



Министерство внутренних дел Российской Федерации

Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова

ИДЕНТИФИКАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РЕГИСТРАЦИОННЫХ ДЕЙСТВИЙ В ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

Учебно-практическое пособие

Орёл
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2023

Министерство внутренних дел Российской Федерации

**Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова**

**ИДЕНТИФИКАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО
СРЕДСТВА ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ
РЕГИСТРАЦИОННЫХ ДЕЙСТВИЙ
В ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ**

Учебно-практическое пособие

**Орёл
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2023**

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1
И60

Авторы:

канд. юрид. наук, доц. Ф.Н. Зейналов,
И.С. Михалева, Е.Н. Ноговицина,
канд. экон. наук А.В. Колосов, Л.Н. Коротаев

Рецензенты:

канд. юрид. наук, доц. К.Д. Рывченко,
(Краснодарский университет МВД России);
канд. юрид. наук, доц. И.С. Лаврентьева,
(Санкт-Петербургский университет МВД России)

И60 **Идентификация транспортного средства при производстве регистрационных действий в подразделениях Госавтоинспекции : учебно-практическое пособие / Ф.Н. Зейналов, И.С. Михалева, Е.Н. Ноговицина [и др.]. – Орел : ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2023. – 61 с.**

Учебно-практическое пособие направлено на выработку у обучающихся навыков и умений, необходимых для углубленного изучения существующих проблем деятельности подразделений технического надзора и регистрационной деятельности Госавтоинспекции по идентификации транспортных средств. Нацелено на усвоение основных положений нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность подразделений ГИБДД, исполнения государственной функции по осуществлению государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения, осуществления административных процедур при предоставлении государственной услуги по регистрации транспортных средств. Изучение учебно-практического пособия помогает обеспечить знание обучающихся правовых норм в области обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств».

Для специалистов, занимающихся проблемами безопасности дорожного движения, руководителей и сотрудников ГИБДД МВД России, слушателей по узкой специализации – сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения.

Издание представлено в авторской редакции.

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1

© ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2023

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	4
Раздел 1. Идентификационные параметры и характеристики транспортных средств	6
§ 1. Правовое положение идентификации транспортных средств при производстве регистрационных действий	6
§ 2. Классификация транспортных средств	15
§ 3. Конструктивные, функциональные и эксплуатационные параметры и характеристики транспортных средств	24
Раздел 2. Проведение идентификации транспортных средств при производстве регистрационных действий	33
§ 1. Регистрационные действия, при которых необходим осмотр транспортного средства	33
§ 2. Требования к идентификации транспортных средств	37
§ 3. Обеспечение возможности идентификации транспортных средств по государственным регистрационным знакам	43
Заключение	50
Приложение № 1	53
Приложение № 2	56
Приложение № 3	57
Приложение № 4	58
Приложение № 5	59

ВВЕДЕНИЕ

Идентификация транспортного средства при производстве регистрационных действий в подразделениях Госавтоинспекции необходима для государственного учета транспортных средств, безопасной эксплуатации транспортных средств, для обеспечения безопасности дорожного движения в России, защиты жизни и здоровья граждан.

Согласно официальной статистике ГИБДД, техническая неисправность транспорта стала основной, либо сопутствующей причиной 5,6 тыс. ДТП за 2021 г. Чаще всего в аварии попадали автомобили с конструктивными изменениями, сведения о которых отсутствовали в регистрационных документах (28,8 % от всех ДТП с неисправностями). В 20 % случаев на одной оси были установлены шины различных размеров, в 12,6 % случаев у автомобилей были неисправны внешние световые приборы, в 12,3 % аварий коэффициент светопропускания стекол оказался менее нормативного. В 2021 г. в таких авариях погибли 882 человека (на 7,8 % больше, чем в 2020-м) и 7,6 тыс. человек получили травмы (+1 %) ¹.

Данная тема актуальна для России. В связи с этим в продолжение политики программно-целевого подхода к проблемам в сфере дорожной безопасности, регулирования и совершенствования безопасности дорожного движения распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р была утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы ².

Цель работы – исследовать систему идентификации транспортных средств и правовые проблемы при производстве регистрационных действий в подразделениях Госавтоинспекции РФ.

Задачи:

1. Исследовать требования законодательства РФ об идентификации транспортных средств, при производстве регистрационных действий.
2. Изучить классификацию, параметры и характеристики транспортных средств в РФ.
3. Изучить виды регистрационных действия, при которых необходим осмотр транспортного средства.
4. Исследовать вопросы обеспечения возможности идентификации транспортных средств: проблемы и пути решения.

¹ ГИБДД назвала главные неисправности авто, которые приводят к ДТП [Электронный ресурс]. URL: https://www.gazeta.ru/auto/news/2021/10/26/n_16754869.shtml (дата обращения: 05.09.2022).

² Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/documents/2018/01/24/strategiya-site-dok.html> (дата обращения: 05.09.2022).

Данную тему исследовали С.В. Назаров, А.А. Беженцев, Г.Н. Василенко, В.М. Грядунов, Е.Л. Махнин, И.Н. Новоселецкий, С.В. Федотов.

Эмпирическая база исследования. Материалом для эмпирической базы являлись открытые информационные источники: публикации государственных органов, средства массовой информации, и научные исследования.

Теоретическая и практическая значимость исследования заключается в том, что результаты исследовательской части могут быть использованы при написании научных работ, открытых лекциях.

Раздел 1. Идентификационные параметры и характеристики транспортных средств

§ 1. Правовое положение идентификации транспортных средств при производстве регистрационных действий

Законодательное регулирование идентификации транспортных средств в России устанавливается Конституцией Российской Федерации, принципами и нормами международного права, федеральными законами, и иными принимаемыми в соответствии с ними нормативными правовыми актами. Государственный учет транспортных средств установлен законом как обязательная процедура, и для его исполнения необходимо соблюдение требований к идентификации транспортных средств.

Согласно п. 3 ст. 15 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196 «О безопасности дорожного движения» транспортное средство допускается к участию в дорожном движении в случае, если оно состоит на государственном учете, его государственный учет не прекращен и оно соответствует основным положениям о допуске транспортных средств к участию в дорожном движении, установленным Правительством Российской Федерации¹. Регистрация транспортных средств без документа, удостоверяющего его соответствие установленным требованиям безопасности дорожного движения, запрещается.

Обязанность по регистрации и учету автотранспортных средств и прицепов к ним, предназначенных для движения по автомобильным дорогам общего пользования, а так же выдачи регистрационных документов и государственных регистрационных знаков на зарегистрированные автотранспортные средства и прицепы к ним возлагается на Госавтоинспекцию².

С вступлением в силу 1 января 2020 г. Федерального закона от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон), определена новая концепция предоставления государ-

¹ О Правилах дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090: с изм. и доп., вступ. в силу с 1 января 2022 г.: вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Указ Президента Рос. Федерации от 15 июня 1998 г. № 711: в РЕД. от 19 февраля 2021 г.: вместе с Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ственной услуги по регистрации транспортных средств, основанная на переходе от ведомственного регулирования к деятельности по консолидации законодательства на федеральном уровне¹.

В Российской Федерации государственная регистрация транспортных средств осуществляется в целях:

1) государственного учета транспортных средств;

2) обеспечения исполнения законодательства Российской Федерации, регулирующего отношения, возникающие в связи с эксплуатацией транспортных средств, а также законодательства Российской Федерации, регулирующего иные отношения².

Для целей настоящего Федерального закона используются основные понятия, такие как:

- государственная регистрация транспортного средства – совокупность регистрационных действий и иных действий в соответствии с настоящим Федеральным законом;

- идентификация транспортного средства – проводимое без разборки транспортного средства установление тождественности идентификационного номера транспортного средства или идентификационного номера основного компонента транспортного средства (кузова, рамы, кабины) и данных, содержащихся в документе, идентифицирующем транспортное средство, или в электронном паспорте транспортного средства (электронном паспорте шасси транспортного средства)³.

Принципиально новые моменты в государственной регистрации автомобилей, это возможность нанесения дополнительной маркировки транспортного средства, так называемой «полицейской» маркировки».

Рассмотрим основания и порядок ее нанесения, в соответствии с ч. 2 ст. 20 указанного Федерального закона в случае, если идентификация транспортного средства невозможна вследствие того, что маркировка этого транспортного средства или маркировка основного компонента этого транспортного средства уничтожена вследствие коррозии или проведенного ремонта либо подделана, сокрыта, изменена или уничтожена вследствие противоправных действий третьих лиц, наносится дополнительная маркировка транспортного средства или дополнительная маркировка основного компонента транспортного средства в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Постановлением Правительства России от 12 декабря 2019 г. № 1653 «Об утверждении требований к дополнительной маркировке

¹ О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Там же. Ст. 2.

³ Там же. Ст. 4.

транспортного средства, порядка ее нанесения и применения» были утверждены требования к дополнительной маркировке транспортного средства, определен порядок ее нанесения и применения.

Согласно нормам указанного постановления, дополнительная маркировка транспортного средства (основного компонента транспортного средства) представляет собой идентификационный номер транспортного средства (основного компонента транспортного средства), дополнительно нанесенный на основной компонент транспортного средства в случаях, установленных Федеральным законом «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»¹.

Нанесение дополнительной маркировки осуществляется:

- органами по сертификации и испытательными лабораториями (центрами), аккредитованными в соответствии с законодательством Российской Федерации в национальной системе аккредитации для выполнения работ по оценке соответствия продукции требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), включенными в российскую часть единого реестра органов по оценке соответствия Евразийского экономического союза в соответствии с Порядком включения аккредитованных органов по оценке соответствия (в том числе органов по сертификации, испытательных лабораторий (центров) в единый реестр органов по оценке соответствия Евразийского экономического союза, а также его формирования и ведения, утвержденным решением Совета Евразийской экономической комиссии от 5 декабря 2018 г. № 100²;

- организациями, являющимися изготовителями транспортных средств, включенными в российскую часть единого реестра уполномоченных органов (организаций) государств – членов Евразийского экономического союза и организаций – изготовителей транспортных средств (шасси транспортных средств), самоходных машин и других видов техники, осуществляющих оформление паспортов (электронных паспортов) транспортных средств (шасси транспортных средств), самоходных машин и других видов техники в соответствии с Порядком формирования и ведения единого реестра уполномоченных органов (организаций) госу-

¹ О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² О Порядке включения аккредитованных органов по оценке соответствия (в том числе органов по сертификации, испытательных лабораторий (центров)) в единый реестр органов по оценке соответствия Евразийского экономического союза, а также его формирования и ведения [Электронный ресурс]: решение Совета Евразийской экономической комиссии от 5 декабря 2018 г. № 100. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

дарств – членов Евразийского экономического союза и организаций – изготовителей транспортных средств (шасси транспортных средств), самоходных машин и других видов техники, осуществляющих оформление паспортов (электронных паспортов) транспортных средств (шасси транспортных средств), самоходных машин и других видов техники, утвержденным решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 1 сентября 2015 г. № 112¹.

На основании Соглашения о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации от 18 ноября 2010 г. был утвержден технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств». Основной целью данного акта является обеспечение безопасности человека в сфере дорожного движения с помощью установленных требований к колесным транспортным средствам. Данным Соглашением установлены общие требования к маркировке транспортных средств (шасси); к табличкам изготовителя, маркировке компонентов транспортных средств и др.²

Рассматриваемым Соглашением урегулированы и вопросы нанесения дополнительной маркировки. С соблюдением требований, установленных п. 1.4 раздела 1 приложения № 7 к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), согласно которому нанесение дополнительной маркировки осуществляется автоматизированным маркиратором.

Нанесение такой маркировки позволит однозначно идентифицировать транспортные средства, в отношении которых ранее были установлены признаки ее изменения, что обеспечит исключение необходимости проведения повторных исследований и сэкономит время владельца транспортного средства.

Отметим, что уже в январе 2020 г. в России впервые нанесли дополнительную («полицейскую») маркировку на автомобиль, который ранее был похищен и возвращен собственнику после обнаружения, но с измененными маркировочными обозначениями вследствие противоправ-

¹ Об утверждении Порядка формирования и ведения единого реестра уполномоченных органов (организаций) государств – членов Евразийского экономического союза и организаций – изготовителей транспортных средств (шасси транспортных средств), самоходных машин и других видов техники, осуществляющих оформление паспортов (электронных паспортов) транспортных средств (шасси транспортных средств), самоходных машин и других видов техники [Электронный ресурс]: решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 1 сентября 2015 г. № 112. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² О безопасности колесных транспортных средств [Электронный ресурс]: решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 : в ред. от 23 сентября 2022 г.: вместе с ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ных действий третьих лиц. После возвращения владельцу с автомобилем были проведены необходимые технические экспертизы, после которых транспортное средство, было идентифицировано и принято решение о нанесении дополнительной маркировки.

Единый порядок государственной регистрации наземных самоходных устройств, предусмотрен постановлением Правительства РФ от 21 декабря 2019 г. № 1764 «О государственной регистрации транспортных средств в регистрационных подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» и соответствующих правил к нему. Согласно этому постановлению Правительства Российской Федерации, при досмотре транспортного средства уполномоченным сотрудником ГИБДД Российской Федерации осуществляется его идентификация и проверка отсутствия признаков изменения, сокрытия, уничтожения для отождествления транспортного средства, а также фотофиксация внешнего вида. Соблюдение требований проверяется оформлением представленных документов, а в необходимых случаях – проверка соответствия изменений, внесенных в конструкцию транспортного средства, проводятся и иные действия, необходимые для идентификации¹.

