными средствами.

³ Далее – обмен иностранных водительских удостоверений.

⁴ Далее – подразделения Госавтоинспекции.

тельских удостоверений и обмен иностранных водительских удостоверений осуществляются в подразделениях Госавтоинспекции по месту обращения указанных лиц.

Проведение экзаменов у лиц, временно проживающих либо временно пребывающих на территории Российской Федерации, выдача российских национальных и международных водительских удостоверений и обмен иностранных водительских удостоверений осуществляются в подразделениях Госавтоинспекции, расположенных в пределах субъекта Российской Федерации, в котором указанные лица временно проживают.

В случае отсутствия в подразделении Госавтоинспекции по месту обращения лица возможности проведения экзаменов на предоставление специального права на управление транспортными средствами отдельных категорий или подкатегорий и выдачи международных водительских удостоверений указанные административные процедуры (действия) осуществляются в подразделениях Госавтоинспекции, имеющих возможность их осуществления.

Сведения о местонахождении, контактных телефонах, режиме работы подразделений Госавтоинспекции и видах осуществляемой ими деятельности размещаются с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» в федеральной государственной информационной системе «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)» (www.gosuslugi.ru), на официальном сайте Министерства внутренних дел Российской Федерации (www.mvd.ru) и его территориальных органов на региональном уровне, на официальном сайте Госавтоинспекции (www.gibdd.ru), а также на информационных стендах подразделений Госавтоинспекции и в средствах массовой информации.

Сроки и последовательность выполнения административных процедур (действий), связанных с проведением экзаменов, выдачей российских национальных и международных водительских удостоверений и обменом иностранных водительских удостоверений, устанавливаются административным регламентом по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Проведение экзаменов. Экзамены состоят из теоретического и практических экзаменов – экзамена по первоначальным навыкам управления транспортным средством и экзамена по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения.

Экзамены принимаются в следующей последовательности:

- а) теоретический экзамен;
- б) экзамен по первоначальным навыкам управления транспортным средством;

в) экзамен по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения.

Экзамены проводятся уполномоченными должностными лицами подразделений Госавтоинспекции, на которых в соответствии с должностным регламентом (должностной инструкцией) возложены служебные обязанности по проведению экзаменов¹, которые достигли возраста 25 лет и имеют:

высшее образование;

право на управление транспортными средствами тех категорий или подкатегорий, по которым будут проводиться практические экзамены;

стаж управления транспортными средствами не менее 5 лет.

Экзаменатор, имеющий право на проведение практических экзаменов на право управления транспортными средствами категории «А», также может проводить экзамены на право управления транспортными средствами подкатегории «А1» и подкатегории «В1» с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа, категории «В» – подкатегории «В1» (кроме транспортных средств с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа), категории «С» – подкатегории «С1», категории «D» – подкатегории «D1», категории «СЕ» – подкатегории «С1Е» и категории «DE» – подкатегории «D1Е».

Экзаменатор, имеющий право на проведение практических экзаменов на право управления транспортными средствами любой из указанных категорий или подкатегорий, также может проводить экзамен по первоначальным навыкам управления транспортным средством категории «М».

Квалификационные требования к экзаменаторам разрабатываются и утверждаются Министерством внутренних дел Российской Федерации.

Для лиц, желающих получить право на управление транспортными средствами соответствующих категорий или подкатегорий², проводятся:

а) теоретический экзамен и практические экзамены – экзамен по первоначальным навыкам управления транспортным средством и экзамен по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения – на категории «В», «С», «D», «ВЕ», «СЕ» и «DE» и подкатегории «С1», «D1», «С1Е» и «D1Е».

В случае если кандидаты в водители успешно сдали квалификационные экзамены по проверке теоретических знаний и первоначальных навыков управления транспортными средствами категорий «В», «С», «D», «ВЕ», «СЕ» и «DE» и подкатегорий «С1», «D1», «С1Е» и «D1Е» в организации, осуществляющей образовательную деятельность и реализующей программы профессионального обучения водителей транспортных средств

¹ Далее – экзаменаторы.

² Далее – кандидаты в водители.

соответствующих категорий и подкатегорий¹, проводится только экзамен по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения.

