

Краснодарский университет МВД России

А. А. Затолокин

**ТЕХНИЧЕСКИЙ НАДЗОР
В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Учебное пособие

Краснодар
2018

УДК 351.81
ББК 67.99
3-37

Одобрено
редакционно-издательским советом
Краснодарского университета
МВД России

Рецензенты:

А. О. Губенков, кандидат юридических наук (Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова);

В. В. Дьячков (Главное управление МВД России по Краснодарскому краю).

Затолокин А. А.

3-37 Технический надзор в области безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] : учебное пособие / А. А. Затолокин. – Электрон. дан. – Краснодар : Краснодарский университет МВД России, 2018. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM).

ISBN 978-5-9266-1364-0

Раскрываются изменения законодательства в области технического надзора, рассматриваются полномочия сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения в исследуемой сфере.

Для профессорско-преподавательского состава, курсантов и слушателей образовательных организаций МВД России, сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации.

УДК 351.81
ББК 67.99

ISBN 978-5-9266-1364-0

© Краснодарский университет
МВД России, 2018
© Затолокин А. А., 2018

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1. Правовые и организационные вопросы службы технического надзора ГИБДД.....	7
§ 1. Роль, место и значение подразделений технического надзора в системе и структуре ГИБДД МВД России.....	7
§ 2. Нормативное правовое обеспечение деятельности подразделений технического надзора.....	12
Глава 2. Формы и методы, применяемые сотрудниками службы технического надзора ГИБДД при осуществлении ими своих полномочий.....	23
§ 1. Федеральный государственный надзор за техническим состоянием транспортных средств.....	23
§ 2. Составы административных правонарушений, выявляемых сотрудниками службы технического надзора.....	28
Заключение.....	34
Литература.....	36
Приложение.....	41

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. Согласно данным приведенным в Стратегии безопасности дорожного движения на 2018 – 2024 годы «дорожно-транспортные происшествия наносят экономике России и обществу в целом колоссальный социальный, материальный и демографический ущерб. В Российской Федерации с 2007 по 2016 год в дорожно-транспортных происшествиях погибло 271 тыс. человек, 2,5 млн. человек были ранены, пострадали 227 тыс. детей в возрасте до 16 лет, из них 9 тыс. получили травмы, несовместимые с жизнью. Треть погибших в авариях на автомобильных дорогах составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста (26 - 40 лет). Около 20 процентов пострадавших становятся инвалидами».¹

Кроме того, в последнее время произошло ряд резонансных ДТП с участием автобусов (в том числе по причине нарушения режима труда и отдыха²):

- 14 октября пассажирский автобус Mercedes, следовавший по маршруту Москва-Армения, столкнулся с автовозом Scania (5 человек погибли, пострадали 27);
- 11 августа автобус, следовавший по маршруту Судак — Керчь, упал в обрыв (7 человек погибли, 12 пострадали).
- 13 июля в районе населенного пункта Таловка в Дагестане пассажирский автобус «Дербент-Анапа» врезался в прицеп (9 человек погибли, 27 пострадали);

¹ Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы»// «Российская газета», № 15, 25.01.2018.

² См. Приложение.

– 6 июля в Петродворцовом районе Петербурга водитель автомобиля Ford Focus при невыясненных обстоятельствах выехал на полосу встречного движения и столкнулся с экскурсионным автобусом (3 человека погибли, пострадали 4 человека);

– 23 июня произошло ДТП на автодороге «М-2 Крым» в Фатежском районе Курской области. Микроавтобус Mercedes Sprinter с маршрутной вывеской «Днепропетровск - Москва» выехал на встречную полосу, задел по касательной ехавший навстречу грузовик Scania и врезался в двигавшийся следом за Scania грузовик DAF (6 человек погибли на месте, 6 пострадали);

– 23 июня на 148-м километре автодороги «Каспий» в Веневском районе Тульской области водитель ехавшего в сторону Москвы пассажирского автобуса «Махачкала - Москва» совершил лобовое столкновение с автомобилем ВАЗ-2115 (5 человек погибли, 4 пострадали)¹.

Приведенный перечень является не полным и, к сожалению, ежедневно пополняется новыми трагедиями.

Бесспорно, что вопросы безопасности дорожного движения должны интересоваться всех субъектов правительственной комиссии (координационный орган, образованный для обеспечения согласованных действий федеральных органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения)², однако так исторически сложилось, что основным субъектом правоприменения в рассматриваемой сфере является ГИБДД. Структурным элементом ГИБДД, наделенным правами и обязанностями по контролю за техническим состоянием транспортных средств и контролю за безопасностью пассажирских и грузовых перевозок автомобильным транспортом, является служба технического надзора ГИБДД.

Поэтому, учитывая приведенные цифры статистики, исследование вопросов организации деятельности подразделений технического надзора ГИБДД приобретает особое значение, что и определило актуальность настоящей темы.

Целью настоящей работы является исследование организации деятельности подразделений технического надзора ГИБДД, для дальнейшего совершенствования вопросов обеспечения безопасности дорожного движения.

Достижения указанной цели требует поэтапного решения следующих задач:

1. Определить роль, место и значение подразделений технического надзора в системе и структуре ГИБДД МВД России;

¹ URL: <https://ria.ru/spravka/20171014/1479201862.html> (дата обращения: 07.03.2018).

² URL: <http://government.ru/departments/129/events/> (дата обращения: 07.03.2018).

2. Изучить нормативное правовое обеспечение деятельности подразделений технического надзора;

3. Исследовать процедуры осуществления федерального государственного надзора за техническим состоянием транспортных средств;

4. Раскрыть основные составы административных правонарушений выявляемых сотрудниками службы технического надзора.

Объектом работы являются общественные отношения, возникающие в процессе реализации полномочий сотрудниками службы технического надзора ГИБДД.

В предмет исследования входят: нормативные правовые документы, постановления (решения) судов, статистические данные, научная и учебная литература, интернет - публикации.

Круг основных рассматриваемых вопросов работы определен целью и задачами настоящего исследования и не выходит за их рамки.

Степень разработанности проблемы. В разное время вопросами организации деятельности подразделений ГИБДД занимались: Б.В. Росинский, С.Н. Дмитриев, С.Н. Чмырев, А.М. Макаренко, Л.В. Сандалов, В.В. Головкин, Р.Я. Зайцев, М.Е. Молодых, Д.В. Попандопуло, Е. Б. Лупарев, С.Е. Мельников, А. А. Затолокин, а так же другие.

Тем не менее, самостоятельного, в том числе диссертационного, исследования проблем организации деятельности подразделений технического надзора ГИБДД не проводилось.

Значение разработки настоящей проблемы для теории и практики деятельности органов внутренних дел сложно переоценить, во-первых исследование вопросов организации деятельности службы технического надзора ГИБДД позволит выработать более эффективные меры позволяющие снизить аварийность на дорогах, во-вторых выработка единых подходов в сфере технического надзора ГИБДД позволит избежать возможных обжалований действий сотрудников полиции.

Методологическую основу работы составили метод анализа, синтеза, а так же другие общенаучные и частно-научные методы познания.

Структурно работа состоит из введения, двух глав, включающих, четыре параграфов, заключения и списка литературы.

ГЛАВА 1. ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ СЛУЖБЫ ТЕХНИЧЕСКОГО НАДЗОРА ГИБДД

§ 1. Роль, место и значение подразделений технического надзора в системе и структуре ГИБДД МВД России

Проблема безопасности дорожного движения в последнее время приобретает все более острое значение, о свидетельствуют проводимые научные исследования¹. Авторитетные ученые, в частности В.М. Приходько, отмечают, что «Одной из острейших социальных проблем в мире является проблема высокой аварийности на автомобильных дорогах всех стран мира, постоянно растущее число погибших и пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, значительный материальный ущерб от повреждения транспортных средств, порчи и утраты грузов, повреждения дорожных сооружений. Проблема обеспечения безопасности дорожного движения становится глобальным вызовом для всего человечества»².

Согласно данным Всемирной организации здравоохранения, к 2030 году травматизм в результате ДТП станет четвертой по значимости³ причиной сокращения здоровых лет жизни в странах с развивающейся и переходной экономикой. Если не будут предприняты неотложные меры по предупреждению травматизма то согласно данным ВОЗ в результате ДТП с 2015 по 2030 годы он станет основной причиной потери здоровых лет жизни среди детей в возрасте от 5 до 14 лет⁴. Содержание, признаки и само понятие безопасности дорожного движения являются постоянно востребованными среди исследователей в отечественной науке. Тем не менее, несмотря на такой интерес со стороны научного сообщества, понятие «Безопасности дорожного движения» до сих пор является дискуссионным. При этом Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» под безопасностью дорожного движения понимает «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их послед-

¹ Затолокин А.А. Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности// Общество и право № 4 (54), 2015. С.282.

² Приходько В.М. Направления и результаты научных исследований и подготовки специалистов в области безопасности дорожного движения // Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах: Сб. докладов восьмой международной конференции. - СПб., 2008. С. 18.

³ URL: <http://www.who.int/en> (дата обращения: 07.03.2018).

⁴ Безопасность на дорогах: объединить силы для спасения жизни людей: Материалы Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения (Москва, 2009) // www.road-safety-conf.net.

ствий»¹. Приведенное выше определение демонстрирует, что законодатель подходит к обеспечению безопасности дорожного движения как к многоплановой проблеме, определяя важнейшие направления деятельности в этой сфере, не устанавливая пределов полномочий федеральных органов исполнительной власти. Законодательство Российской Федерации в общих чертах дает разграничение полномочий федерального центра, субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения. Важна консолидация всех органов исполнительной власти, независимо от их уровня и усилий гражданского общества в решении проблем обеспечения безопасности дорожного движения. В этой связи интерес представляет мнение С.А. Сергеева, который заявляет, что «проблема предотвращения дорожно-транспортных происшествий является комплексной, требующей для своего решения совместных усилий органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, негосударственных организаций»². Вопросы безопасности дорожного движения не сходят с повестки дня на совещаниях различного уровня, так темой президиума государственного совета в марте 2016 года, проходившего в г. Ярославль, стали именно эти вопросы. Данное направление является самым динамичным в обеспечении различными законодательными актами. Регулярно Федеральное собрание принимает новые федеральные законы, министерства и ведомства разрабатывают и утверждают административные и технические регламенты, ГОСТы. Конкретизация правового регулирования позволяет субъектам государственного управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения осуществлять взаимоотношения с объектом управления учитывая конституционные права и свободы человека и гражданина³.

В Российской Федерации выстроена система обеспечения безопасности дорожного движения. Координационным органом, данной системы является Правительственная комиссия⁴. Комиссия образованна для обеспечения согласованных действий федеральных органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения. Одним

¹ Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»//СПС Гарант, 2018.

² Сергеев С.А. Административно-правовой статус ГИБДД как субъекта контрольно-надзорных правоотношений: монография. - М.: ЮНИТИ-ДАНА; Закон и право, 2007.

³ Карагодин А.В, Крапивина Е.С. Место и роль регистрационно-экзаменационных подразделений ГИБДД МВД России в системе ОВД, обеспечивающих безопасность дорожного движения//Вестник Белгородского юридического института МВД России № 4 (47), 2013. С. 22.

⁴ Постановление Правительства РФ от 25 апреля 2006 г. № 237 «О Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения» (с изменениями и дополнениями) // СПС Гарант, 2017.

из субъектов государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения является Министерство внутренних дел Российской Федерации. МВД России является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел¹. Реализация специальных контрольных, надзорных и разрешительных функций в области обеспечения безопасности дорожного движения возлагается на Государственную инспекцию безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации².

Административная деятельность органов внутренних дел дает возможность осуществлять регулятивные, нормотворческие, правоохранительные функции, включающие издание правовых актов; регистрацию, лицензирование, рассмотрение и разрешение административно-правовых споров и дел об административных правонарушениях, иных юридических действий, обеспечивает защиту от противоправных посягательств (административных правонарушений) в области безопасности дорожного движения и других сферах общественных отношений, охрана которых возложена на органы внутренних дел.