Приказом МВД России от 21 декабря 2019 г. № 950 утвержден Административный регламент Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления государственной услуги по регистрации транспортных средств. Административный регламент устанавливает порядок регистрации транспортных средств. Регистрация транспортных средств осуществляется в целях обеспечения их допуска к участию в дорожном движении, государственного учета, надзора за соответствием конструкции, технического состояния и оборудования транспортных средств установленным требованиям безопасности, выявления преступлений и пресечения правонарушений, связанных с использованием транспортных средств и др. Для исполнения перечисленных функций установлены обязательные требования идентификация транспортного средства². Приказом также регламентирован порядок принятия решения о возможности нанесения дополнительной маркировки.

¹ О государственной регистрации транспортных средств в регистрационных подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 21 декабря 2019 г. № 1764. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления государственной услуги по регистрации транспортных средств [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 21 декабря 2019 г. № 950. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Приказом МВД России от 23 апреля 2019 г. № 267 «Об утверждении форм документов, идентифицирующих транспортное средство, и требований к ним»¹ утверждены новые формы паспорта транспортного средства и свидетельства о регистрации транспортного средства. Связано это с принятием Федерального закона от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», вводящего в числе прочего возможность регистрации транспортных средств и получения государственных регистрационных знаков непосредственно в салонах продажи автотранспортных средств. Свидетельство о регистрации транспортного средства и паспорт транспортного средства, кроме соответствующих реквизитов содержат данные и об идентификационном номере (VIN) и регистрационном номере транспортного средства, как способы обнаружения изменений в идентификационных данных автомобиля (Приложение № 1).

К сожалению, нередко случаи, когда автовладелец обнаруживает, что VIN автомобиля становится нечитаемым. Чаще всего проблема нечитаемости маркировочных обозначений транспортных средств выявляется при совершении регистрационных действий в органах Госавтоинспекции, во время осмотра ТС.

Подобная проблема чаще всего является следствием разрушительного коррозионного воздействия или же механического повреждения.

Согласно ГОСТ 33990-2016², идентификационный номер (код транспортного средства (vehicle identification number; код VIN) есть буквенно-цифровая комбинация знаков, устанавливаемая изготовителем для транспортного средства с целью обеспечения должной идентификации каждого транспортного средства.

На каждое транспортное средство, в том числе незавершенное, должен быть нанесен его код VIN, который является уникальным и однозначно идентифицирует конкретное транспортное средство. Изготовитель обязан обеспечить прослеживаемость транспортного средства посредством кода VIN на протяжении 30 лет. Знаки кода VIN должны быть нанесены ударным или другим способом, обеспечивающим их четкость, долговечность, защищенность от изменения и исключающим их стира-

¹ Об утверждении форм документов, идентифицирующих транспортное средство, и требований к ним [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 23 апреля 2019 г. № 267: в ред. от 29 октября 2019 г.: вместе с Требованиями к паспорту транспортного средства, Требованиями к свидетельству о регистрации транспортного средства. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Транспортные средства. Маркировка. Технические требования [Электронный ресурс]: Межгосударственный стандарт. ГОСТ 33990-2016. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ние. Код VIN наносят на раму или часть кузова, не являющуюся легко-съемной.

Код VIN располагают в правой стороне транспортного средства, в том числе незавершенного, по возможности в его передней части, в легкодоступном для считывания месте. На транспортных средствах категорий М1 и N1 допускается дополнительно наносить код VIN на кузове под ветровым стеклом внизу с левой стороны.

Проблема легализовать транспортные средства с нечитаемым VIN – достаточно сложная, но при определенных условиях все-таки разрешимая, посредством проведения автотехнических экспертиз, обращений в суд, а теперь и нанесением дополнительной маркировки, предусмотренной нормами вступившего в силу с 1 января 2020 г. Федерального закона от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Важнейшим правовым актом в области обеспечения безопасности дорожного движения явилась Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы (далее – Стратегия), определившая основу для формирования и реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения на федеральном, региональном, муниципальном и межотраслевом уровнях¹.

Стратегия направлена на повышение безопасности дорожного движения, а также на стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 г.

Анализируемая стратегия была разработана по поручению Президента Российской Федерации с учетом Стратегии экономической безопасности, реализуемой до 2030 г., Стратегии национальной безопасности, демографических концепций, реализуемых до 2025 г., концепций внешней политики, концепций общественной безопасности, концепции государственной миграционной политики, реализуемой до 2025 г., Стратегии безопасности дорожного движения, реализуемой до 2030 г., и стратегии безопасности дорожного движения, реализуемой до 2030 г. Проект социально-экономического развития, который будет реализован до 2030 г. Законопроект Правительства РФ был подготовлен по итогам заседания Президиума Государственного Совета Российской Федерации 14 сентября. Документ, опубликованный 15 марта 2016 г., несомненно,

¹ Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

отражает тенденции в международной повестке дня, в том числе задачи «Десятилетия» Первой Всемирной конференции органов безопасности дорожного движения. Одной из наиболее важных ценностей, определенных в стратегии в качестве ориентира, был социальный риск – количество людей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 000 населения. После консолидации стратегии по недопущению гибели людей в результате дорожно-транспортных происшествий к 2030 г. правительство провозгласило политику абсолютной нетерпимости к смертельным случаям на дорогах.

Стратегия также направлена на совершенствование существующей системы управления безопасностью дорожного движения в России. Анализируя основные задачи по реализации данного направления, описанные в настоящем документе, можно сделать вывод о продолжении существующего курса Правительства России и внутренней политики Президента Российской государственной системы безопасности дорожного движения. Наиболее важными задачами, на наш взгляд, являются направление, которое определяет дальнейшее повышение безопасности дорожного движения на основе федеральных, региональных и муниципальных программ и развитие правовой определенности в области безопасности дорожного движения с точки зрения соответствия существующим реалиям.

Стратегия также устанавливает задачи по улучшению мониторинга безопасности дорожного движения операторами систем, фокусируется на решении финансовых вопросов для повышения безопасности дорожного движения и координирует усилия операторов по обеспечению безопасности дорожного движения. Цели, сформулированные для реализации этой стратегии, также включают оптимизацию обязанностей государственных органов, непосредственно управляющих безопасностью дорожного движения, а также исследование и распространение положительного опыта в области безопасности дорожного движения в стране и за рубежом. В связи с решением этих вопросов следует обратить внимание на меры по продолжению реформирования правоохранительной системы в целом и подразделений Госавтоинспекции, в частности, с целью оптимизации полномочий МВД России, включая подразделения Госавтоинспекции.

По поручению председателя Правительства Российской Федерации от 11 июля 2018 г. № ДМ-П9-4145¹ основные направления реализации стратегии включены в Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», в структуру которого входят федеральные проекты «Дорожная сеть», «Общесистемные мероприятия по развитию

¹ О направлении информации [Электронный ресурс]. URL: http://www.forumbt.ru/upload/medialibrary/conf2018/resolution-2018/7_MVD.pdf (дата обращения: 09.09.2022).

дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения» и «Автомобильные дороги Министерства обороны России».

Содержательным ключом мер по обеспечению безопасности дорожного движения является федеральный проект «Безопасность дорожного движения», за реализацию которого отвечает Министерство внутренних дел России.

Согласно паспорту и плану мероприятий по реализации федерального проекта, установлен целевой показатель общероссийского социального риска смертности в дорожно-транспортных происшествиях на 2022 г., который не превышает 10,2 смертельных случая на 100 тысяч жителей.

Этот успех обусловлен соблюдением основных принципов тотального воздействия на решение проблем безопасности дорожного движения и максимальной эффективностью мер по предотвращению дорожно-транспортных происшествий, проводимых Министерством внутренних дел Российской Федерации совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Выше было рассмотрено легальное определение идентификации транспортного средства. Само слово идентификация, от позднего латинского *identifico* – я идентифицирую, может использоваться в двух значениях: 1) опознание, отождествление объектов, идентификация; 2) установление сравнения объекта или человека по ряду общих или особых характеристик.

Исходя из вышеприведенного определения, можно сделать вывод, что под идентификацией транспортного средства, понимается установление тождественности его существенным признакам (характеристикам). При идентификации транспортных средств при государственной регистрации органы Госавтоинспекции выявляют соответствие транспортного средства с правоустанавливающими и техническими документами.

На практике одной из наиболее актуальных проблем при идентификации транспортных средств является определение ограниченного перечня существенных характеристик, которые подтверждают идентичность и подлинность транспортных средств с достаточным уровнем надежности.

Идентификационными (персонализирующими) характеристиками транспортного средства являются: номера кузова, шасси (шасси), двигатель, которые представляют собой серийные номера, присвоенные производителем отдельным компонентам и узлам транспортного средства в зависимости от производителя и времени производства, иногда также код VIN транспортного средства также разделяется на отдельные единицы транспортного средства, такие как: шасси, шасси (шасси), двигатель, которые представляют собой серийные номера, присваиваемые произво-

дителем отдельным компонентам и агрегатам транспортного средства, в зависимости от производителя и времени производства, иногда также код VIN транспортного средства скопирован. После государственной регистрации в ГИБДД МВД России на автомобиль выдается государственный регистрационный знак, который и является номерным знаком.

Тем не менее даже при идентификации транспортного средства на практике есть спорные моменты. В качестве примера можно привести постановление Верховного Суда РФ от 16 сентября 2014 г. по делу № 310-КГ14-1208, в котором суд обязал Управление МВД России по Брянской области зарегистрировать транспортное средство ООО «Новые бетонные технологии», хотя место проставления номерного знака было указано с указанием времени, необходимого для регистрации транспортного средства. Регистрационный номер транспортного средства, указанный в идентификационном номере, не соответствовал обычному месту прикрепления этих табличек в данной модели автомобиля. Суд указал, что маркировка транспортного средства, представленного на регистрацию, была нанесена производителем, что было подтверждено визуальным осмотром транспортного средства и автотехническим исследованием. В этих обстоятельствах суд обязал отдел МВД Брянской области зарегистрировать указанное транспортное средство, учитывая наличие необходимых средств идентификации.

§ 2. Классификация транспортных средств

Официальное определение транспортного средства закреплено в Федеральном законе от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Согласно ст. 2 транспортное средство – это устройство для перевозки людей, грузов или оборудования, установленного на нем, по дорогам¹. Классификация транспортных средств разнообразна.

В зависимости от назначения они делятся на общественный транспорт (для обслуживания населения), негосударственного использования (для перевозки сырья, продуктов, оказания услуг и т.д.), а также личный транспорт людей. В зависимости от назначения они делятся на пассажирский, грузовой и специальный транспорт. В зависимости от условий работы различают водный, воздушный и наземный транспорт².

¹ О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Беженцев А.А. Безопасность дорожного движения: учебное пособие. М., 2019. С. 158.

Г.Н. Василенко отдельно делит водный транспорт на морское и внутреннее судоходство. Морские перевозки включают коммерческие, пассажирские, рыболовные, транспортные средства специального назначения и другие суда, независимо от их принадлежности, при условии, что они зарегистрированы в государственных морских регистрах или в судовой книге. Закон определяет судно как самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в навигационных целях. Уточняется концепция судов рыболовецкого флота – судов, обслуживающих рыбопромысловый комплекс, который используется для вылова биологических водных ресурсов, а также для приема транспортных средств, коммерческих, вспомогательных и специальных судов. Внутреннее судоходство Российской Федерации является средством передвижения и представляет собой производственно-технологический комплекс, осуществляющий навигационную и иную деятельность во внутренних водах России¹.

С.Н. Братановский делит наземный транспорт на железнодорожный, трубопроводный и автомобильный. Железнодорожный транспорт осуществляется по железной дороге, в том числе по подъездным путям предприятий. Трубопроводный транспорт состоит из всех типов магистральных трубопроводов, по которым транспортируется нефть, а также другие ресурсы².

Под автомобильным транспортом понимаются транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания, предназначенные для перевозки грузов и людей. Автомобильный транспорт состоит из легковых, грузовых, специальных и других транспортных средств рабочим объемом более 50 кубических сантиметров и максимальной скоростью более 50 километров в час в зависимости от конструкции, а также прицепов, подлежащих государственной регистрации³.

Наиболее точную классификацию транспортных средств выразил А.С. Мартынов, который описывает транспортные средства как устройство, отвечающее государственным требованиям безопасности, предназначенное для перевозки людей, грузов, багажа, ручной клади, а также иных личных вещей. Автор отмечает следующие виды ТС: во-первых, используется для перевозки людей, грузов, багажа, ручной клади, а также личных вещей; во-вторых, самолеты коммерческой гражданской авиации; в-третьих, самолеты общей авиации; в-четвертых, суда, используемые на внутренних водных путях; в-пятых, железнодорожные транс-

¹ Василенко Г.Н. К вопросу о регистрации транспортных средств, осуществляемой органами внутренних дел России // Социально-экономические и правовые меры борьбы с правонарушениями. М., 2019. С. 347.

² Братановский С.Н. Административное право: учебник. М, 2018. С. 543.

³ Головкин В.В. Новое в законодательстве об административных правонарушениях на транспорте // Транспортное право. 2017. № 4.

портные средства; в-шестых, суда, использование которых предназначено для торгового судоходства; в-седьмых, транспортные средства, используемые для городского наземного электрического транспорта¹.

Дискуссионным вопросом является отнесение велосипеда к транспортному средству. Он не обладает характеристиками повышенного источника опасности. Однако на основе гражданского законодательства велосипед это транспортное средство, но он не является источником повышенной опасности. Попытки классифицировать велосипед как полноценное транспортное средство и повышенный источник опасности ошибочны².

