

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Владимирский государственный университет  
имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых»

Р. В. НУЖДИН

ОРГАНИЗАЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО  
УЧЕТА И КОНТРОЛЯ ТЕХНИЧЕСКОГО  
СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ  
СРЕДСТВ

Учебное пособие



Владимир 2023

УДК 629.3.018  
ББК 39.33-08  
Н88

Рецензенты:  
Кандидат технических наук  
директор дирекции промышленной комплектации  
ООО «Русэлпром. Электрические машины»  
*Д. Б. Алёхин*

Кандидат технических наук, доцент  
доцент кафедры тепловых двигателей и энергетических установок  
Владимирского государственного университета  
имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых  
*М. С. Игнатов*

Издается по решению редакционно-издательского совета ВлГУ

**Нуждин, Р. В.**  
Н88 Организация государственного учета и контроля технического состояния транспортных средств : учеб. пособие / Р. В. Нуждин ; Владим. гос. ун-т им. А. Г. и Н. Г. Столетовых. – Владимир : Изд-во ВлГУ, 2023. – 100 с. – ISBN 978-5-9984-1799-3.

Рассмотрена государственная политика Российской Федерации в области регистрации транспортных средств и контроля их технического состояния. Дана информация об организации процессов учета транспортных средств, страхования на транспорте, контроля технического состояния в соответствии с действующими нормативными документами. Изучение материала позволяет сформировать общекультурные и профессиональные компетенции, необходимые в практической деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств.

Предназначено для студентов вузов 4-го курса направлений подготовки 23.03.03, 23.04.03 «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов» и 23.03.01, 23.04.01 «Технология транспортных процессов» всех форм обучения. Также будет полезно для специалистов в сфере эксплуатации транспортных средств.

Рекомендовано для формирования профессиональных компетенций в соответствии с ФГОС ВО.

Табл. 8. Ил. 14. Библиогр.: 40 назв.

ISBN 978-5-9984-1799-3

УДК 629.3.018  
ББК 39.33-08

© ВлГУ, 2023

## ВВЕДЕНИЕ

Процесс эксплуатации автотранспортных средств сопряжен с необходимостью решения ряда важных социально-экономических проблем. К ним прежде всего относят обеспечение безопасности транспортных процессов, процессов изготовления и технического обслуживания транспортных средств (ТС), минимизацию негативного влияния транспорта на окружающую среду, снижение потребления энергетических ресурсов и многое другое. В большинстве случаев эффективное решение указанных проблем возможно только при всестороннем изучении и комплексном подходе, затрагивающем не только сферу эксплуатации транспорта, но и сферы государственного управления, производства транспортных средств, городскую инфраструктуру и дорожное хозяйство.

Ежегодный социально-экономический ущерб государству от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и их последствий, а также экологический вред окружающей среде оценивается в миллиардах рублей. Основные проблемы в данной сфере – это отставание темпов развития улично-дорожной сети от темпов автомобилизации, низкая дисциплина участников дорожного движения, необходимость повышения безопасности транспортных средств на стадии разработки и производства и поддержание заданного уровня безопасности при эксплуатации. Направления деятельности по снижению негативного влияния транспорта определены федеральным законом от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

В пособии рассмотрена государственная политика Российской Федерации в области регистрации транспортных средств, контроля их технического состояния и страхования. Изучение материалов пособия совместно с лекционными и практическими занятиями сформирует у обучающихся общекультурные и профессиональные компетенции, необходимые в практической деятельности, представления о социальной значимости деятельности в сфере эксплуатации автотранспортных средств. В пособии приведена информация об организации процессов учета транспортных средств, контроля технического состояния в соответствии с действующими нормативными документами.