Объективное усложнение ситуации на дорогах Российской Федерации вызывает реакцию государства в виде ужесточения мер воздействия применяемых к нарушителям Правил дорожного движения, что в свою очередь требует конкретизацию правового статуса ГИБДД, как структурного элемента системы органов внутренних дел, отвечающего за обеспечение безопасности дорожного движения³.

Федеральный закон «О полиции» предусмотрел освобождение МВД России от ряда несвойственных функций, так с 2012 года проведение технического осмотра транспортных средств была пере дана аккредитованным при Российском Союзе Автостраховщиков операторам технического осмотра⁴. Однако, согласно Указа Президента Российской Федерации № 711⁵, функции по осуществлению государственного контроля и надзора за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования:

¹ URL: <http://мвд.рф> (дата обращения: 07.03.2018).

² Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС Гарант, 2018.

³ Булаев С.В. Изменения в обеспечении транспортной безопасности // Транспортные услуги: бухгалтерский учет и налогообложение. 2012. № 5. С. 24 - 32.

⁴ Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» // СПС Гарант, 2018.

⁵ Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (с изменениями и дополнениями) // СПС Гарант, 2018.

– к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации автотранспортных средств, прицепов к ним и предметов их дополнительного оборудования;

– к изменению конструкции зарегистрированных в Госавтоинспекции автотранспортных средств и прицепов к ним;

– к перевозкам в пределах компетенции Госавтоинспекции тяжелых, опасных и крупногабаритных грузов.

Некоторые исследователи вопросов безопасности дорожного движения, отмечают, на тот факт, при котором ГИБДД наделена полномочиями по осуществлению вышеуказанных специальных контрольных, надзорных и разрешительных функций в области обеспечения безопасности дорожного движения, однако законодательно никоим образом не раскрываются виды и содержание упомянутых функций¹.

Система ГИБДД представляет собой органы управления и подразделения, в которую входят:

– Федеральный орган управления ГИБДД – Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения;

– Управления ГИБДД по субъектам Российской Федерации;

– Отделы ГИБДД по районам, городам и иным муниципальным образованияам, в том числе по нескольким муниципальным образованияам, подразделения ГИБДД управлений (отделов) внутренних дел в закрытых административно-территориальных образованиях, а также специализированные и иные подразделения ГИБДД, научно-исследовательские учреждения ГИБДД и их филиалы.

Несмотря на то, что в нормативных правовых актах положение ГИБДД нашло отражение, но место в системе федеральных органов исполнительной власти до сих пор остается невыясненным, что является импульсом для проведения научных исследований².

Так в соответствии с Положением о ГИБДД³ на инспекцию возлагаются задачи по обеспечению соблюдения всеми участниками дорожного движения, юридическими лицами независимо от формы собственности и иными организациями, должностными лицами законодательства РФ, иных нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм по

¹ Сидорьяк Н.В. Некоторые аспекты реализации государственной функции по контролю и надзору в области обеспечения безопасности дорожного движения // Российская юстиция. 2011. № 3. С. 73–75.

² Никишкин А.В. Место государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ в системе федеральных органов исполнительной власти // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. 2009. № 115.

³ Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (с измен. и доп.)//СПС Гарант, 2018.

вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, проведения мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства.

Структурными подразделениями ГИБДД являются: организационно-аналитические, ДПС, подразделения розыска транспортных средств, административной практики и дознания, МРЭО, дорожной инспекции и организации движения, подразделения по работе с обращениями граждан (контрольно-профилактические), статистической информации, оперативного реагирования, пропаганды безопасности дорожного движения и подразделения технического надзора.

Федеральное законодательство не содержит четкого понятия подразделений технического надзора ГИБДД, тем не менее, сфера их деятельности обширна и многогранна, на наш взгляд, целесообразно рассматривать ее в следующих направлениях:

1. Осуществление функций федерального государственного контроля (надзора);
2. Организация и проведение проверок;
3. Предупреждение и пресечение административных правонарушений;
4. Контроль соответствия конструкции транспортных средств требований законодательства Российской Федерации;
5. Допуск транспортных средств к перевозкам опасных грузов;
6. Контроль соответствия конструкции транспортных средств при выдаче организациям-изготовителям бланков ПТС и ПШТС;
7. Выявление возможных причин ДТП и сопутствующих их совершению условий.

Таким образом, несмотря на то, что подразделения технического надзора реализуют широкий перечень полномочий в сфере федерального государственного надзора, следует отметить, что в законодательстве существуют определенные проблемы, касающиеся определения места в системе федеральных органов исполнительной власти подразделений ГИБДД в целом и отсутствие понятия подразделений технического надзора ГИБДД в частности.

§ 2. Нормативное правовое обеспечение деятельности подразделений технического надзора

Рассматривая вопрос нормативного правового обеспечения в правоотношениях, складывающихся в процессе деятельности подразделений технического надзора ГИБДД, следует отметить, что он представляет особый интерес, заключающийся в том, что его смысловая нагрузка, на наш взгляд, в полной мере не раскрыта и требует уточнения. В связи с этим представляется целесообразным, прежде чем непосредственно перейти к рассмотрению содержания правового регулирования деятельности рассматриваемого подразделения, в первую очередь определиться с его понятием.

В отечественной юридической науке в настоящий момент существуют различные мнения в части толкования термина «нормативное правовое регулирование». Так, при рассмотрении данного понятия, А. И. Бобылев делает акцент на том, что этот процесс является «механизмом государственно-правового воздействия»¹. О. Лейст склонен придерживаться схожего мнения, раскрывая свой «механизм правового воздействия»². При этом В.И. Гойман соотносит правовое регулирование с «механизмом действия права»³.

Нормативное правовое регулирование, ряд других авторов исследуют исключительно в качестве механизма, обеспечивающего действие права по регулированию социально значимого поведения субъектов общественных отношений.

Вместе с тем заслуживает внимания позиция, при которой такой подход к данному вопросу весьма поверхностен или формален⁴, и должен быть дополнен материально-правовыми и социально-психологическими аспектами, которые включают в себя юридические нормы, индивидуальные государственные веления, правовые отношения и акты психологического отношения к праву тех или иных лиц⁵ (Е.Б. Пашуканиса, С.С. Алексеев).

Основной целью нормативного правового регулирования деятельности подразделений технического надзора ГИБДД, на наш взгляд, является упорядочение общественных отношений, складывающихся в процессе их

¹ Бобылев А.И. Механизм правового воздействия на общественные отношения // Государство и право. №5, 1999. С. 105.

² Общая теория государства и права. Академический курс / Под ред. М.Н. Марченко. М., 1998. С.436.

³ Гойман В.И. Действие права как теоретическая и практическая проблема современного общества. / Труды академии МВД РФ. М., 1993. С. 1.

⁴ Пашуканис Е.Б. Избранные произведения по общей теории права и государства. М.: Наука, 1980. С. 72.

⁵ Алексеев С.С. Теория права. – М.: Издательство БЕК, 2000. С. 145.

функционирования. Для понимания правового регулирования данных органов существенное значение имеет его предмет, которым, на наш взгляд, являются объективно складывающиеся в данной сфере общественные отношения, поддающиеся нормативно-правовому воздействию и составляющие две группы: отношения по управлению обществом и отношения по обеспечению правопорядка.

С.С. Алексеевым говоря о способах правового регулирования выделяет:

- дозволение (предоставление лицам права на свои собственные активные действия);
- запрещение (возложение на лиц обязанности воздерживаться от совершения действий определенного рода);
- позитивное обязывание (возложение на лиц обязанностей активного поведения)¹.

Вместе с тем, следует заметить, что нормативное правовое регулирование не осуществляется «одномоментно» и, как и для любого процесса, имеет определенные взаимосвязанные стадии.

Прежде чем сотрудники подразделений технического надзора ГИБДД приступают к реализации своих прав и обязанностей, необходимо, чтобы их компетенция была законодательно закреплена и непосредственно наступил юридический факт, при котором они, наконец, смогут приступить к реализации.

Поэтому в нормативном правовом регулировании деятельности подразделений технического надзора ГИБДД логично выделить следующие стадии:

- формирование норм права в области организации деятельности подразделений технических подразделений ГИБДД;
- возникновение прав и обязанностей у субъектов правоотношений на основе данных норм и наступление юридических фактов;
- реализация прав и обязанностей, в том числе осуществляемая в фактическом поведении сотрудников подразделений технического надзора ГИБДД.

Таким образом, в механизме правового регулирования задействуются три взаимосвязанных элемента: нормы права, правоотношения и реализация права. Соответственно, следует указать, что при отсутствии любого из этих элементов правовое регулирование осуществляться не будет.

Исходя из задач работы, считаем необходимым более подробно рассмотреть каждый из элементов применительно к деятельности подразделений технического надзора ГИБДД.

¹ Алексеев С.С. Теория права. Харьков, 1994. С.157.

Так, нормы права, т. е. правовую основу деятельности подразделений технического надзора ГИБДД, составляют Конституция Российской Федерации, общепризнанные принципы и нормы международного права, международные договоры Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, федеральные законы, нормативные правовые акты президента Российской Федерации и нормативные правовые акты правительства Российской Федерации, а также нормативные правовые акты федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере федерального государственного надзора.

В этой связи, считаем целесообразным, все нормативные правовые акты, определяющие порядок деятельности подразделений технического надзора ГИБДД, классифицировать по сфере действия на следующие группы:

- международные;
- федеральные;
- ведомственные.

К первой группе (международные нормативные правовые акты) относятся нормативные правовые акты, принятые международными организациями и ратифицированные Российской Федерацией: это и конвенции, и договоры, и пакты. В тех случаях, когда международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются нормы международного договора. Особенность правового регулирования этой группы заключается в том, что действия данных норм одинаково распространяются на все страны, подписавшие документ. Так, согласно ст. 15 Конституции РФ после официального признания, ратификации и одобрения международные договоры в установленном порядке приобретают обязательную силу на территории России и соответственно являются составной частью правовой системы РФ. Применительно к деятельности подразделений технического надзора ГИБДД такими нормами являются международные конвенции, напрямую или косвенно затрагивающие правоотношения в области дорожного движения, а, в частности, приобретение права на управление транспортным средством.

Основополагающим международно-правовым документом в данной сфере является Конвенция о дорожном движении (далее – Конвенция). 8 ноября 1968 года в Вене на конференции ЮНЕСКО с целью облегчить международное дорожное движение и повысить безопасность на дорогах путем принятия единообразных правил движения был заключен междуна-

родный договор, который 1 мая 1971 года был дополнен Европейским соглашением¹.

Конвенцией закреплено обязательство стран, подписавших документ, обеспечить должным образом обучение на постоянной основе правилам дорожного движения.

Принципы и нормы международного права закрепляют положительные моменты международной практики по реализации основных задач в области обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе и те, которые имеют непосредственное отношение к подготовке и допуску водителей к участию в дорожном движении.

Вторую группу составляют нормативные правовые акты, принятые на территории Российской Федерации в соответствии с нормами и принципами законотворческой деятельности органов исполнительной, законодательной и судебной ветвей власти. К федеральным документам, регулирующим правовую деятельность подразделений технического надзора ГИБДД относятся: Конституция РФ, Федеральные законы РФ, Указы Президента, а также Постановления и Распоряжения Правительства РФ. Указанные документы имеют юридическую силу только на территории России. Необходимо отметить и то, что сфера действия данных норм распространяется не только на подразделения технического надзора ГИБДД, но и на все подразделения ГИБДД МВД России в целом, а также затрагивает правовую деятельность иных министерств, служб, ведомств и агентств.