Действующие Правила предусматривают возможность участия экзаменатора Госавтоинспекции в квалификационном экзамене, проводимом образовательной организацией. Решение о направлении экзаменатора в организацию, осуществляющую образовательную деятельность, принимается по итогам проводимой подразделением Госавтоинспекции 6-месячной оценки результатов сдачи квалификационных экзаменов в организации, осуществляющей образовательную деятельность, начиная со дня поступления соответствующей заявки организации, осуществляющей образовательную деятельность. Экзаменатор направляется в организацию, осуществляющую образовательную деятельность, в случае если по итогам проведенной оценки количество кандидатов в водители, сдавших с первого раза квалификационный экзамен по проверке теоретических знаний, составляет более 80 процентов общего количества лиц, сдававших экзамен, а количество кандидатов в водители, сдавших с первого раза квалификационный экзамен по первоначальным навыкам управления транспортными средствами, – более 70 процентов общего количества лиц, сдававших экзамен.

Порядок взаимодействия с организациями, осуществляющими образовательную деятельность, и направления экзаменатора определяется Министерством внутренних дел Российской Федерации;

б) теоретический экзамен – на категории «Тm» и «Тb»;

в) теоретический экзамен и экзамен по первоначальным навыкам управления транспортным средством – на категории «А» и «М» и подкатегории «А1» и «В1»;

г) экзамен по первоначальным навыкам управления транспортным средством (проводится на транспортном средстве соответствующей категории и подкатегории с механической трансмиссией) – для лиц, имеющих право на управление транспортными средствами с автоматической трансмиссией и освоивших программы повышения квалификации водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий с автоматической трансмиссией.

Экзамены проводятся с использованием технических средств контроля. Состав технических средств контроля, предназначенных для проведения экзаменов, а также требования к указанным техническим средствам и условия их применения указаны в требованиях к техническим средствам контроля знаний и навыков управления транспортными средствами кандидатов в водители согласно приложению № 1.

Кандидат в водители, не сдавший один из предусмотренных пунктом 9 настоящих Правил экзаменов, к следующему экзамену не допускается,

¹ Далее – организация, осуществляющая образовательную деятельность.

повторный экзамен назначается не ранее чем через 7 дней со дня проведения предыдущего.

Для кандидатов в водители, не сдавших один из экзаменов с третьей и последующих попыток, повторный экзамен назначается не ранее чем через 30 дней.

Кандидат в водители, сдавший теоретический экзамен, допускается к сдаче практических экзаменов – экзамену по первоначальным навыкам управления транспортным средством и экзамену по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения в течение последующих 6 месяцев.

Теоретический экзамен принимается с использованием автоматизированной системы (аппаратно-программного комплекса) на основе комплекта экзаменационных задач, сформированных в экзаменационные билеты.

Содержание комплекта экзаменационных задач определяется Министерством внутренних дел Российской Федерации.

При проведении теоретического экзамена проверяются знания кандидатом в водители:

- а) Правил дорожного движения Российской Федерации;
- б) Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения;
- в) законодательства Российской Федерации в части, касающейся обеспечения безопасности дорожного движения, а также уголовной, административной и гражданской ответственности водителей транспортных средств;
- г) основ безопасного управления транспортным средством;
- д) порядка оказания первой помощи лицам, пострадавшим при дорожно-транспортном происшествии.

Экзамен по первоначальным навыкам управления транспортным средством проводится на автодромах, в том числе автоматизированных, и закрытых площадках, требования к которым предусмотрены приложением № 1 к Правилам.

При проведении указанного экзамена у кандидата в водители проверяются первоначальные навыки управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории путем выполнения следующих испытательных упражнений:

- а) остановка и начало движения на подъеме в случаях проведения экзамена на транспортных средствах категорий «В», «С» и «D» и подкатегорий «B1», «C1» и «D1»;
- б) маневрирование в ограниченном пространстве;

в) движение и маневрирование задним ходом, за исключением случаев проведения экзамена на транспортных средствах категорий «М» и «А» и подкатегории «А1»;

г) торможение и остановка при движении на различных скоростях, включая экстренную остановку, в случаях проведения экзамена на транспортных средствах категорий «М» и «А» и подкатегории «А1»;