Таким образом, единой четкой классификации транспортных средств не установлено законодателем. На основании изученных исследований следует самостоятельно определить группы. К первой группе, по виду транспорта следует отнести: автомобильный, морской, железнодорожный, воздушный, городской земельный участок электрический и речной. Ко второй – по цели этого транспорта, то есть перемещения людей и предметов в пространстве. Третья особенность – в зависимости от технического устройства, проводимого в движение двигателем. И последняя группа, в зависимости от категории перемещаемых объектов: люди, грузы, оборудование и т.д.

Требования безопасности к техническому состоянию транспортных средств, максимально допустимые значения параметров технического состояния транспортных средств, влияющих на безопасность дорожного движения и состояние окружающей среды, устанавливаются нормативными документами в зависимости от категории регистрации транспортного средства. В настоящее время Российская Федерация использует Международную классификацию транспортных средств, основанную на рекомендациях Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН).

В настоящее время в международной практике применяют классификацию дорожных транспортных средств двух видов – по типам и по категориям транспортных средств (ТС).

Классификация по типам является самой распространенной. В качестве наиболее общего критерия используется наличие двигателя. При этом транспортные средства делятся на механические (оборудованы двигателем) и буксируемые (не оборудованы двигателем). Механическое и одно или более буксируемых транспортных средств могут создавать комбинированное транспортное средство, которое называется автопоез-

¹ Мартынов А.С. Понятие транспортного средства в нормах ГК РФ // Сибирский юридический вестник. 2018. № 8. С. 33–39.

² Чумакова О.Н. Современная классификация транспортных средств как объектов гражданских прав // МЦНП НОВАЯ НАУКА. 2020. № 8. С. 14–19.

дом в случае, если оно состоит из автомобиля и соединенных с ним с помощью сцепного устройства одного или нескольких прицепов.

Механические транспортные средства подразделяются на автомобили, мототранспортные средства и тракторы¹.

Автомобиль – это механическое ТС, которое приводится в действие источником энергии, имеет не менее четырех колес, расположенных не менее чем на двух осях, предназначено для движения по безрельсовым дорогам и используется для перевозки людей и (или) грузов, буксирования ТС, предназначенных для перевозки людей и (или) грузов, выполнения специальных работ. Этот термин распространяется на ТС, двигатели которых питаются постоянным электрическим током от подвесной контактной сети (троллейбусы), а также на трехколесные ТС, снаряженная масса которых превышает 400 кг.

Мототранспортное средство – это двух-, трехколесное средство передвижения, снабженное двигателем внутреннего сгорания; существенным признаком такого ТС является верховая посадка водителя на седле. К мототранспортным средствам личного пользования относят мотоциклы, мотороллеры и мопеды.

Трактор – самодвижущаяся (гусеничная или колесная) машина, выполняющая сельскохозяйственные дорожно-строительные, землеройные, транспортные и другие работы в агрегате с прицепными, подвесными или стационарными машинами.

Буксируемые ТС подразделяются на прицепы и полуприцепы.

Прицеп – это транспортное средство без двигателя, предназначенное для перевозки пассажиров или грузов, у которого вся вертикальная нагрузка передается на опорную поверхность через свои колеса, и приспособленное для буксирования автомобилем.

Полуприцеп – это прицеп, который по своей конструкции предназначен для использования с седельным тягачом и часть полной массы которого передается на седельный тягач через седельносцепное устройство.

Характерным признаком классификации автомобилей является их основное назначение. Они могут служить для перевозки пассажиров или перевозки грузов (специального оборудования).

Пассажирский автомобиль – это автомобиль, который по своей конструкции и оборудованию предназначен для перевозки пассажиров и багажа с обеспечением необходимого комфорта и безопасности. При этом пассажирский автомобиль с числом мест для сидения не более девяти, включая место водителя, называется легковым, а более девяти – автобусом.

¹ Классификация транспортных средств. Современные технологии производства [Электронный ресурс]. URL: <http://www.extxe.com/18295/klassifikacija-transportnyh-sredstv> (дата обращения: 15.09.2022).

Для перевозки грузов применяется грузовой автомобиль. Грузовые автомобили как транспортные средства предназначены для выполнения всевозможных транспортных работ, таких как внутригородские перевозки относительно малых партий грузов, транспортировка грузов по дорогам общего пользования и вне их, междугородные перевозки больших партий грузов, перевозки значительных объемов грунта, породы и руды во внедорожных условиях, перевозки скоропортящихся грузов в специальных фургонах и др.

Грузовые автомобили подразделяются по ряду признаков: назначению, грузоподъемности (классам), колесной формуле, полной массе, проходимости.

По назначению грузовые автомобили разделяют на бортовые, самосвалы, прицепные и седельные автопоезда, специальные и специализированные¹.

Бортовые автомобили имеют грузовую платформу, расположенную за кабиной. Имея самое широкое назначение, бортовые грузовые автомобили используются для перевозки всевозможных грузов. Груз при этом размещают на грузовой платформе и при необходимости укрывают тентами.

Самосвалы предназначены для перевозки сыпучих грузов (грунта, пород, удобрений и т.д.). Грузовая платформа таких грузовых автомобилей рассчитана на управляемое опрокидывание назад или на три стороны для быстрой разгрузки груза.

Прицепные автопоезда представляют собой тягачи (в виде бортовых грузовых автомобилей) с присоединением к ним одного или нескольких двух или трехосных прицепов.

Седельные автопоезда – это автомобили-тягачи, имеющие так называемое седло, на которое опираются специальным посадочным устройством полуприцепы (несамоходные ТС), имеющие в задней части одну ось или более. Возможен также вариант сложного автопоезда, который представляет собой автопоезд из тягача, полуприцепа и прицепа (в данном случае к полуприцепу специальным сцепным устройством присоединен двух или трехосный прицеп). Сложный автопоезд обеспечивает большую (по сравнению с одиночным автомобилем) грузоподъемность.

В отличие от грузовых автомобилей, выполняющих функцию транспортного средства, специальные грузовые автомобили рассчитаны на выполнение определенных технологических задач. Например, пожарные автомобили предназначены для транспортировки выдвижных лестниц, доставки к месту пожара емкости с водой при наличии оборудова-

¹ Классификация транспортных средств. Современные технологии производства [Электронный ресурс]. URL: <http://www.extxe.com/18295/klassifikacija-transportnyh-sredstv> (дата обращения: 15.09.2022).

ния для тушения пожаров. Грузовые краны выполняют функцию доставки грузов на большой высоте. Цементовоз в процессе перевозки цементной смеси обеспечивает ее перемешивание. К специальным автомобилям относятся разного рода боевые автомобили, используемые в военных целях.

Автомобили с особой конструкцией кузова, предназначенные для перевозки строго определенного типа груза, называются специализированными. Примером могут служить цистерны, хлебовозы, рефрижераторы для перевозки пищевых продуктов, панелевозы, самосвалы и др.

Специализированные ТС обладают рядом преимуществ перед универсальными¹:

- большая сохранность количества и качества перевозимого груза;
- более высокий уровень механизации погрузочно-разгрузочных работ;
- возможность перевозить специфические виды грузов (например, разогретый асфальт, битум, сжиженные газы и др.);
- повышение безопасности и улучшение экологических характеристик при перевозках определенных видов грузов;
- увеличение производительности труда работников, участвующих в транспортном процессе;
- обеспечение в ряде случаев совмещения перевозки с технологией приготовления продукта (например, получение однородного состава бетона в бетоновозах);
- доставка груза за пломбой отправителя без взвешивания и пересчета товара.

Благодаря преимуществам специализированного подвижного состава его удельный вес в структуре грузового парка составляет порядка 60...70 %.

Однако использование специализированных транспортных средств имеет и свои недостатки, которые необходимо учитывать при выборе подвижного состава для перевозки того или иного вида груза.

К наиболее существенным недостаткам специализированных транспортных средств, в сравнении с универсальными, относят: большую стоимость; снижение грузоподъемности; повышение трудоемкости обслуживания и ремонта; потребность в более квалифицированных водителях; уменьшение коэффициента использования пробега.

Применяемые в настоящее время в перевозках разновидности специализированного подвижного состава могут быть объединены в классификацию, основанную на принципе устройства их несущей части и грузового помещения. Основным классификационным признаком специ-

¹ Классификация транспортных средств. Современные технологии производства [Электронный ресурс]. URL: <http://www.extxe.com/18295/klassifikacija-transportnyh-sredstv> (дата обращения: 15.09.2022).

ализированного подвижного состава следует выделить тип кузова. Именно в его выборе проявляется, в первую очередь, специализация автомобильного подвижного состава, предназначенного для перевозок определенной номенклатуры грузов.

В классификации по грузоподъемности различают грузовые автомобили особо малые (менее 1 т), малые (1...2,5 т), средние (2,5...8,0 т), большие (8,0...15,0 т), особо большие (8,0...26,0 т) и сверх особо большие (свыше 26 т)¹.

По общему числу колес и числу ведущих колес автомобили условно обозначаются колесной формулой, где первая цифра – число колес автомобиля, вторая – число ведущих колес. Каждое сдвоенное ведущее колесо считается как одно целое. Например, колесной формулой 4×2 обозначен двухосный автомобиль с одной ведущей осью, 6×6 – трехосный автомобиль со всеми ведущими осями, 6×4 – трехосный автомобиль с двумя ведущими осями.

Грузовые автомобили подразделяют на классы по полной массе. Под технически допустимой полной массой понимается максимальная масса снаряженного транспортного средства с грузом (пассажирами), установленная изготовителем в качестве максимально допустимой согласно эксплуатационной документации. Основным фактором, от которого зависит полная масса ТС, – максимально допустимая нагрузка на одинарную ведущую и ведомую (поддерживающую) оси автомобиля или автопоезда, которая не должна превышать 11,5 и 10,0 т соответственно. Для автомобилей со спаренными осями нагрузка зависит от межосевого расстояния и составляет для двухосной тележки 16...19 т, трехосной – 21...24 т. Полная масса двухосного автомобиля не должна превышать 18 т, из которых 6,5 т приходится на переднюю ось и 11,5 т – на заднюю.

Полная масса трехосного автомобиля ограничена 25 т (с пневмоподвеской задних колес – 26 т). Полная допустимая масса четырехосных грузовых автомобилей, а также прицепов не должна быть больше 32 т, автопоездов – 40 т (контейнеровозов – 44 т). Однако следует отметить, что национальные законодательства некоторых стран Европы позволяют эксплуатировать и более тяжелые автопоезда (например, в Финляндии и Швеции разрешено эксплуатировать автопоезда полной массой до 60 т, в Нидерландах и Норвегии масса прицепных автопоездов ограничена 50 т).

Наиболее распространенными являются средний и тяжелый классы транспортных средств.

¹ Классификация автотранспортных средств по Конвенции о дорожном движении, принятой на Конференции ООН по дорожному движению в г. Вене 8 ноября 1968 г. [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Многие европейские фирмы, такие как Mercedes-Benz, MAN, Iveco и др., производят довольно широкую гамму машин средней грузоподъемности. Например, Mercedes-Benz предлагает два семейства автомобилей этого типа – Т2 и LК, где только основных моделей – 22. Они различаются полной массой (от 5,99 до 15 т) и мощностью двигателей (от 88 до 240 л.с.).

Тяжелый класс ТС – это грузовики полной массой свыше 15 т.

Удельный вес автомобилей данного класса в общем количестве грузовых ТС не превышает 5...6 %. Тяжелые грузовики предназначены для перевозки крупных партий грузов на большие расстояния. В структуре тяжелого класса ТС преобладают седельные тягачи, предназначенные для буксировки различных прицепов и полуприцепов. Одиночные тяжелые грузовики (точнее их шасси) используют, как правило, в качестве специальных шасси для установки самосвального кузова, бетономешалки, мусоронакопительного кузова, всевозможных грузозахватных устройств и др. Особенностью этого класса машин является то, что они полностью используют предельные значения массы и габаритов, а также нагрузок на оси, разрешенные соответствующими законодательствами.

По проходимости, т.е. по степени приспособления к работе в тех или иных дорожных условиях, различают автомобили дорожной (обычной), повышенной и высокой проходимости.

Автомобили дорожной проходимости используют главным образом на дорогах с усовершенствованным (асфальтобетонным) покрытием. Автомобили повышенной проходимости и высокой проходимости предназначены в основном для работы в тяжелых дорожных условиях и в условиях бездорожья. Такие автомобили способны преодолевать рвы, ямы и другие подобные препятствия. Это автомобили со всеми ведущими мостами, число которых три и более.

Колесные формулы автомобилей высокой проходимости – 6×6 и 8×8.

Имеется ряд промежуточных типов ТС, характеризуемых какой либо особенностью¹:

- одноэтажный автобус с числом мест для сидения не более 17, включая место водителя, называется микроавтобусом;
- автомобиль, предназначенный для перевозки пассажиров и грузов, называется грузопассажирским;
- прицеп, предназначенный для использования в дорожных условиях во время стоянок в качестве мобильного жилого помещения, называется караваном.

¹ Классификация автотранспортных средств по Конвенции о дорожном движении, принятой на Конференции ООН по дорожному движению в г. Вене 8 ноября 1968 г. [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Транспортные средства делятся на категории следующим образом, все автомобили делятся на следующие основные группы: L, M, N, O, G. Аналогичный принцип классификации закреплен в ГОСТ Р 52051-2003 «Автотранспортные средства и прицепы». Классификация и определения».

Автомобили класса L с менее чем четырьмя колесами и внедорожники.

Категория M – механические транспортные средства, имеющие не менее четырех колес, используемые для перевозки пассажиров.

Категория N – механические транспортные средства, имеющие не менее четырех колес, предназначенные для перевозки грузов.

Прицеп категории O (включая полуприцеп).

Еще одна категория внедорожников G.

Такая классификация автотранспортных средств по категориям используется в ГОСТ Р 51709-2001 «Автотранспортные средства». Требования безопасности к техническому состоянию и методам проверки» и приведен в таблице (Приложение № 2).