Основополагающим документом, регулирующим правовую деятельность подразделений технического надзора ГИБДД, является Конституция Российской Федерации. Проанализировав ее содержание, необходимо особо отметить, что ст. 2 Конституции РФ провозглашает обязанность государства признавать, соблюдать и защищать права и свободы человека и гражданина. Данной статьей закрепляется обязанность государства создавать специальные государственные учреждения для защиты и беспрепятственной реализации этих прав и свобод. Распространяя указанные нормы на сферу деятельности подразделений технического надзора ГИБДД, можно отметить, что получение управление транспортным средством является правом человека, а основным органом, в обязанности которого входит контроль за законностью использования данного права является ГИБДД МВД России, в том числе и подразделения технического надзора.

Ведущим нормативным правовым актом из числа актов федерального законодательства, регулирующим правоотношения, возникающие в

¹ Европейское соглашение, дополняющие Конвенцию о дорожном движении, открытую для подписания в Вене 8 ноября 1968 года (заключено в г. Женеве 01.05.1971) // Бюллетень международных договоров. № 1. 2008.

данной сфере, является Федеральный закон Российской Федерации «О безопасности дорожного движения»¹, которым определены правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории России. Статья 16 данного Федерального закона закрепляет основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при эксплуатации транспортных средств.

Обращаясь к Федеральному закону «О безопасности дорожного движения», необходимо отметить, что в соответствии со ст. 16, 17, 18, 19, 20 создана правовая основа реализации полномочий подразделений технического надзора ГИБДД.

Так, в ст. 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» закреплены основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств.

В свою очередь ст. 24 данного закона определены права и обязанности участников дорожного движения. К правам, которых относится:

- свободно и беспрепятственно передвигаться по дорогам в соответствии и на основании установленных правил;
- получать информацию от должностных лиц;
- получать полную и достоверную информацию о качестве продукции и услуг, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения;
- на бесплатную медицинскую помощь, спасательные работы и другую экстренную помощь при дорожно-транспортном происшествии от организаций и (или) должностных лиц, на которых законом, иными нормативными правовыми актами возложена обязанность оказывать такую помощь;
- на возмещение ущерба по основаниям и в порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации;
- обжаловать в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, незаконные действия должностных лиц, осуществляющих полномочия в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Кроме того, так как подразделения технического надзора ГИБДД являются одним из подразделений Министерства внутренних дел России, в своей работе они также руководствуются всеми нормативными правовыми актами, регулирующими деятельность органов внутренних дел. Так, одним из основных документов, регламентирующих правовые отношения,

¹ Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (в послед. ред.) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ, 11.12.1995, № 50, С. 4873.

возникающие по поводу обеспечения законных интересов личности, общества и государства в целом, является Федеральный закон «О полиции».

Указанный документ возлагает в п. 19 ст. 12 возлагает на сотрудников полиции обязанность по осуществлению государственного контроля (надзора) за соблюдением правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения, что непосредственно относится к функциональным обязанностям сотрудников подразделений технического надзора ГИБДД¹.

Помимо обязанностей Федеральный закон «О полиции» закрепляет права и гарантии социальной защиты сотрудников подразделений технического надзора ГИБДД.

Не маловажную роль в нормативном правовом регулировании деятельности подразделений технического надзора ГИБДД занимает Федеральный закон № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля»². Сотрудники ГИБДД вовлечены в систему государственных органов осуществляющих проверки предпринимателей и юридических лиц. В частности, предметом федерального государственного контроля ГИБДД является организация безопасности дорожного движения в предприятиях, имеющих на балансе транспортные средства, зарегистрированные в ГИБДД. Данный Федеральный закон регламентирует процедуру осуществления проведения проверок юридических лиц и ИП органами государственной власти и в том числе и подразделениями технического надзора ГИБДД. В соответствии с нормативным актом подразделения технического надзора осуществляют плановые и внеплановые, а также документарные и выездные. Как правило, плановые проверки, сотрудники ГИБДД проводят не чаще, чем раз в три года (за исключением организаций, осуществляющих деятельность в сфере образования, здравоохранения и социальной сфере). Для осуществления плановой проверки подразделения ГИБДД заблаговременно подают предложения сотрудникам Прокуратуры РФ в сводный план проверок, который в дальнейшем размещается на официальном сайте Генеральной прокуратуры. В том случае если существует угроза причинения вреда жизни и здоровью граждан, либо причинения вреда животным, растениям, окружающей среде, безопасности государства, а также в случае угрозы чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, то имеются основа-

¹ п.19 с. 12, Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции». Собрание законодательства РФ, 14.02.2011, № 7, С. 900.

² Федеральный закон от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (с изменениями и дополнениями)//СПС Гарант, 2018.

ния для проведения внеплановой проверки. Кроме того, внеплановые проверки проводятся по жалобам потребителей о нарушении их прав.

К основному массиву нормативно-правовых актов федеральной группы, регламентирующих общественные отношения, возникающие в сфере реализации полномочий сотрудников подразделений технического надзора ГИБДД, помимо указанных выше относится Указ Президента РФ № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»¹. Согласно Указа Президента на ГИБДД возлагается обширный перечень обязанностей по осуществлению государственного контроля и надзора за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, среди которых есть непосредственно касающиеся деятельности подразделений технического надзора ГИБДД:

- к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации автотранспортных средств, прицепов к ним и предметов их дополнительного оборудования;
- к изменению конструкции зарегистрированных в Госавтоинспекции автотранспортных средств и прицепов к ним;
- к перевозкам в пределах компетенции Госавтоинспекции тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов.

В целях реализации государственной политики по сокращению количества дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий Постановлением Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 г. № 864 была утверждена федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах»². Для достижения целей, поставленных программой, необходимо решить ряд приоритетных задач, одной из которых является повышение конструктивной безопасности транспортных средств, а также требования к уровню безопасности пассажирских и грузовых перевозок.

К ведомственной группе нормативных правовых актов, регулирующих деятельность подразделений технического надзора ГИБДД, относятся приказы, целевые программы, концепции, инструкции и методические рекомендации, разработанные и утвержденные приказами МВД России.

Так, приказ МВД России 19.12.2012 N 13/5-8042 утвердил «Методические рекомендации по организации деятельности подразделений Госу-

¹ Указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») // Собрание законодательства РФ, № 25, 22.06.1998, С. 2897.

² Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» // Собрание законодательства РФ, 14.10.2013, № 41, С. 5183.

дарственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по техническому надзору». Данные методические рекомендации раскрывают вопросы правовых и организационных основ деятельности технического надзора, вопросы исполнения функций подразделений технического надзора; задачи технического надзора ГИБДД и вопросы управления деятельностью технического надзора ГИБДД.

Вместе с тем, несмотря на важность и значимость рассматриваемого законодательства в данной сфере, только лишь нормативных правовых актов недостаточно для правового регулирования, так как без образующихся правоотношений и сопутствующей ей правореализации, результатом которой может быть вынесение акта правоприменения, данный элемент остаётся действенным «только на бумаге». В связи с этим заслуживает внимания мнение Е.Б. Пашуканиса о том, что «первичной клеточкой правовой ткани» являются правоотношения¹.

В юридической науке существуют различные трактовки² данного понятия³. Мы, основываясь на мнениях С.С. Алексеева, Н.И. Матузова, Л.С. Явич, в общетеоретическом смысле под правоотношением понимаем форму, которую приобретает фактическое (реальное) общественное отношение, будучи урегулированным нормами права.

Что же такое фактическое (реальное) общественное отношение и как оно соотносится с правоотношением? Представляется важным понимать, что данные понятия не тождественны. Более того, фактическое (реальное) общественное отношение – это предмет правового регулирования – то, на что оно направлено. Вместе с тем применительно к деятельности подразделений технического надзора ГИБДД МВД РФ о представленном разграничении целесообразно судить только в теоретическом аспекте.

В практической деятельности данных подразделений резкого различия между правовыми и фактическими (реальными) отношениями не существует, а напротив, их весьма сложно отделить друг от друга. Неразрывная практическая связь фактических (реальных) и правовых отношений обуславливает нашу позицию о том, что в рассматриваемой сфере государству весьма затруднительно «искусственно» создать новые общественные отношения.

Схожую позицию можно найти у Н.И. Матузова, который полагает, что при помощи правовых средств государство не может произвольно создавать новые отношения, а способно с помощью законодательства в

¹ Пашуканис Е.Б. Избранные произведения по общей теории права и государства, М.: Наука, 1980. С.46.

² Венгеров А.Б. Теория государства и права.-М., 2007. С.454.

³ В различных трактовках под правоотношениями понимают способ, стадию, результат реализации, звено между нормами права и общественными отношениями.

лучшем случае увеличивать скорость развития известных отношений, улавливать тенденции, сдерживать, вытеснять негативные и отжившие связи и процессы¹.

Интересное мнение высказывает Н.В. Варламова о том, что правоотношения предшествуют закону, а не служат его реализации. Такая позиция удобна для объяснения того, что, регулируя чуждые ему сферы, законодатель препятствует нормальному развитию общественных отношений².

Однако, на наш взгляд, в этом случае происходит полное отождествление фактических (реальных) и правовых отношений, что в теоретическом аспекте недопустимо. Поэтому данное утверждение требует уточнения в той части, что именно общественные отношения предшествуют закону.

Применительно к исследуемой проблематике нас в первую очередь интересуют правоотношения, которые возникают на основе действия норм права, регулирующих функционирование подразделений технического надзора Госавтоинспекции.

Ежедневно сотрудники подразделений технического надзора Госавтоинспекции преимущественно выступают в качестве субъектов:

- правоотношений, складывающихся между самими сотрудниками Госавтоинспекции в процессе осуществления их функций;
- правоотношений, складывающихся между физическими и юридическими лицами и сотрудниками подразделений Госавтоинспекции по поводу осуществления их функций.

Естественно, что в данных правоотношениях сотрудники выступают с разных позиций. В первом случае субъекты правоотношений имеют схожий правовой статус, однако содержание их субъективных прав (правомочия, правопритязания или правотребования) зависит в основном от их функциональной соподчиненности в подразделении.

Во втором случае модель «гражданин (юридическое лицо) – сотрудник» изначально определяет отличный правовой статус участников правоотношения, обращая внимание не на права, а на исполнение возложенных законодательством на сотрудника подразделений технического надзора ГИБДД юридических обязанностей.

Вне зависимости от того, в каких правоотношениях выступают сотрудники, правовое регулирование не ограничивается юридическим фактом их появления, так как уже в следующий момент они приступают к реализации своих прав. Как справедливо отмечает Л.С. Явич, «право ничто, если его положения не находят своей реализации в деятельности людей»³.

¹ Теория государства и права. Курс лекций / Под редакцией Н.И. Матузова и А.В. Малько, М., 2006. С. 509.

² Варламова Н.В. Правоотношения: философский и юридические подходы // Правоведение, 1991. №4. С.48.

³ Явич Л.С., Общая теория права, Л., 1971. С. 201.

Мы солидарны также с А.В. Малько, который под реализацией права понимает «воплощение в жизнь предписаний правовых норм путем правомерного поведения различных субъектов общественных отношений»¹. Не останавливаясь на всех формах реализации права, перейдем только лишь к правоприменению.

Несомненно, одним из центральных вопросов правоприменительной деятельности сотрудников органов внутренних дел в целом являются акты применения права, которые, по сути, являются конечным результатом правоприменения.

А.В. Малько выделяет следующие признаки актов правоприменения:

- издаются уполномоченными органами в пределах их компетенции, установленной законом;
- носят государственно-властный характер;
- носят индивидуальный характер;
- имеют строго определенную форму;
- являются юридическими фактами².

При этом следует особенно отметить, что государственно-властный характер актов применения права заключается в том, что они обязательны для исполнения адресатами и обеспечиваются принудительной силой государства. Таким образом, при вынесении акта применения права заканчивается не просто процесс правоприменения, но и правового регулирования.