# Глава 1. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УЧЕТ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

## 1.1. Обоснование необходимости государственного учета транспортных средств

Автомобильный транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии государства и общества. Наряду с обеспечением функционирования различных отраслей экономики, автомобильный транспорт способствует мобильности населения. При всех достоинствах существует ряд проблем, присущих автомобильному транспорту:

1) эксплуатация автомобильного транспорта сопровождается дорожно-транспортными происшествиями, которые влекут как материальный ущерб, так и гибель и ранения людей;

2) экологические проблемы включают в себя выбросы отработавших газов, так как большинство автомобилей используют двигатели внутреннего сгорания, работающие на нефтяном топливе; образование пыли от износа шин и дорожного полотна; увеличение шумового фона от качения шин, работы двигателя и трансмиссии;

3) рост благосостояния населения и потребность в мобильности, которая не может быть в полной мере компенсирована общественным транспортом, приводят к повышению числа транспортных средств, участвующих в дорожном движении. Это, в свою очередь, снижает удобство движения, ведет к увеличению времени в пути, росту числа дорожно-транспортных происшествий, возрастанию экологической нагрузки и усугублению ряда других социально значимых проблем;

4) транспортное средство – объект собственности, поэтому необходимо урегулирование прав владельцев и ответственности (за причинение вреда).

***Уровень автомобилизации и аварийность на автомобильном транспорте.*** Важный показатель социально-экономического развития государства – количество транспорта, зарегистрированного на его территории. Учет транспортных средств позволяет контролировать и отслеживать динамику изменения их числа, распределение транспортных средств по категориям как в отдельных населенных пунктах и регионах, так и в государстве в целом. Для сравнительной

оценки количества транспортных средств на территориях с различной численностью населения, различным уровнем доходов и расходов, различной потребностью в транспортной подвижности используется показатель «уровень автомобилизации», характеризующий число всех транспортных средств на 1000 человек и число легковых автомобилей на 1000 человек.

Число автомобилей, численность населения и уровень автомобилизации в России в 2012 – 2022 гг. приведены в табл. 1.1 и на рис. 1.1, 1.2 (по данным Росстата и сайта [global-finanses.ru](http://global-finanses.ru)). За указанный период наблюдается рост уровня автомобилизации. Вместе с этим усугубляются транспортные проблемы: рост аварийности, снижение средней скорости движения, недостаточная пропускная способность дорог, проблемы парковок, что требует принятия мер по обеспечению комфортных условий движения на улично-дорожной сети, созданию достаточного количества парковочных мест, повышает требования к уровню подготовки водителей.

Таблица 1.1

Статистические показатели числа транспортных средств и численности населения в России в 2012 – 2022 гг.

Показатель	Год					
	2012	2014	2016	2018	2020	2022
Автомобили, тыс. шт.						
Всего	44 713	49 822	51 635	54 082	55 983	60 451
В том числе:						
легковые	38 792	43 417	45 163	47 425	49 259	50 602
грузовые	5751	6238	6300	6490	6564	6674
автобусы	170	167	172	167	160	159
Численность населения, млн чел.	143,06	143,67	146,80	146,88	146,75	145,48
Уровень автомобилизации, всего авт./1000 чел.	312,6	346,8	351,7	368,2	381,5	415,5
Уровень автомобилизации по легковым автомобилям, авт./1000 чел.	271,2	302,2	307,6	322,9	335,7	347,8