Автомобили класса M3 далее делятся на три категории:

I – городские автобусы – транспортные средства, оборудованные стоячими местами для неограниченного передвижения пассажиров;

II – междугородные автобусы – транспортные средства с сиденьями, конструкция которых позволяет перевозить пассажиров по проходам и/или в стоячем пассажирском салоне, не превышающем места, отведенного для двух двухместных сидений;

III – туристические автобусы – транспортные средства, предназначенные исключительно для перевозки сидячих пассажиров.

Автомобили класса M2, в свою очередь, делятся на две категории:

A – транспортные средства, предназначенные для перевозки сидячих пассажиров. Могут быть сиденья для стоящих пассажиров;

B – транспортные средства, не предназначенные для перевозки стоящих пассажиров.

Прицепы (полуприцепы) по ГОСТ Р 52051-2003 категорий O2, O3, O4 классифицируются по конструкции:

- полуприцеп – буксируемое транспортное средство, ось (ы) которого расположена позади центра тяжести полностью загруженного транспортного средства, оснащенного подвеской, которая переносит горизонтальные и вертикальные нагрузки на буксирующее транспортное средство (тягач). Одна или несколько осей полуприцепа могут приводиться в движение буксирующим транспортным средством (тягачом);

- полный прицеп – транспортное средство с прицепом, оснащенное по меньшей мере двумя осями и буксирным (тяговым) устройством, которое может перемещаться вертикально относительно прицепа и служит

для поворота передней оси, но не несет значительной статической нагрузки на прицеп (тягач);

- прицеп с центральной осью – это буксируемое транспортное средство, оснащенное фаркопом, который не может перемещаться относительно трактора в вертикальной плоскости. Ось (оси) должна быть смещена относительно центра тяжести при полной загрузке прицепа таким образом, чтобы передавать на тягач лишь незначительную статическую вертикальную нагрузку, не превышающую 10 % массы прицепа или 10 % (наименьшее из указанных значений).

§ 3. Конструктивные, функциональные и эксплуатационные параметры и характеристики транспортных средств

Согласно Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденным постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» и проведенным исследованиям в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» к числу основных неисправностей транспортных средств относятся: неисправности тормозной системы; устройства обзорности; точность внешних световых приборов; колеса и шины и прочие. Данные доводы подтверждают утверждение о том, что техническое состояние транспортных средств, находящихся в эксплуатации, является одним из важнейших факторов, воздействующих на безопасность автотранспортной системы в целом¹.

При изучении конструкции конкретного транспортного средства (ТС), определении его состояния, наличия дефектов, повреждений, а также назначении ремонтных воздействий осуществляется идентификация транспортного средства, обнаружение и сравнение с известным аналогом.

Под идентификацией понимается отождествление параметров и характеристик автомобиля с данными официальных документов, относящихся к данному транспортному средству.

Идентификация транспортного средства:

- определяет конструктивные, функциональные и эксплуатационные параметры и характеристики транспортного средства, которые определяют марку, модель и модификацию (далее – идентификационные данные транспортного средства);

¹ Комаров В.В., Андрианов Ю.В. Учебно-методическое пособие дополнительных профессиональных образовательных программ для контролеров технического состояния транспортных средств. М., 2019.

- проверяет обозначения маркировки и другие идентичные знаки для расшифровки информации о транспортном средстве и его применении при определении стоимости транспортного средства, ремонта и суммы ущерба, причиненного в результате повреждения транспортного средства, сбыта;

- определяет соответствие установленных данных о транспортном средстве, указанных в регистрационной и технической документации, выданной на транспортное средство.

Далее следует рассмотреть основные технические параметры и характеристики автомобиля, их определение, характеристики.

Технический параметр определяет техническую информацию, геометрические размеры и правила эксплуатации автомобиля. Существуют параметры: постоянные и переменные, концентрированные и распределенные, угловые и линейные.

Параметры включают в себя:

- техническая информация о типе транспортного средства, марке, модели, модификации, коде транспортного средства, номере, обозначении детали транспортного средства и типе ремонтных работ, степени сжатия в двигателе внутреннего сгорания, типе топлива, грузоподъемности, возрасте, пробеге, износе, состоянии, конфигурации и вспомогательное оборудование, постоянный контроль и диагностические показатели, информация об экологической безопасности транспортного средства (стандарт, сертификаты технической безопасности, сертификаты технического обслуживания, сертификаты испытания для перевозки специальных грузов);

- геометрические линейные размеры транспортного средства – площадь, объем, вместимость транспортного средства (площадь платформы, объем кабин кузова, рабочий объем);

- признаки правил эксплуатации транспортного средства – срок службы транспортного средства, сборочные узлы, системы безопасности, гарантийный срок, техническое обслуживание, ремонт.

Техническая характеристика – это переменная, которая зависит от других величин или параметров. Значение технической характеристики может быть представлено в виде непрерывной функции или графика, а также может быть выражено в виде фиксированных значений величин или параметров, от которых оно зависит.

Технические характеристики включают в себя:

- характеристики двигателя внутреннего сгорания – расход топлива в различных режимах движения (в городе, на шоссе, смешанный) в зависимости от скорости автомобиля, мощности двигателя и крутящего момента, подачи насоса;

- характеристики вспомогательного оборудования – максимальное усилие сцепления при вытягивании, толчке, максимальный вылет стрелы из груза;

- производительность труда и т.д.

Автором предлагается рассмотреть основные параметры транспортного средства на примере автомобиля Toyota Avensis (Приложение № 4 и 5).

Проведение идентификации транспортного средства при его регистрации в органах ГИБДД регламентировано техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) (далее – регламент), в соответствии с которым также определяются конструктивные, функциональные и эксплуатационные параметры и характеристики транспортных средств.

Конструктивная особенность автомобиля – это технические решения, направленные на обеспечение безопасности транспортного средства, связанные с компоновкой и размещением его узлов и механизмов.

Технологическая особенность – это совокупность процессов и материалов, используемых в автомобиле, которые направлены на обеспечение его безопасности.

Основным нормативным документом в Российской Федерации, который до недавнего времени устанавливал требования к безопасности транспортных средств, был технический регламент о безопасности колесных транспортных средств, утверждённый постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. № 720.

С 1 января 2015 г. в силу вступило решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»¹.

Этот документ предусматривает:

- перечень стандартов, на основе которых на добровольной основе обеспечивается соответствие требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС от 018/2011);

- перечень стандартов, содержащий правила и методы исследований (испытаний) и измерений, включая правила отбора проб, необходимые для выполнения и соответствия требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС от 018/2011) и оценки (подтверждения) соответствия продукции.

¹ О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» [Электронный ресурс]: решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

В соответствии с данным документом со дня его вступления в законную силу выдача или принятие документов об оценке (подтверждении) соответствия продукции обязательным требованиям, ранее установленным нормативными правовыми актами Таможенного союза или законодательством государства – члена Таможенного союза, не допускается.

В соответствии с требованиями технического регламента эти требования устанавливаются в целях защиты жизни и здоровья человека, имущества, охраны окружающей среды и предотвращения вводящих в заблуждение действий в отношении колесных транспортных средств независимо от места их производства, если они размещены на рынке и эксплуатируются на единой территории Таможенного Союза, то есть на территории Республики Беларусь, Казахстане и России:

- в отношении типов транспортных средств (шасси), введенных в эксплуатацию;
- в отношении отдельных транспортных средств, введенных в эксплуатацию;
- ограничения по размеру и весу транспортных средств, вводимых в эксплуатацию;
- в отношении специальных и специальных транспортных средств, введенных в эксплуатацию, с учетом их функционального назначения;
- в отношении транспортных средств, находящихся в эксплуатации;
- в отношении транспортных средств, находящихся в эксплуатации, в случае изменений конструкции.

На сегодняшний день в автомобилестроении выделены четыре основных группы, подразделяющиеся по своим особенностям обеспечения безопасности движения, это:

- общая безопасность транспортного средства;
- активная система безопасности;
- пассивная система безопасности;
- экологическая безопасность транспортного средства.

Следует отметить, какие требования нового технического регламента применяются к элементам транспортного средства.

Требования к общей безопасности транспортного средства

В соответствии с требованиями технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств» были приняты следующие стандарты общей безопасности транспортных средств:

- требования к устройствам, предотвращающим несанкционированное использование (противоугонные устройства);
- требования к системам отопления;
- требования к оборудованию для освещения и световой сигнализации;

- требования к наличию внешних осветительных приборов на транспортных средствах;

- дополнительные требования к общей безопасности легковых автомобилей классов М2 и М3.

Требования к активным системам безопасности

- требования к тормозной системе;
- требования к шинам и колесам;
- требования к функции управления;
- требования к спидометру.

Требования к системам пассивной безопасности

В соответствии с требованиями технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств» были приняты следующие стандарты для систем пассивной безопасности и систем после аварий:

- требования безопасности при управлении транспортными средствами классов М1, N1, L6 и L7 (с одним кузовом);

- требования к ремням безопасности и точкам их крепления;

- минимальные требования к типам ремней безопасности;

- требования к местам и их владельцам;

- требования безопасности при авариях, связанных с внутренней отделкой транспортных средств классов М1, L6 и L7 (с закрытым кузовом);

- требования к дверям, замкам и дверным петлям автомобилей классов М1, N, L6 и L7 (закрытый кузов);

- требования безопасности при травмах, вызванных внешними выступами транспортных средств классов М1, N, L6 и L7;

- требования к задним и боковым защитным устройствам;

- требования пожарной безопасности.

Разработка требований к безопасности транспортных средств направлена на техническое регулирование в отношении колесных транспортных средств и осуществляется для обеспечения социально приемлемого уровня безопасности, а также выполнения государствами-членами Таможенного союза обязательств, вытекающих из участия в международных соглашениях в области безопасности колесных транспортных средств, и является одной из основных задач по снижению рисков, связанных с безопасностью колесных транспортных средств.

Ниже необходимо рассмотреть вышеуказанные требования наиболее подробнее.

В соответствии с Приложением № 7 на каждое транспортное средство (шасси) изготовителем должен быть нанесен идентификационный номер, который является уникальным в течение, по крайней мере, 30 лет.

Содержание идентификационного номера транспортного средства (шасси):

- идентификационный номер содержит 17 символов, которые могут быть арабскими цифрами от 0 до 9 и буквами латинского алфавита, за исключением букв I, O и Q;

- первые три цифры идентификационного номера должны содержать международный идентификационный код производителя. Выставление счетов и контроль за присвоением международного идентификационного кода производителя входит в компетенцию Международной организации по стандартизации. Выдача международных идентификационных кодов производителям осуществляется компетентным органом страны, в которой производитель зарегистрирован в качестве коммерчески активного лица.

Если изготовитель выпускает менее 500 транспортных средств (шасси) в год, на 3-й позиции идентификационного номера используется цифра 9. В этом случае 12-й, 13-й и 14-й знаки идентификационного номера также присваиваются компетентным органом страны, на территории которой изготовитель зарегистрирован как юридическое лицо;

- позиции идентификационного номера с 4-й по 9-ю включительно используются для кодирования основных признаков транспортного средства. Выбор знаков для кодирования и их последовательность определяется изготовителем;

- на 10-й позиции идентификационного номера изготовитель может указать год выпуска или модельный год транспортного средства (шасси) либо использовать данную позицию по своему усмотрению. Коды, указывающие год выпуска или модельный год, должны быть указаны в соответствии с таблицей (Приложение № 3):

- на 11-й позиции идентификационного номера изготовитель может указать код сборочного завода либо использовать данную позицию по своему усмотрению;

- позиции идентификационного номера с 12-й по 17-ю включительно используются изготовителем для простановки серийного номера конкретного транспортного средства (шасси) с учетом требований пункта 3 пункта 1.2.2 Приложения к Правилам;

- позиции идентификационного номера с 15-й по 17-ю включительно заполняются только арабскими цифрами.

Формирование идентификационного номера транспортного средства в особых случаях:

- изготовитель, являющийся юридическим лицом, образованным в соответствии с законодательством государства – члена Таможенного союза, использующий для производства транспортных средств покупные шасси или базовые транспортные средства иного изготовителя, формирует и наносит на такие транспортные средства новый идентификационный номер, отличный от идентификационного номера покупных шасси.

Ранее присвоенный идентификационный номер шасси (базового транспортного средства) должен быть сохранен на транспортном средстве;

- изготовитель транспортного средства, являющегося результатом индивидуального технического творчества, наносит на него идентификационный номер, присвоенный уполномоченным органом государства – члена Таможенного союза.

Нанесение изготовителем идентификационного номера на транспортное средство (шасси):

- идентификационный номер наносится не менее чем в одном месте на раму или часть кузова, не являющуюся легкоъемной;

- идентификационный номер должен быть нанесен четко, способом, обеспечивающим его долговечность и исключающим легкое изменение его знаков. Идентификационный номер наносится без пробелов между знаками;

- высота знаков идентификационного номера должна быть не менее 7 мм для транспортных средств (шасси) категорий М, N, О и не менее 4 мм для транспортных средств категории L;

- допускается наносить идентификационный номер в одну или две строки. В случае нанесения идентификационного номера в две строки, знаки с 1-го по 9-й включительно располагаются на первой строке; знаки с 10-го по 17-й включительно располагаются на второй строке. В начале и в конце строк должен быть проставлен разделитель, который устанавливается изготовителем транспортных средств (шасси) (например знак «*»);

- идентификационный номер, по возможности, должен наноситься с правой стороны, в передней половине транспортного средства (шасси), в легкодоступном для считывания месте.

Идентификационный номер в документах на транспортное средство (шасси), должен быть расположен в одной строке без пробелов и разделителей.