Вне зависимости от изучаемых подразделений и служб ОВД, в юридической литературе при характеристике актов правоприменения большинство авторов преимущественно делает акценты на постановлениях, протоколах, приказах, предписаниях и решениях, тем самым сводя их фактически только к письменной форме.

Особенностью же подразделений технического надзора ГИБДД является то, что наряду с актами правоприменения в письменной форме, основной массив которых выражается в выносимых ими правоустановительных актах (например, заключения (разрешения) на переоборудование транспортных средств), не менее важное значение имеют акты-действия.

Среди таковых, на наш взгляд, в первую очередь следует выделять устные и конклюдентные (конкретные действия субъекта применения права, явно и наглядно выражающие его решения) акты-действия.

Таким образом, механизм нормативного правового регулирования деятельности подразделений технического надзора подразделений ГИБДД России представляет собой совокупность взаимосвязанных элементов (норм права, закрепленных в нормативных правовых актах, правоотноше-

¹ Теория государства и права. / кол. авторов; отв ред. А. В. Малько. – 4-е изд., стер. – М.: КНОРУС, 2011. С. 195.

² Там же, с. 202.

ний, образующихся в результате наступления юридического факта, и правореализации), проходящую определенные стадии с целью обеспечения действия права по регулированию поведения субъектов общественных отношений, складывающихся в процессе функционирования подразделений технического надзора ГИБДД.

функции ГИБДД по осуществлению технического надзора достаточно урегулированы нормами права на федеральном уровне. Однако, после отмены приказа МВД РФ от 7 декабря 2000 г. № 1240 «Об утверждении нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по техническому надзору», в котором определялись порядок осуществления ГИБДД специальных контрольных, надзорных и разрешительных функций по обеспечению соблюдения всеми субъектами норм законодательства РФ, устанавливающих требования к конструкции и техническому состоянию автотранспортных средств, прицепов к ним и предметов их дополнительного оборудования в области обеспечения безопасности дорожного движения, оговаривался порядок контроля за конструкцией транспортных средств при их производстве и сертификации, при выдаче организациям-изготовителям бланков паспортов транспортных средств и шасси транспортных средств ряд функций подразделений технического надзора ГИБДД остался не урегулированным на ведомственном уровне. Такой «вакуум» правового регулирования создает определенные трудности в правоприменительной сфере, не давая в должной мере реализовать формы и методы технического надзора ГИБДД.

ГЛАВА 2. ФОРМЫ И МЕТОДЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ СОТРУДНИКАМИ СЛУЖБЫ ТЕХНИЧЕСКОГО НАДЗОРА ГИБДД, ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ИМИ СВОИХ ПОЛНОМОЧИЙ

§ 1. Федеральный государственный надзор за техническим состоянием транспортных средств

Приведенные выше нормативные правовые акты позволяют проанализировать понятие «федеральный надзор».

В источниках права по-разному определяется целевое назначение федерального надзора. Так в ч. 1 ст. 30 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» говорится о том, что надзор осуществляется в «целях обеспечения соблюдения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения»¹. При этом обращает на себя внимание, что данная норма идентична одной из возложенных на ГИБДД задач: Госавтоинспекция обеспечивает соблюдение юридическими лицами независимо от формы собственности и иными организациями, должностными лицами и гражданами Российской Федерации, иностранными гражданами, лицами без гражданства законодательства Российской Федерации, иных нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения»². При этом ФЗ № 294 федеральный государственный надзор трактует как деятельность направленную на предупреждение, выявление и пресечение нарушений. В этой связи вызывает интерес мнение С.Н. Антонова, который заявляет о том, что «формулировка использованная в ФЗ «О безопасности дорожного движения» является наиболее оптимальной, поскольку во втором случае идет речь не о цели, а о конкретных мерах принуждения, направленных на обеспечение соблюдения требований законодательства в рассматриваемой сфере»³. С такой позицией ученого сложно не согласиться.

Федеральный государственный надзор осуществляется Министерством внутренних дел Российской Федерации (ст. 30 ФЗ «О безопасности дорожного движения»). В системе МВД России федеральный надзор возложен на ГИБДД, что имеет закрепление в нормативных правовых актах

¹ Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»//СПС Гарант, 2017.

² Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»//СПС Гарант, 2017.

³ Антонов С.Н. Понятие федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения: лекция. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2015. С. 13.

(Указ Президента РФ № 711). ГИБДД реализует федеральный надзор посредством системы органов и подразделений входящих в нее.

С определенной долей условности можно разделить должностных лиц, уполномоченных осуществлять федеральный надзор. Первая группа это руководство ГИБДД различного уровня: от начальника отдела ГИБДД по району до начальника ГУ ОБДД МВД России. Вторая группа – это должностные лица, уполномоченные рассматривать дела об административных правонарушениях предусмотренные г. 12 КоАП РФ: практически все сотрудники ГИБДД имеющие специальное звание (в том числе старшие государственные инспектора безопасности дорожного движения и государственные инспектора безопасности дорожного движения).

Федеральное законодательство, в частности ч. 1 ст. 30 ФЗ «О безопасности дорожного движения», в качестве объектов федерального надзора выделяет следующие категории: юридические лица, индивидуальные предприниматели, участники дорожного движения. При этом казалось бы исчерпывающий перечень, на наш взгляд, является не полным, ввиду того, что он не охватывает должностных лиц, непосредственно вовлеченных в процесс обеспечения безопасности пассажирских и грузовых перевозок. При этом, право выдавать таким лицам предписания обязательные для исполнения прямо указано в ФЗ «О полиции». Таким образом, должностные лица являются самостоятельными объектами федерального государственного надзора ГИБДД, наряду с юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и участниками дорожного движения.

Под предметом федерального государственного надзора ГИБДД следует понимать соблюдение юридическими и должностными лицами, индивидуальными предпринимателями и участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения.

Положения ст. 30 ФЗ «О безопасности дорожного движения» позволяют говорить о наличии двух групп обязательных требований в зависимости от объектов надзора.

К первой группе следует относить обязательные требования, предъявляемые к юридическим, должностным лицам и индивидуальным предпринимателям. В этой связи сотрудников подразделений технического надзора в первую очередь будет интересовать деятельность указанных объектов, связанная с эксплуатацией транспортных средств, выполнением работ и предоставлением услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств.

Следующая группа – требования, предъявляемые к участникам дорожного движения.

Анализ данных групп требований обнажает ряд проблемных вопросов, а именно требования, входящие в первую группу не всегда конкретизированы в законодательстве, они «размыты» и содержатся в различных источниках права, что в конечном итоге создает определенные трудности в правоприменении. Так эти требования содержатся и в ФЗ «О безопасности дорожного движения» и в Положении о ГИБДД и в Техническом регламенте Таможенного союза¹ и в Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (ПДД).

Принцип специализации в деятельности подразделений ГИБДД predetermined что, осуществление федерального надзора за техническим состоянием транспортных средств осуществляется подразделениями технического надзора ГИБДД. В предмет проверок, которых входит соблюдение юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, эксплуатирующими транспортные средства обязательных требований к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации автотранспортных средств, прицепов к ним и предметов дополнительного оборудования, а также к изменению конструкции зарегистрированных в ГИБДД транспортных средств и прицепов к ним.

Кроме того в рамках обеспечения соблюдения обозначенных требований безопасности проверяется соблюдение юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, эксплуатирующими транспортные средства, обязательных требований к перевозке пассажиров и грузов, включая тяжеловесные, опасные и крупногабаритные (за исключением требований предусмотренных Положением о федеральном транспортном надзоре²).

Требования, предъявляемые к безопасности перевозок пассажиров и грузов, содержатся в ч. 4. ст. 20 ФЗ «О безопасности дорожного движения», Федеральном законе «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», постановлении Правительства Российской Федерации № 112 утвердившем Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, приказом Минтранса России № 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических

¹ Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» утвержденный Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 // СПС Гарант, 2018.

² Постановление Правительства РФ от 19 марта 2013 г. № 236 «О федеральном государственном транспортном надзоре» (с изменениями и дополнениями) // СПС Гарант, 2018.

лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации». В этом случае предметом федерального надзора будет являться соблюдение участниками дорожного движения ПДД. Требования безопасности дорожного движения, которые так или иначе распространяются на участников дорожного движения закреплены в ст. 23-29 ФЗ «О безопасности дорожного движения», кроме того они получили конкретизацию в Правилах дорожного движения. Обращает на себя внимание, что задача обеспечение соблюдения участниками дорожного движения ПДД ни в одном нормативном правовом акте напрямую не закреплена. Однако бесспорно, что участники дорожного движения вместе с юридическими должностными лицами и индивидуальными предпринимателями наделены определенными обязанностями и выступают как самостоятельный объект федерального надзора.

Сотрудники подразделений технического надзора ГИБДД осуществляют контроль за участниками дорожного движения. Так в качестве примера осуществления такого контроля можно привести деятельность подразделений технического надзора ГИБДД в сфере пресечения фактов управления транспортными средствами с внесенными изменениями в конструкцию. В соответствии с п. 7.18 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств¹ запрещается эксплуатация транспортных средств в конструкцию которых были внесены изменения без разрешения ГИБДД.

Немного из истории вопроса. В соответствии с Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», вступившим в силу с 01.01.2015 установка газового оборудования стала являться внесением изменений в конструкцию транспортного средства. То есть владельцу, для легализации установки газового оборудования необходимо получить соответствующее разрешение в ГИБДД. В связи с невыполнением требований по соответствующему узакониванию возникает возможность применения к владельцу определенных санкций.

1. Будет составлен протокол об административном правонарушении по ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ (управление транспортным средством, в конструкцию которого внесены изменения).

2. При этом в административном материале указывается, что владелец транспортного средства отказывается устранить выявленные условия, при которых запрещается эксплуатация транспортного средства на месте.

¹ Постановление Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС Гарант, 2018.

3. Таким образом, на основании пункта 1 части 1 статьи 13 закона РФ от 07.02.2011 № 3- ФЗ «О полиции» инспектор в праве потребовать, через определенное время (10 дней в случае не устранения) прекратить эксплуатацию автомобиля до устранения выявленных нарушений.

4. В течении указанного времени (10 дней) водителю надлежит представить авто по месту регистрации (по смыслу – для проверки устранения нарушений).

5. При этом в случае непредставления автомобиля в установленное время, регистрация транспортного средства аннулируется в соответствии с действующим законодательством¹. Так в соответствии с п. 3 Правил регистрации: «Не подлежат регистрации в Госавтоинспекции и не проводятся регистрационные действия с транспортными средствами по следующим основаниям:

представлены транспортные средства, конструкция которых или внесенные в конструкцию изменения не соответствуют требованиям законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения или сведениям, указанным в представленных документах». При установлении органом внутренних дел, проводящим проверку, обстоятельств, указанных в пункте 3 настоящих Правил, регистрация транспортного средства прекращается (аннулируется) регистрационным подразделением по месту регистрации транспортного средства.

Таким образом, в завершении параграфа следует сделать вывод о том, что федеральный государственный надзор ГИБДД это основанная на анализе и прогнозировании деятельность сотрудников подразделений технического надзора по систематическому наблюдению за соблюдением юридическими, должностными лицами, индивидуальными предпринимателями, а так же участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, по проведению проверок и применению к нарушителям данных требований соответствующих мер административного принуждения. При этом аннулирование регистрации является самой эффективной мерой воздействия на участников дорожного движения, управляющих транспортными средствами в случае внесения изменений в их конструкцию.

¹ Приказ МВД РФ от 24 ноября 2008 г. № 1001 «О порядке регистрации транспортных средств» (с изменениями и дополнениями)//СПС Гарант, 2018.