д) парковка транспортного средства и выезд с парковочного места;

е) парковка для погрузки (разгрузки) на погрузочной эстакаде (платформе) в случаях проведения экзамена на транспортных средствах категорий «С» и «СЕ» и подкатегорий «С1» и «С1Е»;

ж) остановка для безопасной посадки или высадки пассажиров;

з) сцепление и расцепление или расцепление и повторное сцепление прицепа с тягачом в случаях проведения экзамена на транспортных средствах категорий «ВЕ», «СЕ» и «ДЕ» и подкатегорий «С1Е» и «D1Е»;

и) въезд в бокс задним ходом, за исключением случаев проведения экзамена на транспортных средствах категорий «М» и «А» и подкатегории «А1»;

к) проезд регулируемого перекрестка (для автоматизированных автодромов).

Экзамен по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения проводится на маршрутах, отвечающих требованиям к маршрутам, на которых проводятся экзамены по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения, согласно приложению № 2 постановления Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 года № 1097.

Практические экзамены проводятся на транспортных средствах, отвечающих требованиям к транспортным средствам, используемым для проведения практических экзаменов, согласно приложению № 3 постановления Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 года № 1097.

В случае наличия у кандидата в водители медицинских ограничений и (или) медицинских показаний к управлению транспортными средствами, подтвержденных соответствующим медицинским заключением о наличии (об отсутствии) у водителей (кандидатов в водители) транспортных средств медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами¹, практические экзамены проводятся на транспортных средствах, оборудованных специальными приспособлениями либо имеющих определенные конструктивные характеристики в соответствии с имеющимся медицинским заключением.

¹ Далее – медицинское заключение.

По желанию кандидата в водители с нарушениями функции слуха проведение экзаменов может осуществляться в присутствии сурдопереводчика.

При наличии у организации, осуществляющей образовательную деятельность, условий для проведения теоретического экзамена и (или) экзамена по первоначальным навыкам управления транспортным средством, соответствующих Правилам, допускается их проведение с использованием учебно-материальной базы организации, осуществляющей образовательную деятельность.

Порядок определения соответствия условий для проведения теоретического экзамена и (или) экзамена по первоначальным навыкам управления транспортным средством, имеющихся у организации, осуществляющей образовательную деятельность, требованиям Правил определяется Министерством внутренних дел Российской Федерации.

К сдаче экзаменов допускаются предусмотренные статьей 26 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» лица, достигшие установленного этой статьей возраста, имеющие медицинское заключение об отсутствии противопоказаний к управлению транспортными средствами и прошедшие в установленном порядке соответствующее профессиональное обучение.

Для сдачи экзамена и выдачи российского национального водительского удостоверения кандидатом в водители представляются следующие документы:

- а) заявление;
- б) паспорт или иной документ, удостоверяющий личность;
- в) медицинское заключение;
- г) российское национальное водительское удостоверение (при наличии);
- д) документ, подтверждающий прохождение в установленном порядке соответствующего профессионального обучения по программам профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий;
- е) письменное согласие законных представителей (родителей, усыновителей или попечителей) несовершеннолетнего кандидата в водители на сдачу им экзамена и выдачу российского национального водительского удостоверения, заверенное в соответствии с законодательством Российской Федерации, – в случае, когда заявителем является лицо в возрасте от 16 до 18 лет, за исключением случая объявления несовершеннолетнего лица полностью дееспособным (эмансипация) или вступления его в брак в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Заявление может быть подано в электронной форме через федеральную государственную информационную систему «Единый портал государ-

ственных и муниципальных услуг (функций)» или региональные порталы государственных и муниципальных услуг (функций).

Заявление в электронной форме подписывается простой электронной подписью заявителя. Оригиналы документов подлежат предоставлению при личном обращении заявителя в подразделение Госавтоинспекции.

Сведения о документах, подтверждающих уплату заявителем государственной пошлины, запрашиваются подразделением Госавтоинспекции с использованием системы межведомственного электронного взаимодействия. Документ об уплате государственной пошлины может быть представлен заявителем самостоятельно.

После рассмотрения представленных документов кандидату в водители назначаются место, дата и время проведения экзаменов.