Идентификация проводится путем осмотра транспортного средства органолептическим и инструментальными методами, изучения его регистрационных документов, исследования модельного ряда транспортного средства.

При осмотре транспортного средства определяются следующие идентификационные признаки¹:

- тип, марка, модель, модификация;
идентификационный номер (VIN) и (или) номер рамы или шасси, маркировка частей;

- дата выпуска;

¹ Классификация транспортных средств. Современные технологии производства [Электронный ресурс]. URL: <http://www.extxe.com/18295/klassifikacija-transportnyh-sredstv> (дата обращения: 19.09.2022).

- страна изготовления;
- регистрационный знак или инвентарный номер;
- полная масса, грузоподъемность, количество осей, колесная база;
- тип кузова, кабины, салона или платформы;
- количество дверей, мест для пассажиров, объем грузового отсека;
- площадь грузовой платформы и др.;
- тип подвески, коробки передач, трансмиссии;
- обозначение, параметры и характеристики шин, дисков, аккумуляторных батарей (АКБ);
- тип, рабочий объем, число цилиндров и мощность двигателя;
- тип и цвет лакокрасочного покрытия (далее – ЛКП);
- сведения о базовой комплектации и дополнительном оборудовании, установленном на этом транспортном средстве;
- назначение и использование транспортного средства на дату оценки;
- сведения о специальном оборудовании (оснастке), установленном на транспортном средстве;
- другие идентификационные признаки транспортного средства.

Проведение идентификации транспортного средства осуществляется:

- визуальным определением типа и параметров транспортного средства;
- использованием установленных идентификационных признаков транспортного средства, справочников, программного обеспечения по ремонту транспортного средства, информации изготовителя (импортера) транспортного средства, других доступных достоверных данных при определении типа, марки (модели, модификации), даты выпуска транспортного средства.

При идентификации шин устанавливаются¹:

- их марка, размер, дата выпуска, характеристики по допустимой нагрузке и максимальной скорости движения транспортного средства;
- колесных дисков – марка, размер, материал, технология изготовления (штампованные, литые, кованые и др.), количество спиц и др.;
- аккумуляторных батарей – марка, емкость, дата выпуска.

Установленные идентификационные признаки шин, АКБ и колесных дисков ТС сравниваются с шинами, АКБ и колесными дисками, рекомендованными изготовителем для эксплуатации на данной модификации транспортного средства.

¹ Классификация транспортных средств. Современные технологии производства [Электронный ресурс]. URL: <http://www.extxe.com/18295/klassifikacija-transportnyh-sredstv> (дата обращения: 19.09.2022).

Определяется также комплектация транспортного средства штатным и дополнительным оборудованием, включая оснащенность системами пассивной и активной безопасности.

Все выявленные параметры и характеристики фиксируются в акте осмотра транспортного средства, который является первичным документом, позволяющим установить идентичность транспортного средства при дальнейшей эксплуатации, обслуживании и ремонте. Для определения стоимости транспортного средства, его частей, материалов, технологии ремонта и трудоемкости работ с помощью результатов акта необходимо установить, к какой модификации относится данное транспортное средство. В случае если это невозможно, проводят исследования по распознаванию на основе установленных признаков других модификаций транспортных средств и устанавливают аналог, близкий по признакам к данному транспортному средству.

Раздел 2. Проведение идентификации транспортных средств при производстве регистрационных действий

§ 1. Регистрационные действия, при которых необходим осмотр транспортного средства

Постановка на учет позволяет убедиться, что автомобиль соответствует заводской конструкции, а используемое в нем оборудование безопасно для окружающих. Кроме того, регистрация помогает раскрывать преступления и нарушения, связанные с использованием автотранспорта. Современные технологии позволяют оперативно отследить по номерам автомобиль, используемый злоумышленниками, а транспортное средство без регистрационных знаков будет задержано еще быстрее.

Авто, у которого отсутствует документ с отметкой о постановке на учет, не может быть допущено к участию в движении по дорогам общего пользования. Транспортное средство регистрируется на весь период использования, вплоть до продажи или снятия с учета. Однако в некоторых случаях допускается временная регистрация автомобиля, которая действует в течение определенного срока.

Если новый хозяин не поставит купленный с рук автомобиль на учет, то налог за этот период придется оплачивать прежнему владельцу. Ему же будут направляться автоматические штрафы за нарушения ПДД с дорожных видеокамер.

Прекратить регистрационные действия можно спустя 10 дней с момента продажи транспортного средства. Новый хозяин будет обязан зарегистрировать автомобиль на свое имя.

Причины для отказа в регистрации транспортного средства

Во время постановки на учет сотрудники ГИБДД проверяют автомобиль по базе. Это позволяет убедиться, что он не числится в угоне и проверить наличие запретов на регистрацию. Если автотранспорт был похищен, его изымают. Транспортное средство, находящееся в залоге, зарегистрировать не получится.

В постановке на учет могут отказать, если:

- выявлены конструктивные изменения, запрещенные законодательством;
- номера кузова и двигателя не соответствуют тому, что написано в паспорте технического средства;
- техническое состояние автомобиля не отвечает требованиям безопасности;
- отсутствуют необходимые для регистрации документы.

Кто может ставить автомобиль на учет в ГИБДД

Владелец может лично зарегистрировать автомобиль в ГИБДД или поручить постановку на учет доверенному лицу. Собственниками транспортных средств могут быть как физические лица (граждане), так и юридические – предприятия, банки, службы такси, компании.

Обязательное условие для регистрации – возраст владельца (не менее 16 лет). В противном случае авто регистрируется на отца (мать), усыновителя или опекуна.

Свидетельство о регистрации транспортного средства

После оформления автомобиля в ГИБДД собственнику вместе с номерами выдают СТС – свидетельство о регистрации транспортного средства. Документ представляет собой заламинированную карточку, где указаны:

- фамилия, имя, отчество (ФИО) и адрес регистрации собственника;
- регистрационный знак транспортного средства;
- идентификационный номер (VIN);
- марка, модель, тип и категория автомобиля;
- год выпуска;
- модель двигателя;
- номера мотора, кузова и шасси;
- цвет автомобиля;
- мощность и рабочий объем двигателя;
- серия и номер ПТС (паспорт технического средства, техпаспорт);
- масса (без нагрузки и разрешенная максимальная).

Сроки регистрации автотранспортных средств в ГИБДД

Независимо от того, новый автомобиль или подержанный, он должен быть поставлен на учет не позже, чем через 10 суток после заключения договора купли-продажи. Опоздание даже на один день является нарушением правил регистрации, за которое предусмотрено наказание.

Если владелец придет регистрировать транспортное средство по истечении 10 суток после покупки и это будет зафиксировано сотрудником ГИБДД, то нарушителю грозит штраф в пределах 1500–2000 рублей. При этом автомобиль будет зарегистрирован.

Если не поставленное на учет авто остановят сотрудники ДПС, то первичный штраф составит 500–800 рублей. При повторном задержании предусмотрен штраф в размере 5 000 рублей или лишение водительских прав на 1–3 месяца.

За забытое дома свидетельство о регистрации транспортного средства водителю могут вынести предупреждение или выписать штраф на 500 рублей. Если у водителя нет возможности быстро получить документы, попросив друзей или родственников привезти их, автомобиль может быть эвакуирован на штрафстоянку.

Какие документы необходимы для регистрации автомобиля в ГИБДД

Чтобы поставить авто на учет, нужен паспорт собственника – без этого документа не совершаются никакие процедуры по регистрации собственности. Кроме гражданского паспорта, понадобятся и другие документы.

Документ, подтверждающий право собственности¹

Купленный автомобиль является собственностью, право на владение которой должно быть подтверждено документально:

- договором купли-продажи;
- свидетельством о наследственном праве;
- документом о выделении транспортного средства инвалиду;
- решением суда, постановлением пристава-исполнителя;
- договором мены, дарения;
- выпиской из акта передачи, составленного при реорганизации предприятия;
- актом передачи транспортного средства, выигранного в лотерею, и т.п.

Договор купли-продажи нового авто составляют сотрудники автосалона. Если же автомобиль приобретается с рук, важно проследить, чтобы в нем были отражены:

- фамилия, имя, отчество, место прописки продавца и покупателя;
- основная информация о транспортном средстве, взятая из ПТС;
- стоимость авто – цифрами и прописью;
- факт передачи автомобиля от старого владельца новому.

Документ составляется в трех экземплярах (для продавца, покупателя и ГИБДД) и заверяется подписями обеих сторон.

Паспорт транспортного средства (ПТС).

В бумажный ПТС при постановке авто на учет должны быть вписаны данные нового владельца (фамилия, имя, отчество, адрес регистрации), а также дата покупки. Это можно сделать самостоятельно или попросить выполняющего регистрацию сотрудника ГИБДД. Запись в ПТС заверяется подписями предыдущего и нового владельца.

Необходимо учесть, что автомобили, выпущенные после 1 ноября 2020 г., не имеют бумажного техпаспорта – только электронный вариант. Это исключает возможность подделки или утраты документа.

Полис ОСАГО²

Без этого документа поставить автомобиль на учет в ГИБДД не получится. Чтобы оформить полис страхования автогражданской ответственности, необходимы:

¹ Зачем ставить машину на учет [Электронный ресурс]. URL: <https://опкбр.пф/index/zachem-stavit-mashinu-na-uchet> (дата обращения: 19.09.2022).

² Там же.

- гражданский паспорт нового владельца;
- водительское удостоверение;
- договор купли-продажи либо иной документ, подтверждающий право собственности.

Кроме того, при возрасте автомобиля более четырех лет необходима действующая диагностическая карта – этот документ выдают при техническом осмотре.

Технический осмотр проводится, чтобы обезопасить водителя и других участников дорожного движения от ДТП по причине неисправности рулевого управления или тормозного механизма. Страховым компаниям диагностическая карта нужна, чтобы убедиться в исправности авто. При отсутствии этого документа страховой полис оформлен не будет – соответственно, сотрудники ГИБДД откажут автовладельцу в регистрации транспортного средства.

Легковые автомобили, находящиеся в частной собственности, до достижения четырехлетнего возраста технический осмотр не проходят. Авто старше четырех, но младше десяти лет технический осмотр необходим раз в два года, а после достижения десятилетнего возраста – ежегодно.

Выполняется техосмотр специализированными организациями, которые после проверки на специальном оборудовании основных параметров автомобиля выдают диагностическую карту. В документе указывают, способно ли авто передвигаться, не создавая угроз безопасности дорожного движения.

Застраховав автомобиль, необходимо предъявить инспектору в ГИБДД полис ОСАГО для регистрации.

Надо ли для регистрации ставить спутниковую систему «ЭРА-ГЛОНАСС»¹?

Новые автомобили российского производства с 2017 г. уже на заводе комплектуются спутниковой системой экстренного реагирования «ЭРА-ГЛОНАСС». При покупке транспортного средства более ранних годов выпуска специально устанавливать ее не нужно, если авто не будет использоваться для предпринимательской деятельности.

Регистрация автомобиля осуществляется в любом РЭО ГИБДД независимо от того, где зарегистрированы новый хозяин транспортного средства и его бывший владелец. Так, если водитель прописан в Набережных Челнах, а покупку совершил в Казани, ему незачем гнать авто для регистрации в свой город. Эту процедуру можно выполнить в Казани и ехать домой уже на оформленном автомобиле.

¹ Зачем ставить машину на учет [Электронный ресурс]. URL: <https://опкбр.пф/index/zachem-stavit-mashinu-na-uchet> (дата обращения: 19.09.2022).

Так, при покупке, например, в КАН АВТО задача упрощается – на территории группы компаний представлены отделения ГИБДД, где можно зарегистрировать автомобиль. Регистрация проводится в рабочие часы.

Постановка авто на учет по доверенности.

Если у владельца нет возможности самостоятельно прибыть в ГИБДД для регистрации, он может попросить об этом друга или родственника, вручив доверенность. Документ заверяется нотариально или просто пишется от руки. Однако во втором случае сотрудник РЭО может потребовать предъявить паспорт собственника.

Как происходит регистрация транспортных средств в ГИБДД. В назначенные для приема часы нужно прибыть в ГИБДД на регистрируемом автомобиле.

В первую очередь транспортное средство подвергается осмотру инспектором РЭО, который сверяет номера кузова и двигателя с информацией в документах. Если нарушений не выявлено, владелец проходит в здание ГИБДД, где сдает документы для постановки авто на учет и через некоторое время получает СТС и регистрационные знаки.

§ 2. Требования к идентификации транспортных средств

С вступлением в силу 1 января 2020 г. Федерального закона от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»¹ (далее – Федеральный закон), на основе перехода от ведомственного регулирования этой сферы деятельности к закреплению законодательства на федеральном уровне определена новая концепция предоставления государственной услуги по регистрации транспортных средств. А появление понятия дополнительной маркировки является одним из результатов совершенствования нормативно – правового регулирования отношений, возникающих в процессе предоставления государственной услуги по регистрации транспортного средства. Исходя из положений ст. 12 Федерального закона дополнительная маркировка транспортного средства (основного компонента транспортного средства) представляет собой идентификационный номер транспортного средства (основного компонента транспортного средства), дополнительно нанесённый на основной компонент транспортного средства в случаях, установленных Федеральным зако-

¹ О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ном. Конкретные случаи, обуславливающие необходимость нанесения дополнительной маркировки, приведены в ч. 2 ст. 20 Федерального закона, а именно если идентификация транспортного средства невозможна вследствие того, что маркировка этого транспортного средства или маркировка основного компонента этого транспортного средства уничтожена вследствие коррозии или проведённого ремонта либо подделана, сокрыта, изменена или уничтожена вследствие противоправных действий третьих лиц. Таким образом, необходимость нанесения дополнительной маркировки является обязательным условием в отношении транспортных средств, имеющих изменённую маркировку.