§ 2. Составы административных правонарушений, выявляемых сотрудниками службы технического надзора

Ведомственный нормативный правовой акт (Приказ МВД России № 685 «О должностных лицах системы Министерства внутренних дел Российской Федерации, уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях и осуществлять административное задержание»¹) содержит перечень должностей, которые могут составлять протоколы по административным правонарушениям, в том числе и в сфере технического контроля транспортных средств. Так в соответствии с п. 3.10 данного приказа должностные лица технического надзора вправе составлять протоколы по следующим статьям КоАП РФ: 8.22, 8.23, 11.23², 11.26, 11.27, 11.29, 12.1-12.24, части 1, 2 статьи 12.25, статьи 12.26-12.31, 12.31.1 (за исключением легковых такси), 12.32-12.34, 12.36.1, 12.37, части 2-4 статьи 14.4.1, статья 14.43 (в части транспортных средств, находящихся в эксплуатации на территории Российской Федерации), статьи 14.37, 17.7, 17.17, часть 1 статьи 19.4, статья 19.4.1, часть 1 статьи 19.5, статья 19.6, часть 1 статьи 19.22 (в части регистрации автомототранспортных средств с рабочим объемом двигателя более пятидесяти кубических сантиметров, имеющих максимальную конструктивную скорость более пятидесяти километров в час, и прицепов к ним, предназначенных для движения по автомобильным дорогам общего пользования), статья 19.33, часть 1 статьи 20.25. Несмотря на столь внушительный перечень составов наиболее «рабочими» остаются несколько статей КоАП РФ среди них ст. 12.5 «Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена, или транспортным средством, на котором незаконно установлен опознавательный знак «Инвалид»».

В настоящем параграфе предпримем попытку продемонстрировать процесс реализации функций подразделений технического надзора при составлении материала по наиболее часто встречающемуся составу административного правонарушения. Анализ правоприменительной практики демонстрирует необходимым акцентировать внимание на животрепещущей проблеме – привлечения к административной ответственности водителей транспортных средств, использующих нелегитимный ксенон. Актуальность настоящего выбора подчеркивает ряд научных исследований в данном направлении. Так в 2011 году Кузнецов А.С. в работе «Вопросы

¹ Приказ МВД России от 30.08.2017 № 685 «О должностных лицах системы Министерства внутренних дел Российской Федерации, уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях и осуществлять административное задержание» // СПС Гарант, 2018.

² См.: Приложение.

контрольно-надзорной деятельности ГИБДД МВД РФ в части контроля за соответствием внешних световых приборов установленным требованиям» поднимает злободневную проблему привлечения к административной ответственности водителей транспортных средств использующих ксенон¹. Кроме данной работы А.А. Затолокин так же уделял внимание данной проблеме, в 2013 году в статье «Проблемы квалификации административных правонарушений, связанных с использованием на автотранспортных средствах ксеноновых световых приборов» им предлагались научно обоснованные решения проблем связанных с оформлением административных материалов (нелегитимный ксенон)². Тем не менее, проблема по-прежнему актуальна и вызывает вопросы у правоприменителей. Приведем свое видение ее решения.

Рынок услуг по установке световых приборов с газоразрядными источниками света изобилует предложениями. Однако общество в своем отношении к использованию ксенона не однородно. Одна часть водителей придерживается мнения о пользе ксеноновых фар, другие же выступают против. Не вызывает сомнения то утверждение что чем ярче свет, тем лучше управлять транспортным средством и реагировать на все возникающие в пути помехи в ночное время. Также нельзя не согласиться с тем, что неотрегулированные фары являются причиной ослепления водителей.

Кроме отсутствия единства в мнениях о безопасности использования ксеноновых фар, нет ясности в правоприменительной практике ГИБДД. В большинстве регионов России применяется следующий алгоритм действий инспектора технического надзора ГИБДД. Инспектор технического надзора ГИБДД, установив визуально признаки нарушений требований в области обеспечения безопасности дорожного движения (в частности, нелегитимный ксенон). В данном случае остановка производится в соответствии с Административным регламентом исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения³. Инспектор

¹ Кузнецов А.С. Вопросы контрольно-надзорной деятельности ГИБДД МВД РФ в части контроля за соответствием внешних световых приборов установленным требованиям // Административное право и процесс. 2011. № 1.

² Затолокин А.А. Проблемы квалификации административных правонарушений, связанных с использованием на автотранспортных средствах ксеноновых световых приборов // Общество и право 2013, 4 (46).

³ Приказ МВД России от 23.08.2017 № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» (с изменениями и дополнениями) // СПС Гарант, 2018.

подразделения технического надзора ГИБДД останавливает транспортное средство, предъявляет водителю суть нарушения, предусмотренного ч. 3 ст. 12.5 КоАП РФ. Инспектор подразделения технического надзора ГИБДД просит водителя открыть капот, для того чтобы убедиться в наличии блоков розжига (при необходимости оформляет протокол досмотра транспортного средства). Следует заметить, что согласно ст. 27.9 КоАП РФ под досмотром транспортного средства понимается мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении которая заключается в его обследовании без нарушения конструктивной целостности и проводится в целях обнаружения орудий совершения либо предметов административного правонарушения.

Далее, при согласии водителя, инспектор технического надзора ГИБДД выносит постановление о назначении административного наказания, изымает блоки розжига (по материалам опроса инспекторов технического надзора ГУ МВД России по Краснодарскому краю). В подтверждение применяемого алгоритма действий инспекторов ГИБДД Департамент обеспечения безопасности дорожного движения (в настоящее время – Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения) опубликовал разъяснение об использовании «ксеноновых» фар¹. В частности, в указанном документе говорится: «...управление транспортным средством с фарами, предназначенными для использования с лампами накаливания, в которых установлены газоразрядные источники света, должно квалифицироваться сотрудниками ГИБДД как административное правонарушение, предусмотренное частью 3 статьи 12.5 КоАП РФ (режим работы световых приборов не соответствует требованиям Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения).

Проведенный анализ научных публикаций на тему использования «ксеноновых» фар показал солидарность ученого сообщества с ГИБДД в вопросе квалификации использования «ксеноновых» фар. В частности, А.С. Кузнецов² предлагает внести изменения в КоАП РФ и Административный регламент, не противоречащие нынешнему порядку правоприменения.

На наш взгляд, применяемый алгоритм действий инспектора подразделения технического надзора ГИБДД не состоятелен ввиду различных причин.

¹ URL: <http://www.gibdd.ru>

² Кузнецов А.С. Вопросы контрольно-надзорной деятельности ГИБДД МВД РФ в части контроля за соответствием внешних световых приборов установленным требованиям // Административное право и процесс. 2011. № 1.

Во-первых, остановка транспортных средств должна производиться на основании Административного регламента ГИБДД¹: «установленные визуально или зафиксированные с использованием технических средств признаки нарушений требований в области обеспечения безопасности дорожного движения». Визуально фары с газоразрядными источниками света (DC, DR, DCR)² отличаются от ламп накаливания (R, C, CR) яркостью, однако галогеновые лампы (HR, HC, HCR) также отличаются своей яркостью. Таким образом, определить визуально тип используемого источника света на транспортном средстве невозможно. Кроме того, в соответствии с постановлением Пленума Верховного Суда РФ подразделениями технического надзора ГИБДД для выявления несоответствия световых приборов установленным требованиям используется прибор ИПФ – 01 (НПФ «МЕТА»)³. Данный прибор позволяет осуществлять только измерение силы света фар и фонарей, частоту следования проблесков, время задержки.

Во-вторых, если инспектор ГИБДД в рамках осмотра или же досмотра (ст. 27.9 КоАП РФ) предложит водителю открыть капот, чтобы убедиться в наличии маркировки на световых приборах и наличии блоков розжига ксеноновых фар, а последний не сможет этого сделать (поломка троса, нежелание открывать капот, наличие «обманки» или «секретки» на открытие капота), то как в таком случае дальше - устанавливать вину водителя за использование газоразрядных световых приборов?

В-третьих, в случае обнаружения блоков розжига кто должен их снимать для конфискации? А.С. Кузнецов предлагает внесение, на наш взгляд, заведомо не действующих норм («мертвых»). Демонтаж орудий административного правонарушения автор предлагает возложить на водителя, а при невозможности демонтажа водителем снятие обеспечивается сотрудником ГИБДД. Но такая позиция не вносит никакой конкретики в Административный регламент ГИБДД, а напротив, «размывает» его абстрактными требованиями. Следует учитывать, что инспектор ГИБДД яв-

¹ Приказ МВД России от 23.08.2017 № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» (с изменениями и дополнениями)//СПС Гарант, 2018.

² Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 (с изменениями и дополнениями) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с «ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств»)//СПС Гарант, 2018.

³ Обзор законодательства и судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за третий квартал 2008 года: утв. Постановлением Президиума Верховного Суда РФ от 5 дек. 2008 г. // Бюл. Верховного Суда РФ. 2009. № 2.

ляется лицом, как правило, обладающим юридическими познаниями, но не специалистом в области демонтажа каких-либо технических устройств.

В-четвертых, при демонтаже и изъятии блоков розжига, куда передаются данные устройства и сколько хранятся? Порядок хранения, уничтожения или реализации вещественных доказательств по уголовным делам регламентируется законодательством¹. Но по административным делам не предусмотрен порядок хранения изъятых вещей. На практике инспектора технического надзора сдают изъятые предметы в группу исполнения административного законодательства ГИБДД, что ничем не регламентировано.

И последнее, сотрудники подразделений технического надзора ГИБДД вправе составлять протоколы по обширному перечню статей КоАП РФ, вместе с тем наиболее «рабочим» составом административных правонарушений остается ст. 12.5 «Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена, или транспортным средством, на котором незаконно установлен опознавательный знак «Инвалид»». Анализ практики правоприменения демонстрирует, что в применяемом алгоритме действий инспектора ГИБДД неверно квалифицируются действия водителей, управляющих транспортными средствами с газоразрядными источниками света. Существует обширная практика судов Российской Федерации по отмене постановлений, вынесенных сотрудниками ГИБДД, о привлечении водителей за административное правонарушение, предусмотренное ч. 3 ст. 12.5 КоАП РФ. Для обоснования своей позиции обратимся к нормативным правовым актам Российской Федерации, регламентирующим требования к внешним световым приборам. Под внешними световыми приборами в отечественном законодательстве подразумеваются «устройства для освещения дороги, государственного регистрационного знака, а также устройства световой сигнализации».

Нами предлагается ввести новый термин в Технический регламент Таможенного союза – «нелегитимный ксенон», понимаемый как несертифицированная установка DC, DR, DCR – типа света на транспортные средства, фары которых не предназначены для газоразрядных световых приборов. Порядок установки, регулировки и использования внешних световых приборов нашел свое отражение в различных источниках, в том числе в международных нормативных правовых актах, нормативных правовых актах Российской Федерации, государственных стандартах, ведом-

¹ Постановление Правительства РФ от 23 авг. 2012 г. № 848 «О порядке реализации или уничтожения предметов, являющихся вещественными доказательствами, хранение которых до окончания уголовного дела или при уголовном деле затруднено» // Российская газета № 43 от 29.08.2012.

ственных приказах, инструкциях, указаниях, разъяснениях, научно-исследовательских работах, а также заметках и блогах в Интернет - сетях. В частности, основной документ для водителей в нашей стране – Правила дорожного движения – предъявляют следующие требования к световым приборам: «не работают в установленном режиме... внешние световые приборы»¹. Поясним, что световые приборы должны работать в двух режимах – дальний и ближний свет. А из содержания ч. 3 ст. 12.5 КоАП РФ «Управление транспортным средством, на передней части которого установлены световые приборы с огнями красного цвета или световозвращающие приспособления красного цвета, а равно световые приборы, цвет огней и режим работы которых не соответствуют требованиям Основных положений» становится понятно, что данная норма введена для пресечения попыток управления транспортными средствами с похожими на спецсигналы световыми приборами, в том числе стробоскопами (от греч. στρόβος – «кружение», «беспорядочное движение» и σκοπέω – «смотрю» – прибор, позволяющий быстро воспроизводить повторяющиеся яркие световые импульсы)². Именно использование стробоскопов не соответствует режиму работы внешних световых приборов. Поэтому квалифицировать деяния водителя по управлению транспортным средством с нелегитимным ксеноном следует по ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ «Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых в соответствии с Основными положениями эксплуатация транспортного средства запрещена». Устанавливая нелегитимный ксенон, водитель нарушает п. 7.18 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, т.е. вносит изменения в конструкцию транспортного средства без разрешения Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации или иных органов, определяемых Правительством Российской Федерации. Также необходимо учитывать, что если речь идет о транспортных средствах, снятых с производства, то на них допускается установка внешних световых приборов от транспортных средств других марок и моделей.