Основаниями для отказа в приеме заявления и документов, необходимых для проведения экзаменов, выдачи российского национального и международного водительского удостоверения и обмена иностранного водительского удостоверения являются:

- а) отсутствие документов, представление которых предусмотрено настоящими Правилами;
- б) представление документов с истекшим сроком действия, за исключением водительского удостоверения;
- в) наличие в представленных документах записей, исполненных карандашом или имеющих подчистки, приписки, зачеркнутые слова, неогороженные исправления, а также отсутствие в них необходимых сведений, подписей, печатей.

Об отказе в допуске к экзаменам, выдаче российского национального и международного водительского удостоверения и обмене иностранного водительского удостоверения должностное лицо подразделения Госавтоинспекции обязано в установленном порядке сообщить заявителю в письменной форме с указанием причин отказа.

Основаниями для отказа в допуске к экзаменам, выдаче российского национального и международного водительского удостоверения и обмене иностранного водительского удостоверения являются:

- а) обращение по вопросам допуска к сдаче экзаменов лица, не соответствующего требованиям, установленным пунктом 17 Правил;
- б) обращение по вопросам выдачи российского национального и международного водительского удостоверения, обмена иностранного водительского удостоверения лица, не соответствующего требованиям, установленным пунктом 26 Правил;
- в) наличие сведений о лишении лица права на управление транспортными средствами;

г) представление документов, не соответствующих требованиям законодательства Российской Федерации, а также содержащих недостоверную информацию;

д) представление документов, имеющих признаки подделки, а также находящихся в числе утраченных (похищенных).

Выдача российских национальных и международных водительских удостоверений. В Российской Федерации выдаются российские национальные и международные водительские удостоверения, соответствующие требованиям международных договоров Российской Федерации.

Образцы российских национальных водительских удостоверений и образцы международных водительских удостоверений разрабатываются и утверждаются Министерством внутренних дел Российской Федерации.

Российские национальные и международные водительские удостоверения с разрешающими отметками в соответствующих графах подтверждают наличие права на управление транспортными средствами следующих категорий и входящих в них подкатегорий:

а) категория «А» – мотоциклы;

б) категория «В» – автомобили (за исключением транспортных средств категории «А»), разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 килограммов и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает 8, автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов, автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 3500 килограммов;

в) категория «С» – автомобили, за исключением автомобилей категории «D», разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов, автомобили категории «С», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

г) категория «D» – автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более 8 сидячих мест, помимо сиденья водителя, автомобили категории «D», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

д) категория «BE» – автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов и превышает массу автомобиля без нагрузки, автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств превышает 3500 килограммов;

е) категория «СЕ» – автомобили категории «С», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов;

ж) категория «DE» – автомобили категории «D», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, сочлененные автобусы;

з) категория «Тm» – трамваи;

и) категория «Тb» – троллейбусы;

к) категория «М» – мопеды и легкие квадрициклы;

л) подкатегория «A1» – мотоциклы с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания, не превышающим 125 куб. сантиметров, и максимальной мощностью, не превышающей 11 киловатт;

м) подкатегория «B1» – трициклы и квадрициклы;

н) подкатегория «C1» – автомобили, за исключением автомобилей категории «D», разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов, но не превышает 7500 килограммов, автомобили подкатегории «C1», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

о) подкатегория «D1» – автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более 8, но не более 16 сидячих мест, помимо сиденья водителя, автомобили подкатегории «D1», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

п) подкатегория «C1E» – автомобили подкатегории «C1», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 12000 килограммов;

р) подкатегория «D1E» – автомобили подкатегории «D1», сцепленные с прицепом, который не предназначен для перевозки пассажиров, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 12000 килограммов.

Российские национальные водительские удостоверения выдаются лицам, достигшим установленного статьей 26 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» возраста, имеющим соответствующее медицинское заключение, успешно сдавшим экзамены, предусмотренные пунктом 9 Правил.

Российское национальное водительское удостоверение выдается на 10 лет, если иное не предусмотрено федеральными законами.