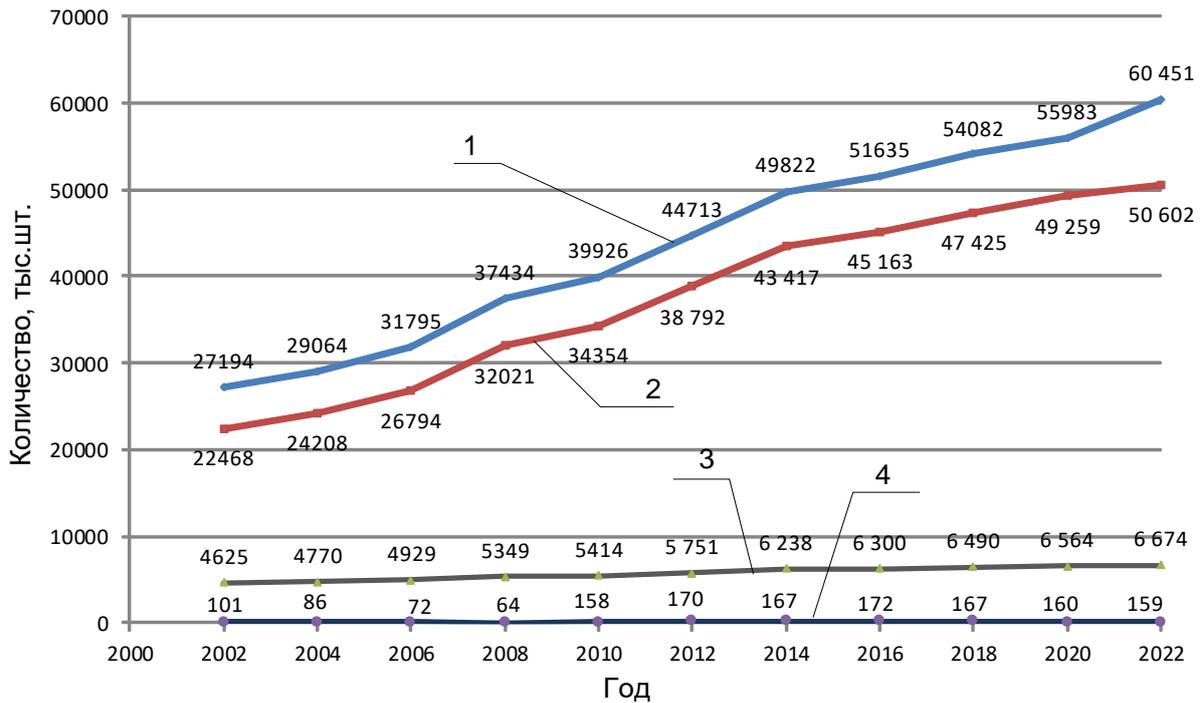


Рис. 1.1. Изменение числа автотранспортных средств (тыс. единиц) в России за период с 2002 по 2022 год: 1 – всего транспортных средств; 2 – легковые автомобили; 3 – грузовые автомобили; 4 – автобусы