Порядок нанесения и применения дополнительной маркировки регламентируются постановлением Правительства Российской Федерации от 12 декабря 2019 г. № 1653 «Об утверждении требований к дополнительной маркировке транспортного средства, порядка её нанесения и применения»¹. Нанесение дополнительной маркировки законодателем отнесено к заявительному порядку инициирования, не предусматривающего выражения соответствующего волеизъявления о ее нанесении. Это означает, что обращение заявителя в регистрирующий орган с заявлением о совершении регистрационных действий, предполагающих представление транспортного средства для осмотра, является первоочередным и обязательным условием. Нанесение дополнительной маркировки также обеспечивается соблюдением следующих обязательных и последовательных требований:

- а) выявление признаков изменения маркировочных обозначений;
- б) невозможность идентификации транспортного средства в следствии уничтожения идентификационной маркировки;
- в) установление идентификационного номера транспортного средства, присвоенного изготовителем. И если нормативно-правовое содержание порядка установления невозможности идентификации и принятия решения об установлении нанесённого изготовителем идентификационного номера определяются соответствующим процессуальным законодательством, то выявление признаков изменения маркировочных обозначений подробно регламентируется приказом МВД России от 21 декабря 2019 г. № 950 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления госу-

¹ Об утверждении требований к дополнительной маркировке транспортного средства, порядка её нанесения и применения, вместе с Требованиями к дополнительной маркировке транспортных средств, порядком ее нанесения и применения [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 12 декабря 2019 г. № 1653: вместе с Требованиями к дополнительной маркировке транспортных средств, порядком её нанесения и применения. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».

дарственной услуги по регистрации транспортного средства»¹ (далее – Административный регламент). В частности, Административным регламентом установлены следующие признаки изменения идентификационной маркировки транспортного средства: непосредственно изменение, сокрытие и уничтожение. Федеральным законом данные признаки конкретизируются через призму оформленного решения о невозможности идентификации маркировки, уничтоженной такими обстоятельствами, как: коррозия, проведение ремонтных работ, а также подделка, сокрытие, изменение или уничтожение вследствие противоправных действий третьих лиц. Административным регламентом, впервые, предусматривается порядок действий должностного лица по опломбированию элементов транспортного средства, направляемого в орган внутренних дел по факту выявления признаков изменения маркировки, которым определяются:

I. Вид идентификационных элементов, используемых при опломбировании: пломбы, печати, бирки (далее – пломба).

II. Порядок оформления пломб: в соответствии с рекомендуемым Административным регламентом образцом.

III. Способ крепления: суровыми нитками (банковским шпагатом), металлической проволокой или иными способами, позволяющими исключить замену пломб без разрушения целостности.

IV. Место крепления: на несъёмных частях транспортного средства, защищённых от воздействия окружающей среды. На основании изложенного при осуществлении осмотра транспортного средства должностным лицом реализуются задачи, требующие наличия специальных познаний в области криминалистической экспертизы и технической диагностики. А принимая во внимание обязанность фотофиксации представляемых на осмотр при совершении регистрационных действий транспортных средств и в некоторых случаях необходимость их опломбирования, можно резюмировать, что реализуемые должностным лицом Госавтоинспекции задачи фактически корреспондируют положения процессуальных нормативных правовых актов, регламентирующих порядок использования объектов для установления обстоятельств, могущих иметь какое-либо значение. Опломбирование элементов транспортного средства таким образом выступает гарантией того, что в последующем дополнительная маркировка будет нанесена в отношении конкретного транспортного средства, исключаящее подмену каких-либо элементов и самого транспортного средства. Однако вопрос об обеспечении неприкосновенности транспортного средства до проведения исследования (экспертизы) на сегодняшний день нормативно не урегулирован. Нане-

¹ Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления государственной услуги по регистрации транспортного средства [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 21 декабря 2019 г. № 950. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

сение дополнительной маркировки осуществляется органами по сертификации, испытательными лабораториями (центрами) и организациями-изготовителями транспортных средств и предполагает указание идентификационного номера, присвоенного изготовителем автомобиля, или номера основного компонента, а также буквенно-цифрового обозначения транспортных средств для идентификации.

Согласно решению Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»¹, установлены требования к табличкам изготовителя транспортных средств (шасси), оценка соответствия которых проводится в форме одобрения типа.

Табличка изготовителя должна быть размещена в удобном для считывания месте – части транспортного средства (шасси), не подлежащей замене в процессе эксплуатации, и не должна быть снимаемой без применения специального инструмента. Для транспортных средств категории L допускается располагать дополнительную табличку исходя из возможностей компоновки транспортного средства.

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

- 1) наименование изготовителя;
- 2) идентификационный номер транспортного средства;
- 3) технически допустимая максимальная масса транспортного средства;
- 4) технически допустимая максимальная масса автопоезда, если транспортное средство может быть использовано для буксировки прицепа (полуприцепа);
- 5) технически допустимая максимальная масса, приходящаяся на каждую из осей транспортного средства, начиная с передней оси;
- 6) технически допустимая максимальная нагрузка на опорно-сцепное устройство (указывается для полуприцепа);
- 7) номер одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси). Разрешается не указывать коды распространения, продления и исправления одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).

Если технически допустимая максимальная масса, указываемая в соответствии с подп. 3, 4 и 5 настоящего пункта, превышает соответствующую разрешенную максимальную массу (Приложение № 5 к настоящему техническому регламенту), то значения масс указываются

¹ О безопасности колесных транспортных средств [Электронный ресурс]: технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

в двух столбцах: технически допустимая максимальная масса – в левом столбце; разрешенная максимальная масса – в правом столбце.

Для шасси указывается только информация, содержащаяся в подп. 1, 2 и 7.

Информация, содержащаяся в подп. 1–7 п. 2.1, может, по выбору изготовителя, частично располагаться на дополнительной табличке (наклейке), расположенной ниже или сбоку от основной таблички. На этой дополнительной табличке может быть также размещен единый знак обращения продукции на рынке государств – членов Таможенного союза.

Таблички, указанные в пп. 2.1 и 2.2, могут быть выполнены в виде наклеек, которые должны разрушаться при попытке снять их механическим путем¹.

Информация на табличке (табличках) изготовителя должна быть нанесена четко и способом, исключающим истирание. Для транспортных средств (шасси) категорий М, N, O идентификационный номер на табличке (табличках) изготовителя должен быть нанесен шрифтом размером не менее 4 мм. Для транспортных средств категории L идентификационный номер на табличке (табличках) изготовителя должен быть нанесен шрифтом размером не менее 3 мм.

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

Компоненты транспортных средств, выпускаемые в обращение в качестве сменных (запасных) частей, в своей маркировке должны содержать:

- наименование или товарный знак изготовителя;
- информацию о специфических конструктивных характеристиках, влияющих на безопасность (при наличии);
- знак официального утверждения «Е» или «е» либо единый знак обращения продукции на рынке государств – членов Таможенного союза.

На каждом транспортном средстве категорий М и N должны быть предусмотрены места установки одного переднего и одного заднего государственного регистрационного знака установленных размеров.

На каждом транспортном средстве категорий L и O должны быть предусмотрены места установки одного заднего государственного регистрационного знака установленных размеров.

Место для установки государственного регистрационного знака должно представлять собой плоскую вертикальную поверхность и долж-

¹ О безопасности колесных транспортных средств [Электронный ресурс]: технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

но располагаться таким образом, чтобы исключалось загораживание государственного регистрационного знака элементами конструкции транспортного средства. При этом государственные регистрационные знаки не должны уменьшать углы переднего и заднего свесов транспортного средства, закрывать внешние световые и светосигнальные приборы, выступать за боковой габарит транспортного средства.

Место установки заднего государственного регистрационного знака должно обеспечивать выполнение следующих условий:

Государственный регистрационный знак должен устанавливаться по оси симметрии транспортного средства или слева от нее по направлению движения транспортного средства.

Государственный регистрационный знак должен устанавливаться перпендикулярно продольной плоскости симметрии транспортного средства $0000068.wmz$ 3° и перпендикулярно опорной плоскости транспортного средства.

Однако если конструкция транспортного средства не позволяет установить государственный регистрационный знак перпендикулярно опорной плоскости транспортного средства, то для государственных регистрационных знаков, высота верхнего края которых от опорной поверхности не более 1200 мм, допускается увеличение отклонения от вертикальной плоскости до 30° , если поверхность, на которой устанавливается государственный регистрационный знак, обращена вверх, и 15° , если эта поверхность обращена вниз.

Для находящегося в снаряженном состоянии транспортного средства высота от опорной плоскости нижнего края государственного регистрационного знака для транспортных средств, кроме относящихся к категории L, должна быть не менее 300 мм, для транспортных средств категории L она должна быть не менее 200 мм, а высота его верхнего края должна быть не более 1200 мм.

Если конструкция транспортного средства не позволяет обеспечить указанную в первом абзаце настоящего пункта высоту расположения государственного регистрационного знака, допускается его размещение таким образом, чтобы высота его верхнего края насколько возможно минимально превысила размер 1200 мм.

Государственный регистрационный знак должен быть видимым в пространстве, ограниченном четырьмя плоскостями, образующими углы видимости не менее: вверх – 15° , вниз – 0° , влево и вправо – 30° .

Должна обеспечиваться возможность прочтения заднего государственного регистрационного знака с расстояния не менее 20 м в темное время суток при условии его освещения штатными фонарями, предусмотренными конструкцией транспортного средства для этой цели.

Данное требование не распространяется на надписи, указывающие на государственную принадлежность, и «ТРАНЗИТ», а также на

изображение государственного флага государства – члена Таможенного союза¹.

Таким образом, идентификация ТС устанавливает конструктивные, функциональные и эксплуатационные параметры и характеристики транспортного средства, определяющие марку, модель, модификацию (далее – идентификационные признаки ТС); исследует маркировочные обозначения и другие тождественные признаки для расшифровки информации о ТС и применения ее при определении стоимости ТС, восстановительного ремонта и размера вреда, причиненного повреждением ТС, проведении маркетинга; определяет соответствие установленных данных о ТС, которые указаны в регистрационных и технических документах, выданных в отношении ТС.

§ 3. Обеспечение возможности идентификации транспортных средств по государственным регистрационным знакам

В 2017 г. Правительство РФ выступило с инициативой внесения на рассмотрение в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проекта федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях». Законопроект предусматривает, что решения о наложении штрафов за отдельные нарушения правил дорожного движения могут приниматься без составления протокола об административном правонарушении, если они фиксируются гражданами, зарегистрированными на портале государственных услуг, с использованием технических средств с функциями видеозаписи и специального программного обеспечения².

Верховный Суд Российской Федерации внес некоторые коррективы в развитие рассматриваемой формы сообщения граждан в полицию о нарушениях правил дорожного движения. Статус Вооруженных Сил Российской Федерации обусловлен тем, что существует иной порядок привлечения военнослужащих к административной ответственности за административные правонарушения в сфере дорожного движения. Однако ст. 2.6.1, ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ установлен особый порядок привлечения к административной ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения при их фиксации работающими

¹ О безопасности колесных транспортных средств [Электронный ресурс]: технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: проект Федер. закона Рос. Федерации № 291354-7: ред., принятая Гос. Думой Федер. Собрания Рос. Федерации в I чтении 7 февраля 2019 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, либо работающими в автоматическом режиме средствами фото- и киносъемки, видеозаписи (далее – технические средства, работающие в автоматическом режиме). В указанных случаях протокол об административном правонарушении не составляется, постановление по делу об административном правонарушении выносится без участия собственника (владельца) транспортного средства и оформляется в порядке, предусмотренном ст. 29.10 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ).

Анализ положений указывает на наличие обязательного знака нарушения с фиксацией – его автоматизации. Если такое транспортное средство установлено в фиксированном положении или транспортное средство движется по утвержденному маршруту в соответствии с установленным порядком, автоматический режим контроля за всеми административными правонарушениями, для которых оно предназначено, независимо от усмотрения человека, подразумевает эксплуатацию соответствующих технических средств без прямого воздействия на них человека. Кроме того, материалы, созданные с использованием автоматизированных технических средств, должны содержать информацию о дате, времени и географических координатах указанного события¹.

Исходя из этого, законность существующей практики использования мобильных устройств в качестве средства устранения нарушений правил дорожного движения и последующего образования, а также для подачи апелляций в правоохранительные органы ставится под сомнение. Применяемая процедура привлечения нарушителей к ответственности (ст. 29.10 КоАП РФ) не может быть реализована с учетом действующего законодательства, но это не исключает преимуществ мобильных приложений для рассматриваемой операции, поскольку жалоба, включая фотоматериалы и видеозаписи, подтверждающие факт правонарушения, составляется и направляется в рамках программы, направленной на выявление правонарушений, совершенных с использованием мобильных устройств, и, следовательно, не может быть реализована в соответствии с действующим законодательством, но это не исключает преимуществ мобильных приложений для рассматриваемой операции, поскольку жалоба, включая фотоматериалы и видеозаписи, подтверждающие факт правонарушения, составлена и отправлена, а возможности современного мобильного приложения позволяют блокировку контента «для взрослых»

¹ О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 25 июня 2019 г. № 20. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

исключить. При этом действующим законодательством по делам об административных правонарушениях установлено, что рассмотрение дела об административном правонарушении должно проводиться в присутствии владельца автомобиля. На сегодняшний день, даже для решения этой проблемы, возможность реализации программного обеспечения такого приложения, активно обсуждается.

