

### Список использованной литературы

1. Федеральный закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
2. Технический регламент Таможенного Союза «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденный решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877.
3. Суковидин В.И. Технический осмотр автомобилей. – М.: Транспорт. 1992. – 159 с.
4. Капустин А.В. Влияние технического состояния транспортных средств на аварийность. Сборник научных трудов, выпуск 16. – М.: ФКУ «НИЦ БДД МВД России», 2017. С. 83–94.
5. Капустин А.В. Практика и проблемы организации и проведения технического осмотра транспортных средств в современных условиях /Статья/ Отчет о НИР/ ФКУ НИЦ БДД МВД России; 2015.
6. Капустин А.В. Обеспечение безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров автобусами и легковым такси. Сборник научных трудов. Выпуск 17. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2018. С. 98–105.

УДК 351.811.12

*А.В. Капустин,*  
заместитель начальника отдела  
ФКУ «НИЦ БДД МВД России»

*А.Н. Карлин,*  
заместитель начальника отдела  
ФКУ «НИЦ БДД МВД России»

*В.С. Князев,*  
научный сотрудник  
ФКУ «НИЦ БДД МВД России»

## РЕГЛАМЕНТАЦИЯ ПОРЯДКА КОНТРОЛЯ ЗА ВНЕСЕНИЕМ ИЗМЕНЕНИЙ В КОНСТРУКЦИЮ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

### *Аннотация*

В ходе эксплуатации автотранспорта и прицепов (далее – транспортных средств) у собственника часто возникает намерение вмешательства в их конструкцию. При этом причиной подобного вмешательства может служить как необходимость поддержания технического состояния транспортного средства на должном, в соответствии с действующими нормативами, уровне, так и желание собственника получить от имеющегося у него транспортного средства принципиально новые свойства для выполнения новых видов транспортной деятельности.

В статье приводятся факторы, влияющие на возникновение массовой потребности в изменении конструкции серийно выпускаемых транспортных средств в Российской Федерации.

Материал содержит предложения по совершенствованию нормативно-правового обеспечения контроля за внесением изменений в конструкцию транспортных средств.

*Ключевые слова:* Госавтоинспекция, изменение конструкции, одобрение типа, технический регламент, транспортное средство.

Совершенство конструкции транспортных средств (далее – ТС) и прицепов к ним является фундаментальным средством снижения рисков дорожно-транспортных происшествий и, как следствие, уменьшения социального и экономического ущерба.

Уровень конструктивной безопасности ТС определяется достигнутым на период их разработки уровнем развития науки, техники и технологий. Минимально допустимые требования к безопасности их конструкции, соответствующие этому уровню на этапах проектирования и производства, устанавливаются международными и национальными правилами, нормативами и стандартами – Правилами ЕЭК ООН, национальными государственными и отраслевыми стандартами, а также стандартами предприятий и некоммерческих организаций. Причем последние, как правило, устанавливают более высокие нормативные требования к отдельным элементам конструкции ТС и методам их испытаний либо требования, которые могут быть обеспечены промышленностью, но не регламентируются на международном или национальном уровнях.

Перед выпуском транспортных средств в эксплуатацию их конструкция и качество подвергаются контролю на соответствие установленным требованиям при проведении сертификации, производственном контроле качества составных элементов конструкции, качества узлов, агрегатов и систем в целом, а также при их предпродажном обслуживании.

В процессе эксплуатации ТС показатели безопасности конструкции, обеспеченные при проектировании и производстве, постепенно снижаются вплоть до допустимого или критического уровня, устанавливающего ресурс конструкции, после которого невозможно обеспечить требуемую безопасность автотранспортных перевозок и безопасное дорожное движение.

Темпы снижения этих показателей зависят от целого ряда факторов. В их числе:

- заложенный, «стартовый» уровень показателей конструктивной безопасности ТС и их сохраняемости по пробегу и времени эксплуатации (уровень надежности);
- соблюдение собственником правил технической эксплуатации ТС, обеспечивающих пребывание конструкции в исправном состоянии;
- стиль управления движением ТС, обеспечиваемый водителем;
- дорожные и климатические условия;
- качество запасных частей;
- доступность и качество работ по техническому обслуживанию и ремонту ТС на сервисных предприятиях;
- эффективность деятельности по контролю и надзору за исполнением нормативных требований к конструкции ТС и т.д.

К факторам, влияющим на начальный уровень безопасности конструкции транспортных средств в эксплуатации, относятся изменения, вносимые

в нее по желанию владельца ТС. В результате таких изменений транспортное средство конструктивно отличается от образца, сошедшего с конвейера.