Российское национальное водительское удостоверение, выданное до введения в действие настоящих Правил, действительно до истечения ука-

занного в нем срока. Если срок действия такого водительского удостоверения не указан, оно действительно в течение 10 лет со дня выдачи.

Лицам, сдавшим экзамены на транспортных средствах с автоматической трансмиссией, российские национальные водительские удостоверения выдаются с проставленной отметкой о праве управления транспортными средствами соответствующей категории или подкатегории только с автоматической трансмиссией.

Выдача российского национального водительского удостоверения взамен ранее выданного российского национального водительского удостоверения производится без сдачи экзаменов и в следующих случаях:

- а) при истечении срока действия водительского удостоверения;
- б) при изменении содержащихся в водительском удостоверении персональных данных его владельца;
- в) если водительское удостоверение пришло в негодность для дальнейшего использования вследствие износа, повреждения или других причин и сведения, указанные в нем (либо в его части) невозможно определить визуально;
- г) при поступлении заявления об утрате (хищении) водительского удостоверения;
- д) при подтверждении наличия у водителя транспортного средства изменений в состоянии здоровья, в том числе ранее не выявлявшихся медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортным средством.

Для выдачи российского национального водительского удостоверения взамен ранее выданного российского национального водительского удостоверения заявителем предоставляются следующие документы:

- а) заявление;
- б) паспорт или иной документ, удостоверяющий личность;
- в) медицинское заключение;
- г) российское национальное водительское удостоверение (при его наличии).

При выдаче российского национального водительского удостоверения взамен ранее выданного российского национального водительского удостоверения соответствующие отметки и записи, содержащиеся в ранее выданном водительском удостоверении, переносятся в новое водительское удостоверение.

При этом в случае подтверждения наличия у водителя транспортного средства ранее не выявлявшихся медицинских ограничений к управлению транспортным средством в новое российское национальное водительское удостоверение вносятся отметки, подтверждающие наличие права управления тех категорий и подкатегорий транспортных средств, которые определены медицинским заключением.

Международное водительское удостоверение выдается на основании российского национального водительского удостоверения без сдачи экзаменов.

Международное водительское удостоверение выдается на 3 года, но не более чем на срок действия российского национального водительского удостоверения, на основании которого оно было выдано.

Для выдачи международного водительского удостоверения заявителем в подразделение Госавтоинспекции представляются следующие документы:

- а) заявление;
- б) паспорт или иной документ, удостоверяющий личность;
- в) медицинское заключение;
- г) российское национальное водительское удостоверение;
- д) фотография размером 35х45 мм, выполненная в черно-белом или цветном изображении на матовой бумаге.

Российское национальное или международное водительское удостоверение считается недействительным и подлежит аннулированию в следующих случаях:

- а) если истек срок действия водительского удостоверения;
- б) если изменились содержащиеся в водительском удостоверении персональные данные его владельца;
- в) если водительское удостоверение пришло в негодность для дальнейшего использования вследствие износа, повреждения или других причин и сведения, указанные в нем (либо в его части) невозможно определить визуально;
- г) если водительское удостоверение выдано на основании документов, которые в установленном порядке были признаны подложными (поддельными) либо выданы с нарушением установленного Правилами порядка;
- д) если поступило заявление об утрате (хищении) водительского удостоверения;
- е) если выдано новое водительское удостоверение;
- ж) если подтверждено наличие у водителя транспортного средства медицинских противопоказаний либо ранее не выявлявшихся медицинских ограничений к управлению транспортным средством.

В случае аннулирования российского национального водительского удостоверения выданное на его основании российское международное водительское удостоверение считается недействительным и подлежит аннулированию.

Лицам, имеющим в соответствии с законодательством Российской Федерации медицинские показания к управлению транспортным средством, в соответствующих графах российского национального и международного водительского удостоверения проставляются отметки об услови-

ях, при соблюдении которых такие лица допускаются к управлению транспортным средством.

Российские национальные и международные водительские удостоверения признаются действительными при условии соблюдения указанных в них ограничений.

Обмен иностранных водительских удостоверений. Обмен иностранного национального водительского удостоверения производится по результатам проведения экзаменов, предусмотренных пунктом 9 Правил, если иное не предусмотрено международными договорами Российской Федерации.