¹ Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств: утв. постановлением Правительства РФ от 23 окт. 1993 г. № 1090 (с изменениями и дополнениями) // СПС Гарант, 2018.

² Гребенников О.Ф. Глава III: Временные и пространственно-временные преобразования изображения // Основы записи и воспроизведения изображения / Н.К. Игнатьев, В.В. Раковский. М., 1982. С. 105–160.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Рассмотрение вопросов организации деятельности подразделений технического надзора ГИБДД, позволяет сделать ряд следующих выводов.

Во-первых, несмотря на то, что подразделения технического надзора реализуют широкий перечень полномочий в сфере федерального государственного надзора, следует отметить, что в законодательстве существуют определенные проблемы, касающиеся определения места в системе федеральных органов исполнительной власти подразделений ГИБДД в целом и отсутствие понятия подразделений технического надзора ГИБДД в частности.

Во-вторых, следует отметить, что функции ГИБДД по осуществлению технического надзора достаточно урегулированы нормами права на федеральном уровне. Однако, после отмены приказа МВД РФ от 7 декабря 2000 г. № 1240 «Об утверждении нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по техническому надзору», в котором определялись порядок осуществления ГИБДД специальных контрольных, надзорных и разрешительных функций по обеспечению соблюдения всеми субъектами норм законодательства РФ, устанавливающих требования к конструкции и техническому состоянию автомототранспортных средств, прицепов к ним и предметов их дополнительного оборудования в области обеспечения безопасности дорожного движения, оговаривался порядок контроля за конструкцией транспортных средств при их производстве и сертификации, при выдаче организациям-изготовителям бланков паспортов транспортных средств и шасси транспортных средств ряд функций подразделений технического надзора ГИБДД остался не урегулированным на ведомственном уровне. Такой «вакуум» правового регулирования создает определенные трудности в правоприменительной сфере, не давая в должной мере реализовать формы и методы технического надзора ГИБДД.

В-третьих, проведенное исследование позволило сформулировать понятие федерального государственного надзора ГИБДД, под которым следует понимать основанную на анализе и прогнозировании деятельность сотрудников подразделений технического надзора по систематическому наблюдению за соблюдением юридическими, должностными лицами, индивидуальными предпринимателями, а так же участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, по проведению проверок и применению к нарушителям данных требований соответствующих мер административного принуждения. При этом аннулирование регистрации является самой эффективной мерой воздействия на участников дорожного движе-

ния, управляющих транспортными средствами в случае внесения изменений в их конструкцию.

И последнее нами предлагается ввести новый термин в Технический регламент Таможенного союза – «нелегитимный ксенон», понимаемый как несертифицированная установка DC, DR, DCR – типа света на транспортные средства, фары которых не предназначены для газоразрядных световых приборов. Порядок установки, регулировки и использования внешних световых приборов нашел свое отражение в различных источниках, в том числе в международных нормативных правовых актах, нормативных правовых актах Российской Федерации, государственных стандартах, ведомственных приказах, инструкциях, указаниях, разъяснениях, научно-исследовательских работах, а также заметках и блогах в Интернет-сетях. В частности, основной документ для водителей в нашей стране – Правила дорожного движения – предъявляют следующие требования к световым приборам: «не работают в установленном режиме... внешние световые приборы». Поясним, что световые приборы должны работать в двух режимах – дальний и ближний свет. А из содержания ч. 3 ст. 12.5 КоАП РФ «Управление транспортным средством, на передней части которого установлены световые приборы с огнями красного цвета или световозвращающие приспособления красного цвета, а равно световые приборы, цвет огней и режим работы которых не соответствуют требованиям Основных положений» становится понятно, что данная норма введена для пресечения попыток управления транспортными средствами с похожими на спецсигналы световыми приборами, в том числе стробоскопами (от греч. στρόβος – «кружение», «беспорядочное движение» и σκοπέω – «смотрю» – прибор, позволяющий быстро воспроизводить повторяющиеся яркие световые импульсы). Именно использование стробоскопов не соответствует режиму работы внешних световых приборов. Поэтому квалифицировать деяния водителя по управлению транспортным средством с нелегитимным ксеноном следует по ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ «Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых в соответствии с Основными положениями эксплуатация транспортного средства запрещена». Устанавливая нелегитимный ксенон, водитель нарушает п. 7.18 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, т.е. вносит изменения в конструкцию транспортного средства без разрешения Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации или иных органов, определяемых Правительством Российской Федерации. Также необходимо учитывать, что если речь идет о транспортных средствах, снятых с производства, то на них допускается установка внешних световых приборов от транспортных средств других марок и моделей.

Литература

I. Основная литература

а) Международные правовые акты

1. Европейское соглашение, дополняющие Конвенцию о дорожном движении, открытую для подписания в Вене 8 ноября 1968 года (заключено в г. Женеве 01.05.1971) (с изм. и доп.) // Бюллетень международных договоров. № 1. 2008.

2. Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 с изменениями и дополнениями) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с "ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств»)//СПС Гарант, 2018.

б) Нормативные правовые акты Российской Федерации

3. Федеральный закон от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (с изменениями и дополнениями)//СПС Гарант, 2018.

4. Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»//СПС Гарант, 2018.

5. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»//СПС Гарант, 2018.

6. Федеральный закон от 22 декабря 2014 г. № 437-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части совершенствования взыскания штрафов за административные правонарушения в области дорожного движения»//СПС Гарант, 2018.

7. Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (с изменениями и дополнениями)//СПС Гарант, 2018.

8. Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения»//СПС Гарант, 2018.

9. Постановление Правительства РФ от 25 апреля 2006 г. № 237 «О Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения» (с изменениями и дополнениями)//СПС Гарант, 2018.

10. Постановление Правительства РФ от 23 авг. 2012 г. № 848 «О порядке реализации или уничтожения предметов, являющихся веществен-

ными доказательствами, хранение которых до окончания уголовного дела или при уголовном деле затруднено» // Российская газета № 43 от 29.08.2012.

11. Постановление Правительства РФ от 19 марта 2013 г. № 236 «О федеральном государственном транспортном надзоре» (с изменениями и дополнениями)//СПС Гарант, 2018.

12. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» // Собрание законодательства РФ, 14.10.2013, № 41, С. 5183.

13. Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы»//СПС Гарант, 2018.

в) Судебные решения

14. Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2005 № 5 (в последней ред.) «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» / СПС Гарант, 2018.

15. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.10.2006 г. № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части КоАП РФ»// СПС Гарант, 2018.

16. Обзор законодательства и судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за третий квартал 2008 года: утв. Постановлением Президиума Верховного Суда РФ от 5 дек. 2008 г. // Бюл. Верховного Суда РФ. 2009. № 2.

г) Приказы МВД России

17. Приказ МВД РФ от 24 ноября 2008 г. № 1001 «О порядке регистрации транспортных средств» (с изменениями и дополнениями)//СПС Гарант, 2018.

18. Приказ МВД России от 23.08.2017 № 664 (в последней ред.) «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения»//СПС Гарант, 2018.

19. Приказ МВД России от 30 августа 2017 г. № 685 «О должностных лицах системы Министерства внутренних дел Российской Федерации,

уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях и осуществлять административное задержание» //СПС Гарант, 2018.

20. Приказ МВД РФ от 18 мая 2012 г. № 521 «О квалификационных требованиях к должностям рядового состава, младшего, среднего и старшего начальствующего состава органов внутренних дел Российской Федерации»// Российская газета от 18 июля 2012 г. № 162.

II. Дополнительная литература

21. Алехин А.П., Кармолицкий А.А. Административное право России: Учебник. Зерцало-М.2013.

22. Антонян Ю.М., Эриашвили Н.Д., Костенников М.В., Куракин А.В., Демидов Ю.Н., Мышляев Н.П. Криминология и административная юрисдикция полиции: учебное пособие. ЮНИТИ-ДАНА. Закон и право. 2015.

23. Антонов С.Н. Понятие федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения: лекция. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2015.

24. Алексеев С.С. Теория права. – М.: Издательство БЕК, 2000.

25. Безопасность на дорогах: объединить силы для спасения жизни людей: Материалы Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения (Москва, 2009) // www.road-safety-conf.net.

26. Бобылев А.И. Механизм правового воздействия на общественные отношения // Государство и право. №5, 1999.

27. Булаев С.В. Изменения в обеспечении транспортной безопасности // Транспортные услуги: бухгалтерский учет и налогообложение. 2012. № 5.

28. Варламова Н.В. Правоотношения: философский и юридические подходы // Правоведение, 1991. №4.

29. Венгеров А.Б. Теория государства и права.-М., 2007.

30. Гребенников О.Ф. Глава III: Временные и пространственно-временные преобразования изображения // Основы записи и воспроизведения изображения / Н.К. Игнатьев, В.В. Раковский. М., 1982.

31. Гойман В.И. Действие права как теоретическая и практическая проблема современного общества. / Труды академии МВД РФ. М., 1993.

32. Затолокин А.А. Проблемы квалификации административных правонарушений, связанных с использованием на автотранспортных средствах ксеноновых световых приборов// Общество и право 2013, 4 (46).

33. Затолокин А.А. Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности// Общество и право № 4 (54), 2015.

34. Иванов И.С. Практический комментарий к главе 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения» // Гарант, 2016.

35. Карагодин А.В, Крапивина Е.С. Место и роль регистрационно-экзаменационных подразделений ГИБДД МВД России в системе ОВД, обеспечивающих безопасность дорожного движения//Вестник Белгородского юридического института МВД России № 4 (47), 2013.

36. Кузнецов А.С. Вопросы контрольно-надзорной деятельности ГИБДД МВД РФ в части контроля за соответствием внешних световых приборов установленным требованиям // Административное право и процесс. 2011. № 1.

37. Мельников В. А. Административно-правовое ограничение прав граждан и механизм его реализации органами внутренних дел. Автореф. на соискание ученой степени докт. юридич. наук. КрУ МВД России. Краснодар, 2015.

38. Майоров В.И. Содержание понятия «Безопасность дорожного движения»: теоретические основы//Серия Право» № 29, 2012.

39. Москвина Ю.В. Административная ответственность за нарушения правил дорожного движения, повлекшие причинение материального и физического вреда. Автореф. дисс. канд. юрид. наук. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургского университета МВД России. 2012.

40. Никишкин А.В. Место государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ в системе федеральных органов исполнительной власти // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. 2009. № 115.

41. Общая теория государства и права. Академический курс / Под ред. М.Н. Марченко. М., 1998.

42. Приходько В.М. Направления и результаты научных исследований и подготовки специалистов в области безопасности дорожного движения // Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах: Сб. докладов восьмой международной конференции. СПб., 2008.

43. Пашуканис Е.Б. Избранные произведения по общей теории права и государства. М.: Наука, 1980.

44. Сергеев С.А. Административно-правовой статус ГИБДД как субъекта контрольно-надзорных правоотношений: монография. М.: ЮНИТИ-ДАНА; Закон и право, 2007.

45. Сидоряк Н.В. Некоторые аспекты реализации государственной функции по контролю и надзору в области обеспечения безопасности дорожного движения // Российская юстиция. 2011. № 3.

46. Теория государства и права. / кол. авторов; отв ред. А. В. Малько. 4-е изд., стер. М.: КНОРУС, 2011.