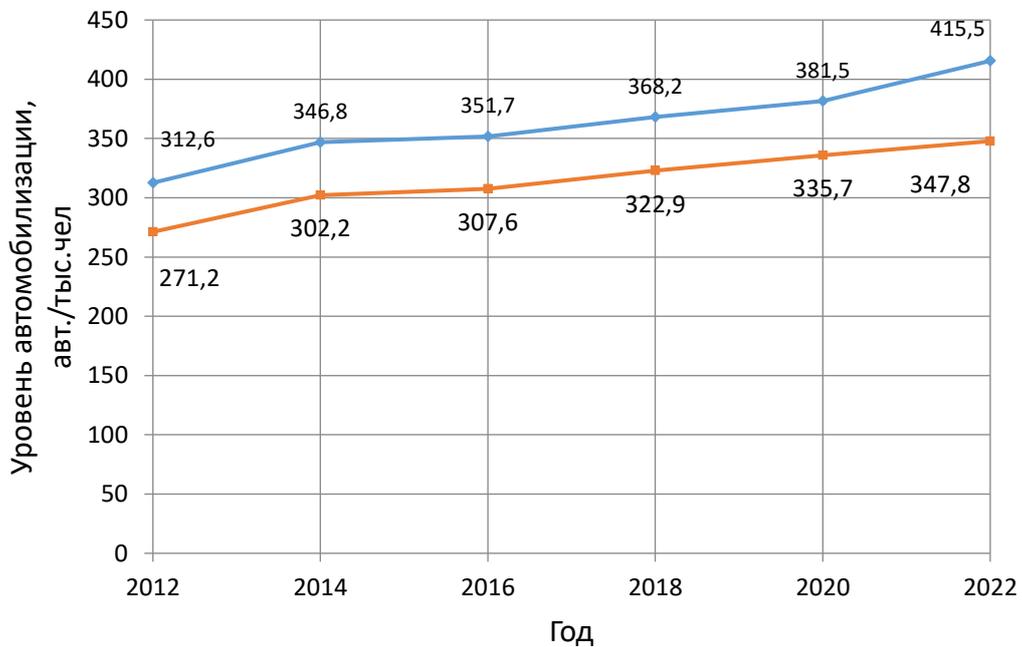


Рис. 1.2. Уровень автомобилизации в целом по России: верхняя линия – всего автомобилей, нижняя – легковых автомобилей

Уровень автомобилизации в отдельных регионах (рис. 1.3) может существенно отличаться от средних значений. Так, наибольшее количество собственных легковых автомобилей на 1000 жителей приходится на Камчатский край (519,2), Приморский край (456,3), далее идут Республика Адыгея (441,8), Волгоградская область (429,3), Республика Хакасия (419,8). В Московской области данный показатель составляет 358,9, во Владимирской – 309,9, в Ивановской – 308,8, в Рязанской – 397,3. Наиболее низкий уровень автомобилизации в республике Тыва (164,1) и Чукотском автономном округе (111,2).



Рис. 1.3. Уровень автомобилизации по регионам (2020 г.)

Знание уровня автомобилизации и динамики его изменения в регионах и отдельных населенных пунктах позволяет прогнозировать данный показатель, своевременно совершенствовать транспортную инфраструктуру населенных пунктов для обеспечения удобства движения, планировать количество парковочных мест в местах массового пребывания людей и жилых зонах. В населенных пунктах с высокой

загруженностью транспортом усиливается влияние негативных факторов автомобилизации. В этой связи в таких населенных пунктах целесообразны мероприятия по ограничению использования личного транспорта. Данные мероприятия включают в себя ограничение въезда в центральную или историческую часть города, установление платы за парковку, повышение стоимости страхования транспортных средств. Также важно повышение качества работы общественного транспорта.

По сравнению с экономически развитыми странами мира уровень автомобилизации в России остается достаточно низким. В таблице 1.2 приведены данные об уровне автомобилизации в некоторых странах в 2014 – 2018 гг. (по данным поисковой системы Яндекс).

Таблица 1.2

Уровень автомобилизации в некоторых странах

Страна	Уровень автомобилизации	Страна	Уровень автомобилизации
США	838	Германия	561
Австралия	730	Эстония	566
Италия	625	Франция	479
Канада	618	Великобритания	469
Япония	591	Белоруссия	324

Важная проблема, непосредственно связанная с автомобилизацией и развитием транспортной инфраструктуры, – аварийность. Основные показатели аварийности – число дорожно-транспортных происшествий, количество погибших и раненых, тяжесть последствий ДТП. Согласно федеральному закону от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», *дорожно-транспортное происшествие* – это событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб [1].

Порядок учета ДТП утвержден постановлением Правительства Российской Федерации от 19.09.2020 г. № 1502 «Об утверждении Пра-

вил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» [10]. Учету подлежат все ДТП. Учет проводится с целью изучения причин и условий их возникновения и принятия мер по устранению этих причин.

Информация о ДТП формируется на основании данных, приведенных в карточке учета ДТП (утверждена приказом МВД от 19.06.2015 г. № 699 «Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях») [17]. Карточка учета создается и обрабатывается в электронном виде. В карточке отмечаются время и место ДТП (включая координаты по системе ГЛОНАСС/GPS), количество погибших и раненых, дорожные условия и другие показатели. Статистические показатели аварийности: число ДТП, число погибших, число раненых, тяжесть последствий ДТП, величина транспортного и социального рисков – формируются на основании обобщения статистических данных.

Под *тяжестью последствий ДТП* понимается отношение числа погибших к общему числу пострадавших в ДТП.