Жизненный цикл автотранспортных средств, как и любых других сложных объектов техники, включает в себя этапы проектирования, производства и предпродажной подготовки, этапы эксплуатации и реновации конструкции – повторного использования работоспособных элементов или их утилизации.

Каждый последующий этап жизненного цикла ТС является продолжением предыдущего. Поэтому структура свойства конструктивной безопасности сохраняется неизменной вплоть до выработки транспортным средством своего ресурса. Это обстоятельство позволяет относить возникший в литературе термин «эксплуатационная безопасность ТС» к надуманным и необоснованным терминам. Изменяемыми параметрами свойства конструктивной безопасности являются уровни показателей составляющих ее подсистем: активной, пассивной, послеаварийной, пожарной и экологической.

В правовом отношении первый и второй этапы, в сравнении с остальными, наиболее обеспечены, поскольку в Российской Федерации разработка конструкции, постановка на производство и импорт ТС основаны на международных принципах и правилах с учетом соответствующих национальных нормативов.

Так, требования к конструкции ТС на этапе производства закладываются исходя из обязательных минимальных требований национальной системы сертификации, установленных соответствующими нормативными правовыми актами. К ним относится Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) (принят Решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года № 877), разработанный в соответствии с Федеральным законом о техническом регулировании. При этом производитель вправе реализовывать в конструкции конкретного ТС более высокие требования, чем это предусмотрено обязательным перечнем. Мотивы, движущие в этом случае производителем, связаны с конкурентной борьбой за потенциального потребителя.

Не касаясь системы качества при производстве ТС, влияющей на реализацию проектных требований к безопасности конструкции, отметим, что национальной системой сертификации не предусмотрен контроль соответствия серийно выпускаемой продукции сертифицированному на этапе проектирования и подготовки к производству образцу. Причина – серьезные организационные проблемы, поскольку органы по сертификации зачастую ограничиваются формальным инспекцион-

ным контролем производства, не практикуя проведение выборочных испытаний готовой продукции, поскольку они не предусмотрены системой сертификации в качестве обязательных.

В практике деятельности зарубежных контрольных и надзорных органов предусмотрены выборочные испытания выпускаемых ТС. При этом используются и результаты независимых испытаний отдельных образцов ТС, включая отечественные изделия. Информация, поступающая из торговой сети, свидетельствует об актуальности организации такого контроля и в нашей стране.

Другим недостатком действующих в Российской Федерации нормативных правовых актов в области сертификации ТС является отсутствие требований к стабильности показателей безопасности и экологии в процессе эксплуатации ТС.

На федеральном уровне не регламентирована также и обязательность предпродажной подготовки ТС. При этом если зарубежные производители имеют фирменные стандарты в этой области и строго их контролируют, требуя неукоснительного выполнения стандартов от своих официальных дистрибьюторов и дилеров, то подобной практики у отечественных производителей на сегодняшний день нет.

На этапе эксплуатации контроль за конструкцией ТС осуществляется при их регистрации, техническом осмотре, при надзоре за дорожным движением, а также в случаях внесения изменений в конструкцию зарегистрированных ТС. Выполнение контрольных функций (за исключением технического осмотра) возложено на подразделения Госавтоинспекции. Процедуры контроля установлены в основном ведомственными документами МВД России, зарегистрированными в Минюсте России.

Действующая в стране практика показывает, что лишь контролем при регистрации (для некоторых ТС один раз за весь жизненный цикл) и техническим осмотром (ежегодно для большинства ТС, дважды в год, например, для пассажирских маршрутных транспортных средств) ограничиваются меры по обеспечению безопасности конструкции ТС в эксплуатации. Очевидно, что для обеспечения реальной безопасности ТС этого недостаточно.

Контроль за конструкцией ТС непосредственно при надзоре за дорожным движением реально можно осуществить лишь в отношении очевидных, внешне хорошо определяемых отличий движущегося по дороге ТС от сертифицированного образца. При этом значимым является уровень технической подготовленности сотрудника дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции и наличие соответствующих методик.

Практика контроля за внесением изменений в конструкцию зарегистрированных ТС показывает, что в процессе его эксплуатации нередко случаи,

когда владельцы в силу определенных объективных и субъективных причин самостоятельно переделывают (переоборудуют) или организуют процесс переделки принадлежащих им транспортных средств.

Проблема изменения конструкции серийно выпускаемых ТС в наибольшей степени характерна именно для Российской Федерации, чем для зарубежных стран. В связи с этим приводить зарубежный опыт для его сравнения с отечественным в этой сфере не имеет смысла, так как его можно признать отсутствующим. Необходимо кратко охарактеризовать лишь отечественный опыт.