47. Теория государства и права. Курс лекций / Под редакцией Н.И. Матузова и А.В. Малько. М., 2006.

48. Явич Л.С., Общая теория права. Л., 1971.

III. Интернет ресурсы

49. www.gibdd.ru.

50. www.ria.ru.

51. www.мвд.рф.

52. www.who.int.

53. www.government.ru.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Категории и виды транспортных средств, оснащаемых тахографами (утв. [приказом](#) Минтранса РФ от 13 февраля 2013 г. N 36)

С изменениями и дополнениями от:

Тахографами оснащаются следующие категории и виды транспортных средств, выпускаемые в обращение и находящиеся в эксплуатации на территории Российской Федерации:

транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых не превышает 5 тонн

(категория);

транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых превышает 5 тонн

(категория);

транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие максимальную массу свыше 3,5 тонн, но не более 12 тонн (категория);

транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие максимальную массу более 12 тонн (категория);

за исключением:

абзац утратил силу с 20 ноября 2017 г. - [Приказ](#) Минтранса России от 26 июля 2017 г. N 277

[См. предыдущую редакцию](#)

транспортных средств, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок в соответствии с [карточкой](#) допуска на транспортное средство для осуществления международных автомобильных перевозок ([приказ](#) Минтранса России от 16 июня 2014 г. N 158 "Об утверждении форм бланков удостоверений и карточки допуска на транспортное средство для осуществления международных автомобильных перевозок" (зарегистрирован Минюстом России 31 июля 2014 г., регистрационный N 33370), оснащаемых контрольными устройствами в соответствии с требованиями [Европейского соглашения](#), касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР, Женева, 1 июля 1970 г.)^{*(2)};

пассажирских и грузовых троллейбусов;

автобетононасосов, автобетоносмесителей, автогудронаторов, автокранов, автомобилей скорой медицинской помощи, автоэвакуаторов, пожарных автомобилей, транспортных средств для коммунального хозяйства и содержания дорог, транспортных средств для обслуживания нефтяных и газовых скважин, транспортных средств для перевозки денежной выручки и ценных грузов, транспортных средств, оснащенных подъемниками с рабочими платформами, медицинских комплексов на шасси транспортных средств, автолавок, автобусов для ритуальных

услуг, автомобилей-домов, бронированных транспортных средств, специализированных транспортных средств (специально оборудованных молоковозов, скотовозов, машин для перевозки птицы, яиц, живой рыбы, машин для перевозки и внесения минеральных удобрений), транспортных средств категорий N 2 и N 3, используемых сельскохозяйственными товаропроизводителями при осуществлении внутрихозяйственных перевозок (перевозка в пределах границ муниципального района, на территории которого зарегистрированы транспортные средства, а также граничащих с ним муниципальных районов), специальных транспортных средств, передвижных лабораторий и мастерских, передвижных репортажных телевизионных студий;

транспортных средств, зарегистрированных военными автомобильными инспекциями или автомобильными службами федеральных органов исполнительной власти, в которых федеральным законом предусмотрена военная служба;

транспортных средств органов, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность;

транспортных средств, зарегистрированных органами, осуществляющими государственный надзор за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники;

транспортных средств, включенных в 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 в соответствии с [постановлением](#) Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. N 1291 "Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств и шасси и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации" [*\(3\)](#) не уплачивается;

абзац утратил силу с 2 марта 2018 г. - [Приказ](#) Минтранса России от 30 января 2018 г. N 35

[См. предыдущую редакцию](#)

учебных транспортных средств, используемых для обучения вождению и сдачи экзаменов на получение водительских удостоверений, при условии, что они не используются для коммерческой перевозки пассажиров и грузов;

транспортных средств, которые проходят дорожные испытания, предусмотренные государственными стандартами и отраслевыми документами.

Правила использования тахографов, установленных на транспортные средства (утв. [приказом](#) Минтранса РФ от 13 февраля 2013 г. N 36)

С изменениями и дополнениями от:

1. Использование тахографов осуществляется:

- 1) водителями - в целях регистрации и учета режимов труда и отдыха;
- 2) транспортными предприятиями - в целях контроля за соблюдением водителями режимов труда и отдыха;
- 3) контролерами - в целях контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха.

[Приказом](#) Минтранса России от 20 февраля 2017 г. N 55 в пункт 2 внесены изменения
[См. текст пункта в предыдущей редакции](#)

2. На транспортном средстве устанавливается, активизируется и используется один тахограф, соответствующий Требованиям к тахографам, устанавливаемым на транспортное средство ([приложение N 1](#) к настоящему Приказу), сведения о котором включены Федеральным бюджетным учреждением "Агентство автомобильного транспорта" (далее - ФБУ "Росавтотранс") в перечне сведений о моделях тахографов.

На транспортном средстве запрещается одновременное использование тахографа, соответствующего Требованиям к тахографам, устанавливаемым на транспортное средство ([приложение N 1](#) к приказу) с техническим средством контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха, соответствующим требованиям [Европейского соглашения](#), касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР*(1), Женева, 1 июля 1970 г.), и (или) техническим средством контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха, которым транспортные средства ранее оснащались в соответствии с требованиями [Технического регламента](#) о безопасности колесных транспортных средств, утвержденного [постановлением](#) Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. N 720*(2).

3. В тахографе активизируется и используется один блок СКЗИ тахографа, соответствующий Требованиям к тахографам, устанавливаемым на транспортное средство ([приложение N 1](#) к настоящему Приказу), сведения о котором включены ФБУ "Росавтотранс" в перечне сведений о моделях блоках СКЗИ тахографа.

4. В тахографе используются карты водителя, мастерской, предприятия, контролеров соответствующие Требованиям к тахографам, устанавливаемым на транспортное средство ([приложение N 1](#) к настоящему Приказу), сведения о которых включены ФБУ "Росавтотранс" в перечне сведений о моделях карт.

5. Водителю передается одна карта водителя.

6. При использовании тахографов ФБУ "Росавтотранс" осуществляется:

- 1) учет в соответствующих перечнях сведений:

о разработанных моделях тахографов, блока СКЗИ тахографа, карт;

о каждом экземпляре тахографа, блока СКЗИ тахографа, карты, переданном, активизированном, утилизированном организациями-изготовителями тахографов, блоков СКЗИ тахографа, карты, а также мастерскими;

о мастерских, осуществляющих деятельность по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту тахографов;

2) организация приема, учета и регистрации заявлений о выдаче, замене, обновлении карт, передаче карт (за исключением карт контролеров);

3) организация информационного обмена при выпуске, передаче и активизации блоков СКЗИ тахографа, выпуске и передаче карт.

7. Учет сведений в соответствующих перечнях о тахографах, блоках СКЗИ тахографа, картах и мастерских ФБУ "Росавтотранс" осуществляет на основании заявления организации-изготовителя и мастерской, отдельно по:

1) моделям тахографа;

2) моделям блока СКЗИ тахографа;

3) моделям карты тахографа;

4) мастерским.

8. Для учета сведений в соответствующих перечнях о тахографах, блоках СКЗИ тахографа, картах и мастерских указываются следующие данные:

1) наименование и адрес организации-изготовителя и мастерской;

2) фамилия, имя, отчество руководителя или уполномоченного им лица;

3) сведения о тахографе, блоке СКЗИ тахографа, картах и мастерских, подлежащих учету в соответствующем перечне, в том числе:

технические характеристики тахографа, блока СКЗИ тахографа, карт;

проведенные испытания, экспертизы и иные процедуры, подтверждающие соответствие тахографа, блока СКЗИ тахографа, карт Требованиям к тахографам, устанавливаемым на транспортное средство ([приложение N 1](#) к настоящему Приказу);

4) документы (их копии), подтверждающие указанные сведения.

9. Водители транспортных средств обязаны:

1) перед началом движения транспортного средства (в начале смены, рабочего дня) вставить карту водителя в левый слот тахографа и ввести PIN-код карты (при экипаже второй водитель вставляет карту водителя в правый слот тахографа и вводит PIN-код своей карты после идентификации карты первого водителя);

2) осуществить по запросу тахографа ручной ввод данных о своей деятельности с указанием названия места, в котором начинается ежедневный период работы, или проигнорировать данный запрос тахографа (при игнорировании указанного запроса тахографа вид деятельности водителя (второго водителя - в случае экипажа) и место, в котором начинается ежедневный период работы, определяются и регистрируются автоматически);

3) изъять карту водителя из слота тахографа при завершении ежедневного периода работы (окончание смены, рабочего дня) после запроса тахографа о завершении соответствующего периода работы и о подтверждении или вводе названия места, в котором завершился ежедневный период работы;

4) по требованию представителей контрольных органов предоставлять доступ к тахографу и карте водителя, а также осуществлять по их требованию вывод на печать информации в виде соответствующих распечаток;

5) осуществлять вывод на печать информации;

6) не использовать загрязненную либо поврежденную карту водителя;

7) не извлекать карту во время движения транспортного средства;

8) не использовать карту водителя по истечении срока ее действия;

9) обеспечить эксплуатацию тахографа в соответствии с настоящими Правилами использования тахографов, установленных на транспортных средствах, и руководством по эксплуатации организации-изготовителя тахографа.

10. Водителям запрещается:

1) осуществление перевозки с неработающим (блокированным, подвергшимся модификации или неисправным) или с не соответствующим установленным требованиям тахографом в случае, если его установка на транспортном средстве предусмотрена законодательством Российской Федерации;

2) использование тахографа, срок эксплуатации которого закончился;

3) использование тахографа с блоком СКЗИ тахографа, у которого закончился срок эксплуатации;

4) использование тахографа, не включенного в перечень моделей тахографов;

5) блокирование, корректировка, модификация или фальсификация регистрируемой тахографом информации;

6) уничтожение данных, хранящихся в тахографе и на карте водителя, а также распечаток тахографа;

Приказом Минтранса России от 20 февраля 2017 г. N 55 пункт 10 дополнен подпунктом 7

7) использование тахографа, не имеющего нанесенного в соответствии с описанием типа средства измерения для данного тахографа знака утверждения типа средства измерения и знака поверки и (или) оформленного свидетельства о поверке, и (или) записи в паспорте (формуляре) тахографа, заверенной подписью поверителя и знаком поверки, с не истекшим сроком действия.

11. В случае повреждения карты водителя, неправильного ее функционирования, а также в случае ее потери или кражи водитель должен обратиться в течение семи календарных дней к организации, выдающей карты, с заявлением о выдаче новой карты.

12. В распечатку тахографа водитель может вносить сведения, заверенные подписью.

13. Транспортные предприятия:

1) осуществляют работы по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту устанавливаемых на транспортные средства тахографов в мастерских, сведения о которых учтены ФБУ "Росавтотранс" в перечне мастерских;

2) обеспечивают эксплуатацию тахографа в соответствии с требованиями руководства по эксплуатации тахографа, утвержденного организацией-изготовителем тахографа;

3) обеспечивают своевременное техническое обслуживание тахографа и проверку его функционирования;

4) обеспечивают водителя необходимыми расходными материалами (бумага для принтера);

5) выгружают данные с карты водителя каждые 28 дней;

6) хранят данные, выгруженные с карты водителя, в базах данных предприятия в течение одного года и обеспечивать их доступность для проверки;

7) при выводе тахографа из эксплуатации обеспечивают хранение снятого блока СКЗИ тахографа в течение года;

8) направляют неисправный или функционирующий со сбоями тахограф на ремонт в мастерскую, сведения о которой учтены ФБУ "Росавтотранс" в перечне мастерских;

9) направляют в ФБУ "Росавтотранс" данные об утилизированных тахографах и блоках СКЗИ тахографов;

10) обеспечивают перед утилизацией тахографа запись в базу данных транспортного предприятия сохраненной в тахографе информации и ее хранение в течение одного года;

11) обеспечивают наличие в транспортном средстве руководства по эксплуатации тахографа.