Показатель «Социальный риск» оценивает число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. человек.

Показатель «Транспортный риск» оценивает отношение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 10 тыс. зарегистрированных транспортных средств.

В таблице 1.3 и на рис. 1.4, 1.5 приведены показатели аварийности в России за 2015 – 2022 гг. [38]. Представленные данные показывают снижение показателей аварийности в России. Однако они не в полной мере отражают ситуацию с аварийностью. При увеличении количества транспорта, участвующего в дорожном движении, возрастает плотность транспортного потока и снижается средняя скорость движения. В такой ситуации неминуемо возрастает количество конфликтных ситуаций и столкновений, т. е. ДТП, но при уменьшении скорости вероятность гибели и травмирования людей в ДТП снижается. Согласно правилам учета ДТП [10], в официальную статистическую информацию по дорожно-транспортным происшествиям включаются сведения только о дорожно-транспортных происшествиях, произошедших на ав-

томобильных дорогах общего пользования, в которых ранены либо погибли люди. Таким образом, рост уровня автомобилизации косвенно снижает официальные статистические показатели.

Таблица 1.3

Показатели аварийности в России

Показатель	Год						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Число ДТП	173 694	169 432	168 099	164 358	145 073	133 331	126 705
Погибло	20 308	19 088	18 214	16 981	16 152	14 874	14 172
Ранено	221 140	215 374	214 853	210 877	183 040	167 856	159 635
Тяжесть последствий	8,41	8,14	7,81	7,45	8,11	8,11	8,15
Транспортный риск	3,8	3,4	3,2	2,7	2,6	2,5	2,34
Социальный риск	13,8	13	12,4	11,57	11,01	10,19	9,74

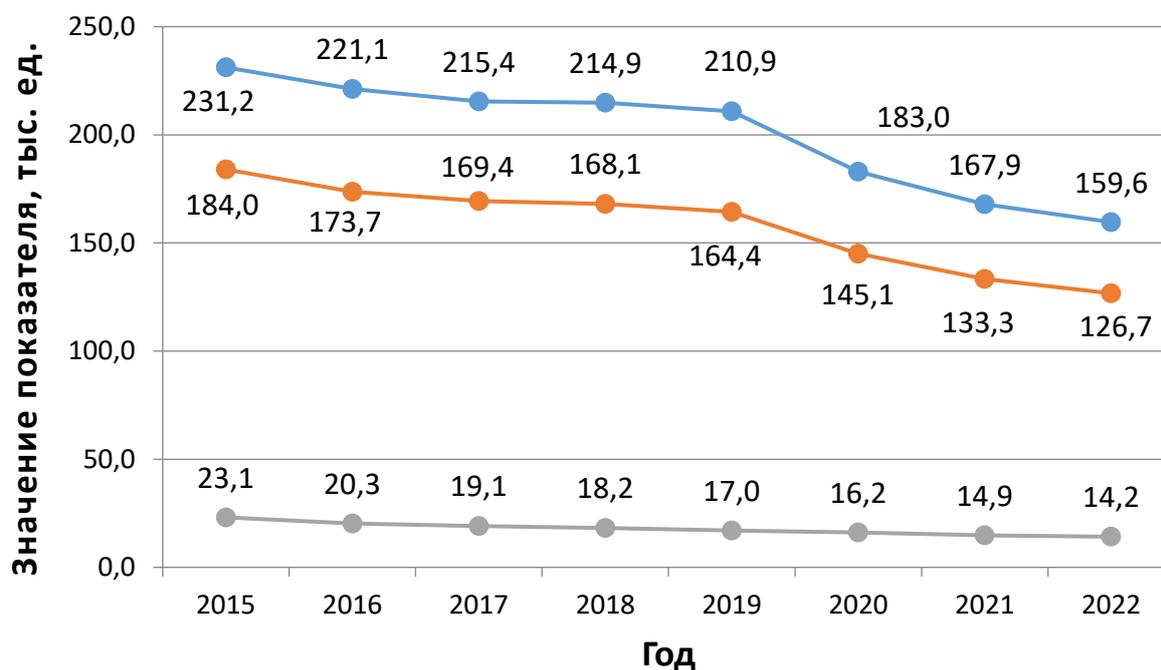


Рис. 1.4. Основные показатели аварийности в России: ранено (верхняя линия), число ДТП (средняя линия), погибло (нижняя линия)