По мнению автора, наиболее эффективной мерой будет оснащение общественного транспорта (автобусов, троллейбусов, трамваев) разрешением снимать видео с автомобиля с помощью установленного программного обеспечения мобильных приложений «Народный инспектор» и «Spot». Видеозаписи, полученные в течение рабочего дня, обрабатываются оператором на предмет наличия признаков правонарушений в сфере дорожного движения, а фрагменты с такой информацией отправляются на сервер или в отделы Государственной инспекции безопасности дорожного движения. Данный вид крепления с помощью специального программного обеспечения можно обнаружить по месту нахождения автоматического режима, толкование которому дано концепцией Российской Федерации, поскольку автобусы и другой общественный транспорт движутся по фиксированному маршруту, а видеозапись ведется в фиксированном режиме¹.

Несмотря на все свои преимущества, мы считаем, что использование мобильных приложений недостаточно эффективно для устранения нарушений, таких как несоблюдение предписанных дорожных знаков или нарушение правил обгона, поскольку рекомендуется использовать видеозапись. Не возможно полностью отобразить информацию об административном правонарушении на фотографии, потому что автомобиль находится в движении. В то же время может показаться сложным сделать несколько фотографий, например, в момент поворота транспортного средства в нарушение требований дорожных знаков, поскольку каждая фотография обрабатывается приложением за считанные секунды.

В этом случае решением проблемы может быть добавление функций приложения с возможностью записи видео. В качестве дополнительного направления я считаю необходимым рассмотреть возможность устранения неудовлетворительных дорожных условий с помощью специального программного обеспечения. На сегодняшний день мобильное приложение «Spot» усовершенствовано за счет добавления функции устранения недостатков в техническом и эксплуатационном состоянии элементов дорожной сети. В то же время теперь можно устранить дефекты дорожного покрытия и другие дефекты состояния дорожных объектов

¹ Амеличкин А.В., Исаев М.М. Использование специального программного обеспечения для мобильных устройств в целях повышения эффективности обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и практика администрирования. 2020. № 3.

в приложении. Недостатки, такие как выбоины на дороге, другие дефекты (решетки с трещинами, бороздами), а также люки и направляющие, расположение которых относительно дорожного покрытия не соответствует требованиям государственных стандартов в области безопасности дорожного движения и при наличии всех признаков являются составной частью административного правонарушения, ответственность за которое предусмотрена ст. 12.34¹.

Следует отметить, что в этом случае технические стандарты устанавливают определенные показатели в установленных единицах измерения. Следовательно, необходимы измерения, чтобы интерфейс приложения не допускал нарушений на данном этапе его разработки. Поэтому устранение этих недостатков в будущем будет не совсем эффективным. Изображения, сделанные с помощью мобильного приложения, не могут быть использованы в качестве доказательства даже в случае очевидных изображений, когда из-за глубины лужи исчезает колесо автомобиля и т.д.²

Фотографировать линейкой недопустимо, так как измерительные приборы должны пройти соответствующую метрологическую экспертизу и пройти сертификацию в соответствии с установленным порядком.

Считается целесообразным предложить добавить функцию виртуальной линейки для улучшения пользовательского интерфейса мобильного приложения. Сегодня это отдельное приложение для смартфонов, разработанное для устройств под управлением операционных систем «iOS» и «Android». По аналогичному принципу на местах должны проводиться дальнейшие разработки, позволяющие, например, при наведении камеры смартфона на лужу определять ее размер и отправлять полученные данные на сервер для принятия дальнейших мер по устранению недостатков в рабочем состоянии дорожной сети.

Поэтому важно отметить, что, несмотря на высокую производительность, ожидаемую от разработки и использования специализированного программного обеспечения для устранения нарушений правил дорожного движения для мобильных устройств, есть области, которые необходимо улучшить. В частности, процесс расследования уголовного преступления с помощью мобильного приложения не реагирует на автоматический режим. Из этого следует, что резолюция неприемлема в отсутствие автовладельца. Это, конечно, повышает эффективность, но не полностью отвечает требованиям оптимизации и скорости, с которой ви-

¹ Амеличкин А.В., Исаев М.М. Использование специального программного обеспечения для мобильных устройств в целях повышения эффективности обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и практика администрирования. 2020. № 3.

² Там же. С. 25.

новый предстает перед судом. Мы видим решение этой проблемы в оснащении общественного транспорта видеомагнитофонами, установленными с помощью программного продукта. Кроме того, функции программного обеспечения и прикладного интерфейса, предназначенные для записи конкретных нарушений правил дорожного движения, не подходят для материалов, соответствующих доказательствам административного правонарушения, и поэтому предлагается расширить функциональность, добавив функции видеозаписи и виртуальной линейки¹. В результате реформы 2012 г. управление системой техосмотра транспортных средств было передано Российскому союзу автостраховщиков (РСА), который сегодня также занимается аккредитацией компаний, занимающихся техническим техосмотром. В результате государственные органы управления дорожным движением утратили контрольные функции в сфере государственного технического контроля, а сама служба перестала быть государственной. Основная проблема заключается в том, что в настоящее время около половины российских водителей не проходят ежегодный техосмотр транспортных средств. Многие страховые компании часто продают диагностические карты – документы, выданные на основании результатов технического осмотра транспортного средства, бесплатно, без предоставления транспортного средства и проверки его технического состояния, в результате чего честные операторы (станции) технического осмотра остаются без работы².

Страховые компании не заинтересованы в техническом обслуживании транспортных средств, поскольку им это невыгодно: в случае аварий с участием неисправных транспортных средств нельзя прибегать к страховым выплатам. В то же время страховщики предписывают покупать диагностические карты на связанных с ними контрольных станциях. Клиентам, которые не приобрели диагностические карты, будет отказано в продаже полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО). Кроме того, большинству водителей диагностическая карта нужна исключительно для покупки полиса ОСАГО – часто на контрольно-пропускных пунктах в лучшем случае проводится только визуальный осмотр, а затем выдается диагностическая карта. Часто покупка этого документа возможна без предъяв-

¹ Амеличкин А.В., Исаев М.М. Использование специального программного обеспечения для мобильных устройств в целях повышения эффективности обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и практика администрирования. 2020. № 3.

² Лисеенко В.И. Государственный технический осмотр транспортных средств: современные проблемы и пути их решения // Вестник ННГУ. 2018. № 1.

ления автомобиля прямо из дома за сумму от 1000 рублей или чуть больше¹.

Отмечается, что контроль со стороны органов государственной власти носит чисто формальный характер, производственные аспекты деятельности операторов остаются без контроля, потребители получают некачественные услуги, между операторами возникает «недобросовестная конкуренция». В результате сам институт технического контроля дискредитирован. Развитию негативных тенденций в сфере технического осмотра транспортных средств значительно способствовала частичная отмена ответственности за отказ в техническом осмотре.

До сих пор водитель мог нести ответственность за отсутствие билета на прохождение государственного технического осмотра (далее – билет ГТО) в соответствии со ст. 12.3, ч. 2 «Управление транспортным средством водителем, не имеющим билета на прохождение Государственного технического осмотра» КоАП РФ 12.1 «Управление транспортным средством, не прошедшим государственный технический осмотр», в этом случае такая мера уже применялась, для обеспечения процедуры совершения административного правонарушения, например, снятия номерных знаков с транспортного средства.

Следствием попытки управления автомобилем без государственного номерного знака может стать ответственность по другой статье КоАП РФ – ч. 2 ст. 12.2 «Вождение автомобиля без государственного регистрационного номера», которое предусматривает штраф в размере пяти тысяч рублей или лишение водительских прав на срок от одного до трех месяцев².

Таким образом, появилась система санкций, которая является неотъемлемым инструментом административного и правового влияния и не позволяет водителям уклоняться от ответственности за несоблюдение технического осмотра.

С началом реформы в 2012 г. сотрудники ГИБДД лишились права проверять наличие у водителя талона ГТО и, соответственно, факт его проезда. Обязанность иметь при себе этот документ в момент вождения была исключена из правил дорожного движения, ответственность за нарушение этого обязательства снята, а соответствующий пункт (ч. 2 ст. 12.1) исключен из КоАП РФ.

Талоны ГТО были заменены диагностическими картами. В связи с этим в настоящее время сотрудники ГИБДД не имеют права запрещать эксплуатацию транспортного средства при несоблюдении техосмотра, а также не имеют полномочий проверять наличие у водителей диагности-

¹ Техосмотр в провале: что делать? [Электронный ресурс]. URL: <http://www.zr.ru/content/articles/823571-texosmotr-vprovale-cto-delat> (дата обращения: 26.09.2022).

² Лисеенко В.И. Государственный технический осмотр транспортных средств: современные проблемы и пути их решения // Вестник ННГУ. 2018. № 1.

ческих карт через Единую автоматизированную информационную систему технического осмотра (ЕАИСТО). Это наиболее удобный способ получения информации о техническом осмотре автомобиля.

Только агентства технического надзора и страховые компании имеют доступ к этой базе данных. Однако для некоторых категорий транспортных средств штрафы за несоблюдение технического осмотра, предусмотренные ч. 2 ст. 12.1 КоАП РФ, остаются в силе.

В соответствии с ч. 1 ст. 15 Федерального закона от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» была установлена периодичность технического осмотра определенных категорий транспортных средств. В частности, каждые шесть месяцев транспортные средства, предназначенные для перевозки людей и опасных грузов, то есть такси, автобусы, грузовики, предназначенные или оборудованные для перевозки людей, вмещающих более восьми человек, должны проходить технический осмотр в дополнение к месту водителя¹.

¹ Лисеенко В.И. Государственный технический осмотр транспортных средств: современные проблемы и пути их решения // Вестник ННГУ. 2018. № 1.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Изучение положения Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России как ведущего органа в области безопасности дорожного движения в качестве одного из видов деятельности, направленных на идентификацию транспортных средств при государственной регистрации, позволяет сделать следующие основные выводы и предложения по безопасности дорожного движения и путям повышения безопасности дорожного движения.

Радикальные изменения, которые в настоящее время происходят во всех сферах жизни российского общества, точно не создали благоприятных условий для безопасности дорожного движения. Это связано со значительными изменениями, которые вошли в жизнь общества в результате социально-экономических реформ. Расширение дорожной инфраструктуры явно отстает от растущего спроса людей на транспортные средства. Большая часть из них технически не соответствует требованиям ГОСТа. Автомобили, выпускаемые отечественными заводами, не всегда оснащены устройствами безопасности. Профилактическая работа сотрудников дорожной полиции на автотранспортных предприятиях ослабла, выдача предписаний должностным лицам сократилась.

Правовое регулирование деятельности дорожной полиции в области безопасности дорожного движения характеризуется большим количеством и неадекватной систематикой нормативных актов, которые, с одной стороны, вызывают значительные пробелы в нормировании, особенно государственного управления в этой области, а с другой стороны, противоречия в нормах, утвержденных различными органами власти для регулирования одного и того же типа общественных отношений.

С учетом международных требований и обязательств России усилиями Минтранса в стране сформирована система контроля за идентификацией транспортных средств при их регистрации.

Ведется дальнейшая работа по согласованию требований безопасности для производимого и импортируемого автомобильного оборудования, а также совершенствуется национальная система сертификации транспортных средств.

Разнообразие и сложность социальных отношений, развивающихся в сфере БДД, требуют создания упорядоченного набора нормативных правовых актов, формирующих правовую систему в этой области. Правовая система в области БДД состоит из Конституции Российской Федерации, федеральных законов, актов Президента России, постановлений Правительства Российской Федерации, межведомственных (межведомственных) нормативных правовых актов федерального и регионального уровней. В эту систему, помимо российских правовых актов, входят международные документы по безопасности дорожного движения, к ко-

торым присоединилась Российская Федерация. На сегодняшний день правовая система в целом эволюционировала в области обеспечения БДД, но некоторые ее положения все еще нуждаются в уточнении. По-прежнему необходимо искать оптимальные формы взаимодействия между различными министерствами и ведомствами, чтобы избежать дублирования и разнообразия нормативных актов по одному и тому же объекту регулирования. Нормативное законодательство, направленное на предотвращение несчастных случаев на транспортных предприятиях, требует дальнейшего развития и адаптации, что особенно актуально для деятельности лиц, осуществляющих коммерческие перевозки грузов и пассажиров. Совершенствование правового регулирования в области безопасности дорожного движения осуществляется по следующим основным направлениям:

- создание целостной системы правового регулирования в этой сфере и стратегическое планирование путей развития;
- унификация основных документов, регулирующих деятельность уполномоченных государственных органов, выделение и конкретизация направлений деятельности в области БДД;
- гармонизация российского законодательства и других нормативных актов с международными правовыми нормами и стандартами;
- систематизация действующих документов, которая предусматривает отмену устаревших уставов и своевременную разработку новых и действующих документов;
- повышение уровня проработки принятых нормативных правовых актов для всех уровней административных структур.

В настоящее время уже трудно представить современное функционирование отраслей экономики, производство материальных благ и жизнь обычного гражданина без транспортных средств. Транспортные средства по-прежнему играют большую роль в развитии экономического потенциала страны. Однако использование транспортных средств по их функциональному назначению сопряжено с рядом негативных обстоятельств. Прежде всего, это несчастные случаи и связанные с ними смерти, травмы, травмирующие людей. Во-вторых, это создает серьезную нагрузку на атмосферу, гидросферу, литосферу, природу и жизненное пространство из-за увеличения выбросов загрязняющих веществ и шума. Поэтому современный специалист в области наземной техники должен представлять ее конструктивные особенности не только с точки зрения ее эффективного использования, но и с точки зрения ее безопасного и законного применения, а также проверять систему учета и контроля технического состояния транспортных средств на максимальный уровень эксплуатационной безопасности. Организация учета и контроля технического состояния транспортных средств в Российской Федерации постоянно развивается и совершенствуется. Однако есть еще много проблем, кото-

рые необходимо решить или улучшить. По словам автора, некоторые из них следующие:

- необходимость улучшения процессов регистрации транспортных средств, ориентированных на массовый поток клиентов;

- необходимость совершенствования процессов контроля технического состояния транспортных средств, преобладание доли объективных методов оценки их технического состояния над субъективными;

- оптимизация количества диагностических параметров при техническом осмотре;

- необходимость совершенствования нормативно-методической документации по оценке технического состояния транспортных средств.