Правила обслуживания тахографов, установленных на транспортные средства (утв. [приказом](#) Минтранса РФ от 13 февраля 2013 г. N 36)

С изменениями и дополнениями от:

[Приказом](#) Минтранса России от 17 декабря 2013 г. N 470 пункт 1 изложен в новой редакции
[См. текст пункта в предыдущей редакции](#)

1. Настоящие правила регулируют порядок выполнения мастерскими следующих процедур:

- 1) ввод в эксплуатацию тахографа, блока СКЗИ тахографа;
- 2) техническое обслуживание тахографа;
- 3) ремонт тахографа и/или внесение изменений в конструкцию тахографа с целью приведения его в соответствие с Требованиями к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства ([приложение N 1](#) к настоящему приказу), включая замену и изменение компонентов и программного обеспечения тахографа (далее - модернизация тахографа);
- 4) замена тахографа, замена блока СКЗИ тахографа;
- 5) вывод из эксплуатации тахографа, блока СКЗИ тахографа.

[Приказом](#) Минтранса России от 17 декабря 2013 г. N 470 пункт 2 изложен в новой редакции
[См. текст пункта в предыдущей редакции](#)

2. Ввод в эксплуатацию тахографа, блока СКЗИ тахографа включает:

- 1) активизацию тахографа и блока СКЗИ тахографа в соответствии с требованиями технической документации организаций - изготовителей тахографа и блока СКЗИ тахографа;

Подпункт 2 изменен с 2 марта 2018 г. - [Приказ](#) Минтранса России от 30 января 2018 г. N 35
[См. предыдущую редакцию](#)

- 2) ввод в тахограф данных, настройку тахографа, проверку правильности его функционирования и точности показаний в соответствии с требованиями технической документации организации - изготовителя тахографа;
- 3) направление данных о тахографе и блоке СКЗИ тахографа в ФБУ "Росавтотранс".

[Приказом](#) Минтранса России от 17 декабря 2013 г. N 470 пункт 3 изложен в новой редакции
[См. текст пункта в предыдущей редакции](#)

3. Техническое обслуживание тахографа включает:

- 1) проверку правильности функционирования тахографа и точности его показаний;

Подпункт 2 изменен с 2 марта 2018 г. - [Приказ](#) Минтранса России от 30 января 2018 г. N 35
[См. предыдущую редакцию](#)

- 2) настройку тахографа.

Пункт 4 изменен с 2 марта 2018 г. - [Приказ](#) Минтранса России от 30 января 2018 г. N 35
[См. предыдущую редакцию](#)

4. Проверка правильности функционирования тахографа и точности его показаний, а также настройка тахографа проводится при соблюдении следующих условий:

- 1) транспортное средство в снаряженном состоянии с водителем;
- 2) давление в шинах соответствует инструкциям организации-изготовителя транспортного средства;
- 3) износ шин соответствует требованиям (включая параметры), предъявляемым при проведении технического осмотра к транспортным средствам отдельных категорий, установленным [Правилами](#) проведения технического осмотра транспортных средств, утвержденными [постановлением](#) Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2011 г. N 1008 "О проведении технического осмотра транспортных средств" [*](#);
- 4) транспортное средство приводится в движение собственным двигателем и движется прямолинейно по ровной поверхности на расстояние, соответствующее требованиям технической документации организации - изготовителя тахографа, или на имитирующем данное движение соответствующем испытательном стенде.

Пункт 5 изменен с 2 марта 2018 г. - [Приказ](#) Минтранса России от 30 января 2018 г. N 35
[См. предыдущую редакцию](#)

5. Настройка тахографа включает:

- 1) корректировку показаний времени с учетом часовых поясов;
- 2) введение в тахограф значения ограничения скорости для данного транспортного средства;
- 3) обновление или подтверждение постоянной тахографа (k), характеристического коэффициента транспортного средства (w), эффективной окружности шин колес (l), идентификационного (VIN) и государственного регистрационного (VRN) номеров транспортного средства.

Пункт 6 изменен с 2 марта 2018 г. - [Приказ](#) Минтранса России от 30 января 2018 г. N 35
[См. предыдущую редакцию](#)

6. Настройка тахографа проводится один раз в три года либо после:

- 1) изменения эффективной окружности шин на любом из колес ведущих осей транспортного средства;
- 2) изменения характеристического коэффициента транспортного средства;
- 3) ремонта тахографа и/или модернизации тахографа;
- 4) замены блока СКЗИ тахографа;
- 5) нарушения пломбировки тахографа.

Пункт 7 изменен с 2 марта 2018 г. - [Приказ](#) Минтранса России от 30 января 2018 г. N 35
[См. предыдущую редакцию](#)

7. Настройка тахографа завершается его опломбированием с целью выявления попыток несанкционированного физического вскрытия (нарушения функционирования) элементов тахографа, к которым не должно быть доступа лиц, не имеющих на это соответствующих полномочий. Пломбы устанавливаются на сочленения датчика движения с агрегатом транспортного средства, на все штатные внешние разъемы тахографа, посредством которых осуществляется подключение тахографа к цепям электропитания, антеннам для приема сигналов ГНСС, а также на все соединения тахографа с датчиками движения.

Приказом Минтранса России от 17 декабря 2013 г. N 470 пункт 8 изложен в новой редакции
См. текст пункта в предыдущей редакции

8. Ремонт и/или модернизация тахографа осуществляются согласно требованиям технической документации (руководство по ремонту, руководство по модернизации тахографа) организации - изготовителя тахографа.

После ремонта и/или модернизации тахографа, замены блока СКЗИ тахографа должны осуществляться процедуры, предусмотренные пунктом 2 настоящих Правил.

Пункт 9 изменен с 2 марта 2018 г. - Приказ Минтранса России от 30 января 2018 г. N 35
См. предыдущую редакцию

9. Замена тахографа, блока СКЗИ тахографа в связи с неисправностью или окончанием срока эксплуатации осуществляются согласно технической документации организаций - изготовителей тахографов и/или блоков СКЗИ тахографов.

При замене блока СКЗИ тахографа в связи с окончанием срока эксплуатации мастерские должны:

- 1) демонтировать из тахографа блок СКЗИ тахографа;
- 2) уничтожить ключевую информацию, содержащуюся в блоке СКЗИ тахографа, при этом сертификат открытого ключа должен быть сохранен в составе блока СКЗИ тахографа;
- 3) направить информацию об уничтожении ключевой информации в ФБУ "Росавтотранс";
- 4) передать демонтированный блок СКЗИ тахографа с сохраненным сертификатом открытого ключа на хранение в транспортное предприятие.

10. При использовании, обслуживании, ремонте и выводе из эксплуатации тахографа пользователи должны обеспечить сохранность информации, хранящейся в тахографе, с учетом требований, установленных Федеральным законом от 27 июля 2006 г. N 149-ФЗ "Об информации, информационных технологиях и о защите информации"^{**}, Федеральным законом от 27 июля 2006 г. N 152-ФЗ "О персональных данных"^{***} и принятыми в соответствии с ними нормативными правовыми актами Российской Федерации.

11. После вывода тахографа из эксплуатации в связи с его неисправностью или окончанием срока эксплуатации:

- 1) мастерские должны выгрузить на внешние носители данные из тахографа и передать их предприятию;
- 2) демонтировать из тахографа блок СКЗИ тахографа и передать его на хранение предприятию. Работы осуществляются в соответствии с Положением о разработке,

производстве, реализации и эксплуатации шифровальных (криптографических) средств защиты информации (Положение ПКЗ-2005), утвержденным [приказом](#) ФСБ России от 9 февраля 2005 г. N 66 (зарегистрирован Минюстом России 3 марта 2005 г., регистрационный N 6382);

3) направить информацию в ФБУ "Росавтотранс" для учета сведений о выводе тахографа и блока СКЗИ тахографа из эксплуатации в соответствующем перечне.

12. Транспортное предприятие по окончании срока хранения выведенного из эксплуатации блока СКЗИ тахографа:

1) осуществляет его утилизацию;

2) обеспечивает направление информации в ФБУ "Росавтотранс" для включения сведений об утилизации блока СКЗИ тахографа в соответствующий перечень.

Правила контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства (утв. [приказом](#) Минтранса РФ от 13 февраля 2013 г. N 36)

С изменениями и дополнениями от:

1. Контроль работы тахографов, установленных на транспортные средства, осуществляется мастерскими, транспортными предприятиями в целях исключения нарушения водителем, управляющим транспортным средством для перевозки грузов или пассажиров, установленного режима труда и отдыха.

2. При контроле осуществляется проверка соблюдения следующих требований:

1) на транспортное средство для перевозки грузов и/или пассажиров установлен тахограф в случае, если его установка предусмотрена законодательством Российской Федерации;

2) установленный на транспортное средство тахограф имеет документы, подтверждающие, что сведения о нем внесены в перечень моделей тахографов;

3) установленный на транспортное средство тахограф активизирован в установленном порядке (осуществляется взаимная аутентификация карт и блока СКЗИ тахографа);

4) тахограф работает исправно, не блокирован и не подвергнут модификации;

5) регистрируемая тахографом информация не блокируется и не корректируется;

[Приказом](#) Минтранса России от 20 февраля 2017 г. N 55 пункт 2 дополнен подпунктом 6

6) на каждом экземпляре тахографа должен быть нанесен знак поверки и (или) оформлено свидетельство о поверке, и (или) сделана запись в паспорте (формуляре), заверенная подписью поверителя и знаком поверки с не истекшим сроком действия.

3. После выпуска транспортного средства на линию водитель контролирует работоспособность тахографа в соответствии с руководством по эксплуатации.

4. При осуществлении контроля производится:

[Приказом](#) Минтранса России от 17 декабря 2013 г. N 470 подпункт 1 изложен в новой редакции
[См. текст подпункта в предыдущей редакции](#)

1) визуальное исследование элементов тахографа, мест и правильности их установки на транспортном средстве в соответствии с требованиями организации - изготовителя тахографа, включая проверку наличия пломб с номером мастерской, производившей установку тахографа;

2) проверка документов и распечаток тахографа;

3) проверка распечатки данных из тахографа и с карт водителей;

4) проверка выгрузки данных из тахографа и с карт водителей;

- 5) сравнение данных из распечаток с данными, зарегистрированными в некорректируемом виде в тахографе и на картах водителей;
- 6) проверка вывода информации на дисплей;
- 7) проверка ручного ввода информации о местоположении транспортного средства, в момент начала и окончания ежедневных работ;
- 8) проверка автоматического определения местоположения транспортного средства;
- 9) проверка соответствия фактического местоположения транспортного средства и данных, содержащихся в памяти бортового устройства, в состав которых блоком СКЗИ тахографа автоматически включается текущее время, дата, координаты местонахождения транспортного средства и заводской номер блока СКЗИ тахографа, подписанные квалифицированной электронной подписью;

Приказом Минтранса России от 20 февраля 2017 г. N 55 пункт 4 дополнен подпунктом 10

- 10) проверка наличия знака поверки на тахографе и (или) свидетельства о поверке и (или) записи в паспорте (формуляре), заверенной подписью поверителя и знаком поверки, с не истекшим сроком действия.**

Учебное издание

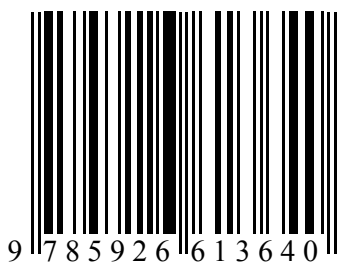
Затолокин Александр Александрович

**ТЕХНИЧЕСКИЙ НАДЗОР
В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Учебное пособие

В авторской редакции

ISBN 978-5-9266-1364-0



Подписано в печать 18.07.2018. Формат 60х84 1/16.
Авт. л. 2,6. Заказ 684.

Краснодарский университет МВД России.
350005, г. Краснодар, ул. Ярославская, 128.