К причинам, факторам или побудительным мотивам проведения работ по изменению конструкции эксплуатируемых ТС, характерных в настоящее время в большей степени для России, чем для развитых в промышленном и транспортном отношении зарубежных стран мира, следует отнести:

- нерентабельность, с точки зрения изготовителя, проведения полной процедуры сертификации единично изготавливаемых транспортных средств или ТС, изготавливаемых в качестве единичных образцов (такое новое транспортное средство «узаконивается» с нормативными пробелами через процедуры изменения конструкции, описываемые ниже);

- желание собственника усовершенствовать транспортное средство (его внешний вид и технические характеристики при более низких материальных затратах по сравнению с приобретением промышленно изготовленного ТС, обладающего желаемыми характеристиками);

- сравнительно небольшая номенклатура ТС (марок, моделей, модификаций, комплектаций), предлагаемых на отечественном рынке, по сравнению с развитыми зарубежными странами;

- «легализация» ТС, ввезенных из-за рубежа и прошедших таможенное оформление в качестве составных и запасных частей (в обиходе такие транспортные средства называются «конструкторы»);

- дооборудование ТС различными предметами дополнительного оборудования (например, дополнительными педалями для учебных автомобилей, устройствами адаптации ТС для управления инвалидами и т.д.), поскольку отечественная автомобильная промышленность не удовлетворяет такой потребительский спрос;

- экономия затрат на топливо путем установки более экономичных двигателей, замены типа двигателя, обеспечивающего перевод транспортного средства с бензинового топлива на дизельное или газовое и т.п. (в настоящее время также распространены случаи, когда, в целях повышения тяговых характеристик ТС, показателей надежности при эксплуатации на низкокачественном топливе, значительном объеме накопленных перевозчиками запасных частей от ранее выпускавшихся моделей, устанавливаются

двигатели более низкого экологического класса по сравнению с экологическим классом базового ТС);

– использование составных частей конструкции от разукмплектованных списанных транспортных средств (кузовных надстроек, силовых агрегатов, рам и т.д.), что обусловлено высокой стоимостью новых кузовных надстроек и запасных частей;

– адаптация транспортных средств, высвобождаемых из вооруженных сил, для использования в народном хозяйстве и т.д.

Как следует из вышеизложенного, перечень вносимых изменений в конструкцию транспортных средств весьма велик. Причем наиболее часто такие работы проводятся с грузовыми автомобилями, а наиболее редко, очевидно, в силу сравнительно более низкой стоимости изделия и особенностей перевозимых грузов, – с прицепами и полуприцепами.

К основным видам изменений грузовых автомобилей относятся изменения конструкции кузова, связанные с защитой груза и установкой контейнеров или кузовов-фургонов, заменой силового агрегата (двигателя) и установкой дополнительных топливных баков.

Для легковых автомобилей наиболее характерны изменения типа кузова или его замена с одной модели на другую, а также замена силового агрегата (двигателя).

У автобусов большая часть изменений связана с перепланировкой салона и выделением грузового отсека и, как у грузовых и легковых автомобилей, заменой силового агрегата.

Изменения конструкции прицепов и полуприцепов, как и у грузовиков, наиболее часто касаются защиты груза.

В отношении мототранспорта, с учетом специфики его использования, высокой динамики, мобильности и, вследствие этого, наименьшей подконтрольностью со стороны надзорных органов, количественная информация о вносимых изменениях в конструкцию в настоящее время пока отсутствует. Однако, очевидно, что значительная их доля связана с экипажной частью, рамой и силовым агрегатом.

Сформировать исчерпывающий перечень вносимых изменений в конструкцию транспортных средств невозможно ввиду значительности номенклатуры изменений. Более того, в настоящее время прослеживается четкая тенденция, когда производители автотехники и ее составных элементов, предлагают все большее количество модификаций транспортных средств и элементов их оборудования (элементы оперения кузова, двигателя, буфера безопасности, щитки приборов, сиденья с подогревом, телевизионные и музыкальные установки, индикаторы для парковки автомобилей и т.п.).

Правовой основой деятельности по допуску транспортных средств к участию в дорожном движении, контролю за их конструкцией и техническим состоянием в процессе эксплуатации является «Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» (утверждено Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711), которым на Государственную инспекцию безопасности дорожного движения МВД России возлагаются, в числе прочих, обязанности по контролю нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, устанавливающих требования к изменению конструкции зарегистрированных в Госавтоинспекции автотранспортных средств и прицепов к ним.

Полномочия по контролю в данной сфере возлагаются на Госавтоинспекцию также в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 19 августа 2013 г. № 716 «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения» и постановлением Правительства Российской Федерации от 16 октября 2015 г. № 1108 «Об уполномоченных органах Российской Федерации по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств».