С другой стороны, совершенствование законодательства в области безопасности дорожного движения и проведенная административная реформа создают хорошие предпосылки для оптимизации организации деятельности Госавтоинспекции. Проводимая в настоящее время административная реформа обеспечивает повышение эффективности деятельности органов исполнительной власти и качества государственных услуг. Правительство России утвердило порядок разработки и утверждения административных положений о выполнении государственных функций и административных положений об оказании государственных услуг. На основании этого постановления административные положения должны определять сроки и порядок административных процедур и административных действий федерального правительства, систему связи между структурными подразделениями и их персоналом, а также взаимодействие между заявителем и исполнительным органом.

В заключение хотелось бы отметить, что предоставление государственных услуг Министерством внутренних дел Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения сегодня имеет особое значение, многогранно, напрямую связано с социальной и экономической сферой общества. Регистрация транспортных средств в Госавтоинспекции – это сложный режим, который затрагивает значительную сферу общественных отношений и требует надлежащего правового регулирования.

Формы документов идентифицирующих транспортное средство:

ПАСПОРТ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА	
Лицевая сторона	
<p>00 AA 000000 Особые отметки Наименование (ф.и.о.) собственника _____ _____ Адрес _____ _____ Дата продажи (передачи) _____ Документ на право собственности _____ _____ Адрес _____ Дата продажи (передачи) _____ Документ на право собственности _____ _____ Подпись прежнего собственника _____ М.П. Подпись настоящего собственника _____ М.П. Свидетельство о регистрации ТС _____ серия _____ № _____ Государственный регистрационный номер _____ М.П. Подпись _____ Дата регистрации _____ Выдано ГИБДД _____ _____ М.П. Подпись _____ _____ Отметка о снятии с учета Дата снятия с учета _____ _____ М.П. Подпись _____</p>	<p>Особые отметки 1. Идентификационный номер (VIN) _____ _____ 2. Марка, модель ТС _____ _____ 3. Наименование (тип ТС) _____ 4. Категория ТС _____ 5. Год выпуска ТС _____ 6. Модель, №двигателя _____ 7. Шасси (рама) № _____ 8. Кузов (кабина, прицеп) № _____ 9. Цвет кузова (кабины, прицепа) _____ 10. Мощность двигателя, л.с. (кВт) _____ 11. Рабочий объем двигателя, куб. см _____ 12. Тип двигателя _____ 13. Экологический класс _____ 14. Технически допустимая максимальная масса, кг _____ 15. Масса в снаряженном состоянии, кг _____ 16. Изготовитель ТС (страна) _____ _____ 17. Одобрение типа ТС № _____ от _____ _____ 18. Страна вывоза ТС _____ 19. Серия, №ТД, ТПО _____ 20. Таможенные ограничения _____ _____ _____ 21. Наименование (ф.и.о.) собственника ТС _____ _____ 22. Адрес _____ _____ 23. Наименование организации, выдавшей паспорт _____ 24. Адрес _____ _____ 25. Дата выдачи паспорта _____ _____ Подпись прежнего собственника _____ М.П. _____ Подпись настоящего собственника _____ М.П.</p>

Обратная сторона

<p>Особые отметки Наименование (ф.и.о.) собственника _____</p> <p>Адрес _____</p> <p>Дата продажи (передачи) _____ Документ на право собственности _____</p> <p>Особые отметки Наименование (ф.и.о.) собственника _____</p> <p>Адрес _____</p> <p>Дата продажи (передачи) _____ Документ на право собственности _____</p> <p>Подпись прежнего собственника _____ М.П. Подпись настоящего собственника _____ М.П. Подпись прежнего собственника _____ М.П. Подпись настоящего собственника _____ М.П. Свидетельство о регистрации ТС _____ серия _____ № _____ Государственный регистрационный номер _____ Дата регистрации _____ Выдано ГИБДД _____</p> <p>Свидетельство о регистрации ТС _____ серия _____ № _____ Государственный регистрационный номер _____ Дата регистрации _____ Выдано ГИБДД _____</p> <p>М.П. Подпись _____ М.П. Подпись _____ Отметка о снятии с учета Дата _____ Отметка о снятии с учета Дата _____ М.П. Подпись _____ М.П. Подпись _____</p>	<p>Особые отметки Наименование (ф.и.о.) собственника _____</p> <p>Адрес _____</p> <p>Дата продажи (передачи) _____ Документ на право собственности _____</p> <p>Особые отметки Наименование (ф.и.о.) собственника _____</p> <p>Адрес _____</p> <p>Дата продажи (передачи) _____ Документ на право собственности _____</p> <p>Подпись прежнего собственника _____ М.П. Подпись настоящего собственника _____ М.П. Подпись прежнего собственника _____ М.П. Подпись настоящего собственника _____ М.П. Свидетельство о регистрации ТС _____ серия _____ № _____ Государственный регистрационный номер _____ Дата регистрации _____ Выдано ГИБДД _____</p> <p>Свидетельство о регистрации ТС _____ серия _____ № _____ Государственный регистрационный номер _____ Дата регистрации _____ Выдано ГИБДД _____</p> <p>М.П. Подпись _____ М.П. Подпись _____ Отметка о снятии с учета Дата _____ Отметка о снятии с учета Дата _____ М.П. Подпись _____ М.П. Подпись _____</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВ

Лицевая сторона

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ ТС
CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

Государственный регистрационный номер
Идентификационный номер (VIN)
Марка
Модель
Тип ТС
Категория ТС (ABCD, прицеп)
Год выпуска ТС
Шасси (рама) №
Кузов (кабина, прицеп) №
Цвет
Одобрение типа ТС №
Экологический класс
Паспорт ТС №
Технически допустимая макс. масса, кг
Масса в снаряженном состоянии, кг
00 00 000000

Оборотная сторона

00 00 000000
Собственник (владелец)

Субъект Российской Федерации
Населенный пункт
Улица
Дом, корпус (строение), квартира
Особые отметки

Код подразделения ГИБДД

Дата выдачи

Классификация автотранспортных средств по категориям

Категории	Технически допустимая максимальная масса*, т	Характеристика ТС
M1	-	Для перевозки пассажиров (ТС с наличием не более 8 мест для сидения, кроме места водителя)
M2	До 5**	Для перевозки пассажиров (ТС с наличием не более 8 мест для сидения, кроме места водителя)
M3	Свыше 5**	
N1	До 3,5***	Для перевозки грузов
N2	Свыше 3,5 до 12,0***	
N3	Свыше 12,0***	
O1	До 0,75	Буксируемые ТС – прицепы
O2	Свыше 0,75 до 3,5	Буксируемые ТС – прицепы и полуприцепы
O3	От 3,5 до 10****	Буксируемые ТС – прицепы и полуприцепы***
O4	Более 10****	

* Специальное оборудование, устанавливаемое на специальных ТС, рассматривают как эквивалент груза.

** Сочлененный автобус состоит из двух или более жестких секций, шарнирно соединенных между собой; пассажирские салоны всех секций соединены таким образом, что пассажиры могут свободно переходить из одной секции в другую; жесткие секции постоянно соединены между собой так, что их можно разъединить только при помощи специальных средств, обычно имеющих только на специализированном предприятии. Сочлененный автобус, состоящий из двух или более неразделяемых, но шарнирно сочлененных секций, рассматривают как одно транспортное средство.

*** Для буксируемых ТС, предназначенных для сочленения с полуприцепом (тягачей для полуприцепов или седельных тягачей), в качестве технически допустимой максимальной массы рассматривают сумму массы тягача в снаряженном состоянии и массы, соответствующей максимальной статической вертикальной нагрузке, передаваемой тягачу полуприцепом через седельно-сцепное устройство, а также, если это применимо, максимальной массы груза, размещенного на тягаче.

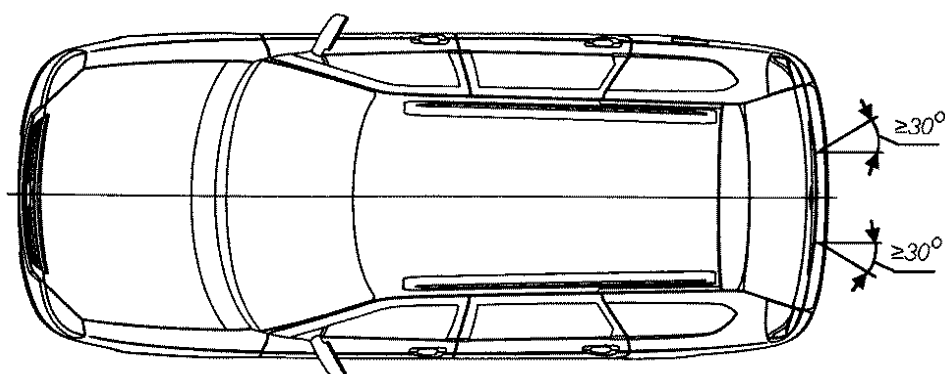
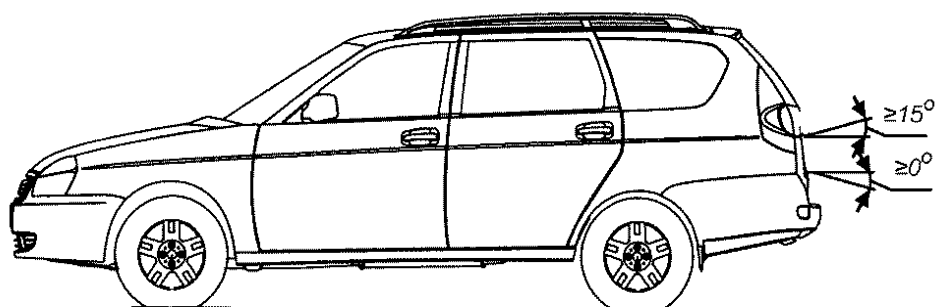
**** Для полуприцепов, сцепленных с тягачом, или прицепов с центральной осью в качестве технически допустимой максимальной массы рассматривают массу, соответствующую статической вертикальной нагрузке, передаваемой на опорную поверхность полуприцепом или прицепом с центральной осью, несущим максимальную нагрузку, при наличии соединения с буксирующим ТС (тягачом).

Приложение № 3

Коды для обозначения года выпуска или модельного года

Год выпуска (модельный год)	Код года выпуска (модельного года)	Год выпуска (модельный год)	Код года выпуска (модельного года)	Год выпуска (модельный год)	Код года выпуска (модельного года)	Год выпуска (модельный год)	Код года выпуска (модельного года)
2001	1	2011	В	2021	М	2031	1
2002	2	2012	С	2022	N	2032	2
2003	3	2013	D	2023	P	2033	3
2004	4	2014	E	2024	R	2034	4
2005	5	2015	F	2025	S	2035	5
2006	6	2016	G	2026	T	2036	6
2007	7	2017	H	2027	V	2037	7
2008	8	2018	J	2028	W	2038	8
2009	9	2019	K	2029	X	2039	9
2010	A	2020	L	2030	Y	2040	A

Приложение № 4



**Основные параметры транспортного средства
на примере автомобиля Toyota Avensis**

Тип кузова

Тип кузова	sedan
Привод	FF
Трансмиссия	4FC
Объем двигателя, куб. см	1998
Марка кузова	AZT250L-AEPGHW

Спецификация

Габариты кузова (Д × Ш × В), мм	4630 × 1760 × 1480
Колесная база, мм	2700
Высота дорожного просвета (клиренс)	150
Вес без пассажиров, кг	Вес без пассажиров, кг
Максимальная масса, кг	1970
Число мест	5
Число дверей	4
Минимальный радиус разворота	5,3
Объем топливного бака, л	60

Двигатель

Краткая характеристика	1AZ-FSE
Макс. мощность, л.с. (кВт) при об./мин.	152 (112) / 6000
Макс. крутящий момент, кг*м (Н*м) при об./мин.	20.4 (200) / 4000
Удельная мощность, кг/л.с.	8.49
Тип двигателя	4 cylinder DOHC
Используемое топливо	Бензин Regular (АИ-92, АИ-95)
Система снижения количества вредных выбросов	(LEV) D-4
Расход топлива в режиме 10/15, л/100 км	7,1
Степень сжатия	9
Диаметр поршня, мм	86

Подвеска / Ходовая часть

Гидроусилитель руля	есть
Передние колеса	195/65 R15
Передние тормоза	Ventilated disk
Задние тормоза	Drum (leading/trailing)
Передняя подвеска	Strut type coil spring
Задняя подвеска	Torsion beam type coil spring

Внешнее освещение

Люк	
Передние противотуманные фары	
Задние противотуманные фары	
Ксеноновые фары	
Антиблокировочная система (ABS)	
Защита от ультрафиолетовых лучей на стеклах	

Учебно-практическое пособие

Авторы:

Зейналов Фазил Назим оглы, **Михалева** Ирина Сергеевна,
Ноговицина Елена Николаевна и др.

**ИДЕНТИФИКАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО
СРЕДСТВА ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ
РЕГИСТРАЦИОННЫХ ДЕЙСТВИЙ
В ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ**

Подписано в печать 16.10.2023. Формат 60×90¹/₁₆.
Усл. печ. л. – 3,81. Тираж 47 экз. Заказ № 343.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.