В случае наличия в иностранном национальном водительском удостоверении разрешающих отметок, подтверждающих наличие права управления транспортными средствами нескольких категорий и (или) подкатегорий, обмен иностранного национального водительского удостоверения производится по результатам проведения экзаменов на право управления высшей из имеющейся в иностранном национальном водительском удостоверении категории или подкатегории.

В случае наличия в иностранном национальном водительском удостоверении разрешающих отметок, подтверждающих наличие права управления отдельными видами составов транспортных средств, обмен иностранного национального водительского удостоверения производится по результатам проведения экзаменов на право управления составом транспортных средств высшей из имеющейся в иностранном национальном водительском удостоверении категории или подкатегории.

Категории и входящие в них подкатегории транспортных средств являются высшими по отношению к следующим категориям и входящим в них подкатегориям транспортных средств:

- категория «В» является высшей по отношению к категории «А»;
- категория «С» является высшей по отношению к категориям «А» и «В»;
- категория «D» является высшей по отношению к категориям «А», «В» и «С».

Любая из категорий или подкатегорий транспортных средств является высшей по отношению к категории «М».

Для обмена иностранного национального водительского удостоверения представляются следующие документы:

- а) заявление;
- б) паспорт или иной документ, удостоверяющий личность;
- в) медицинское заключение;
- г) иностранное национальное водительское удостоверение.

Обмен иностранных национальных водительских удостоверений сотрудникам дипломатических представительств и консульских учреждений иностранных государств в Российской Федерации и членам их семей, со-

трудникам международных организаций и их представительств, аккредитованных при Министерстве иностранных дел Российской Федерации, и членам их семей, имеющим дипломатические, консульские, служебные карточки или удостоверения, выданные указанным Министерством, производится без проведения экзаменов и без предъявления медицинского заключения.

Иностранные национальные и международные водительские удостоверения, не соответствующие требованиям международных договоров Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, обмену на российские национальные и международные водительские удостоверения не подлежат.

Выдача российских национальных и международных водительских удостоверений взамен утраченных (похищенных) иностранных национальных и международных водительских удостоверений, выданных в других государствах, не производится.

Иностранное национальное водительское удостоверение, на основании которого выдано российское национальное водительское удостоверение, возвращается его владельцу.

Заключение

Формирование правового государства, укрепление законности и правопорядка требует повышения эффективности работы органов внутренних дел, в том числе и структурных подразделений Госавтоинспекции.

Госавтоинспекция в соответствии с законодательством Российской Федерации осуществляет комплекс мероприятий направленных на обеспечение допуска транспортных средств к участию в дорожном движении на территории РФ и за ее пределами, а также лиц к их управлению. Регистрация транспортных средств осуществляется в целях обеспечения их государственного учета, надзора за соответствием конструкции, технического состояния и оборудования транспортных средств установленным требованиям безопасности, выявления преступлений и пресечения правонарушений, связанных с использованием транспортных средств, исполнения законодательства Российской Федерации.

Особую актуальность выполнения задач и функций, возложенных на подразделения технического надзора, регистрационной и экзаменационной деятельности Госавтоинспекции приобретает в условиях регулярного изменения федерального законодательства и в частности расширения видов предоставления государственных услуг в области безопасности дорожного движения.

В комплексе мер, нацеленных на улучшение экономического и социального уровня жизни современного общества, важное место занимает обеспечение безопасности дорожного движения, условием высокого уровня которого является квалифицированное оказание государственных услуг со стороны специальных подразделений МВД России. Несмотря на многочисленные позитивные изменения административного законодательства, практика его реализации в сфере дорожного движения выявила неурегулированность некоторых положений, свойственные ему пробелы и противоречия.

Учебное пособие

Грядунوف Вячеслав Михайлович

**ТЕХНИЧЕСКИЙ НАДЗОР
И РЕГИСТРАЦИОННО-ЭКЗАМЕНАЦИОННАЯ
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Свидетельство о государственной аккредитации

Рег. № 2660 от 02.08.2017 г.

Подписано в печать 18.11.2017 г. Формат 60х90^{1/16}.

Усл. печ. л. 14,19. Тираж 141 экз. Заказ № 720.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.