В Российской Федерации вопрос о регистрации вносимых изменений был впервые документально оформлен в 2000 году вместе с подписанием приказа МВД от 07.12.2000 № 1240, которым был утвержден «Порядок контроля за внесением изменений в конструкцию транспортных средств, зарегистрированных в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации». В данном документе впервые был дан четкий алгоритм, позволяющий определить влияние тех или иных изменений на безопасность, а также произвести регистрацию внесенных в конструкцию изменений.

Данный порядок существовал вплоть до 2010 года, когда вступил в силу Технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 года № 720, который внес некоторые коррективы в процедуру регистрации изменений, но в целом ее не изменил. Так, в техническом регламенте вместо выдачи заключения о возможности внесения изменений в конструкцию транспортного средства предусматривалось проведение технической экспертизы – анализа конструкции транспортного средства и технической документации без проведения его испытаний. При этом содержание и порядок оформления результатов данной экспертизы описаны не были.

Следующим этапом регламентации порядка оценки соответствия транспортных средств после внесения изменений в их конструкцию стало принятие Решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года № 877 Технического регламента таможенного союза «О безопасности дорожного движения» (далее – ТР ТС 018/2011). Техническим регламентом был определен порядок проверки выполнения требований к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, в случае внесения изменений в их конструкцию.

Однако требования ТР ТС 018/2011 не в полной мере охватывают все аспекты, связанные с осуществлением контроля за внесением изменений в конструкцию транспортных средств, находящихся в эксплуатации.

С учетом сложностей процедур и значительных временных затрат на внесение изменений в Технический регламент Таможенного союза представляется целесообразным урегулировать данные вопросы иными нормативными правовыми актами.

Для урегулирования вопросов, связанных с выдачей подразделениями Госавтоинспекции «Свидетельств о соответствии транспортного средства...», представляется целесообразным разработать соответствующий административный регламент оказания государственной услуги, который должен быть утвержден приказом МВД России.

Вместе с тем процедуры контроля за внесением изменений в конструкцию включают в себя действия не только сотрудников Госавтоинспекции, но и собственников транспортных средств, испытательных лабораторий, производителей работ и т.д., которые требуют дополнительной нормативной регламентации.

Выходом из данной ситуации может быть документ, определяющий правила внесения изменений в конструкцию зарегистрированных транспортных средств. Представляется, что данный документ должен быть утвержден на уровне Правительства Российской Федерации.

В этой связи ГУОБДД МВД России был разработан проект постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении порядка внесения изменений в конструкцию находящихся в эксплуатации колесных транспортных средств и осуществления последующей проверки выполнения требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», который был размещен на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов для проведения общественного обсуждения.

Также следует учесть, что в 2016 году при участии ФКУ НИЦ БДД МВД России был разработан и внесен на утверждение техническим комитетом по стандартизации ТК 278 «Безопасность дорожного дви-

жения» межгосударственный стандарт ГОСТ 33995–2016 «Транспортные средства. Порядок оценки соответствия при внесении изменений в конструкцию» (принят по результатам голосования в Межгосударственном совете по стандартизации протоколом от 22.11.2016 № 93-П). Данный межгосударственный стандарт устанавливает порядок оценки соответствия требованиям безопасности при внесении изменений в конструкцию транспортных средств категорий L, M, N и O, выпущенных в обращение и находящихся в эксплуатации.

Кроме того, приказом Росстандарта от 21.09.2017 № 1194-ст межгосударственный стандарт ГОСТ 33995–2016 с 1 февраля 2018 г. введен в действие в качестве национального стандарта Российской Федерации.

Однако в соответствии с законодательством о стандартизации и техническом регулировании стандарты используются для добровольного применения.

В этой связи требуется выработать подходы, при которых порядок оценки соответствия, установленный ГОСТ 33995–2016, будет выполняться всеми заинтересованными сторонами.

#### Список использованной литературы

1. Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011).
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 19 августа 2013 г. № 716 «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения».
3. Постановление Правительства Российской Федерации от 16 октября 2015 г. № 1108 «Об уполномоченных органах Российской Федерации по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств».
4. ГОСТ 33995–2016 «Транспортные средства. Порядок оценки соответствия при внесении изменений в конструкцию».
5. Капустин А.В. Влияние технического состояния транспортных средств на аварийность. Сборник научных трудов. Выпуск 16. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2017. С. 83–94.
6. Капустин А.В. Обеспечение безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров автобусами и легковым такси. Сборник научных трудов. Выпуск 17. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2018. С. 98–105.