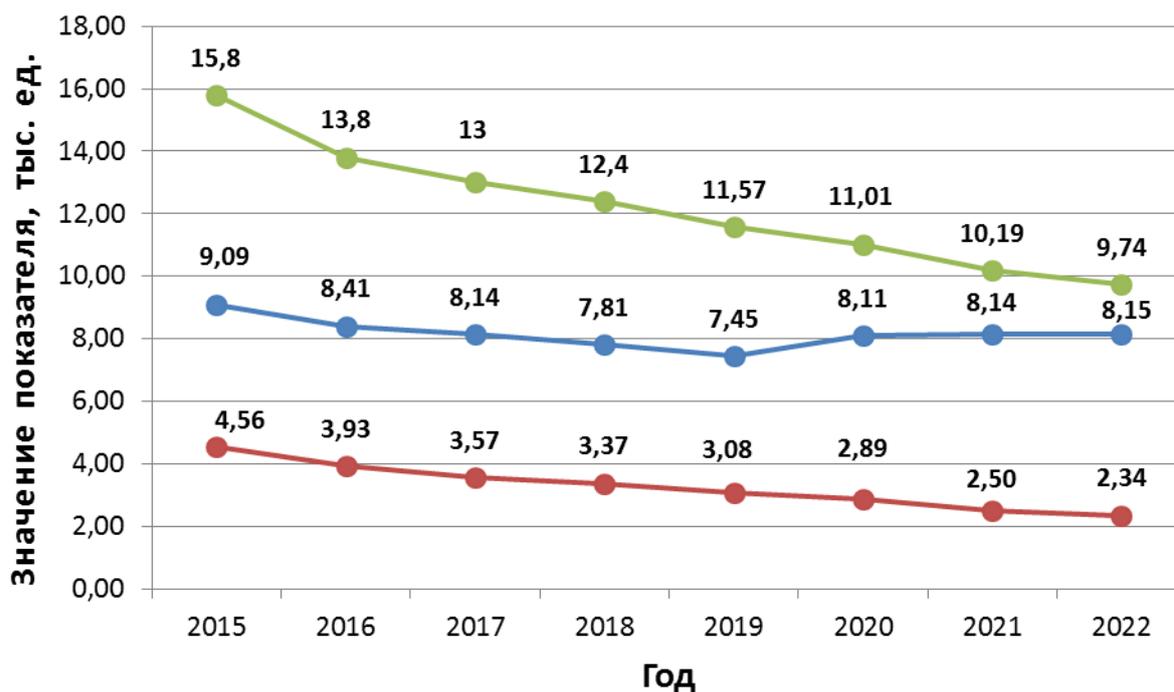


Рис. 1.5. Относительные показатели аварийности в России: социальный риск (верхняя линия), тяжесть последствий (средняя линия), транспортный риск (нижняя линия)

В свою очередь, число ДТП без пострадавших, а только с материальным ущербом в несколько раз превышает официальные данные. Сложность учета таких ДТП состоит в том, что не во всех случаях осуществляется регистрация ДТП с выездом на место сотрудника ГИБДД. Часть ДТП оформляется самими участниками происшествия, а в некоторых случаях причиненный ущерб может быть компенсирован на месте.

Дорожно-транспортные происшествия разделяют на девять видов: столкновение; наезд на пешехода, велосипедиста, препятствие, стоящее транспортное средство, животное; опрокидывание; падение пассажира; другие виды (рис. 1.6). Среди причин ДТП выделяют следующие: нарушение правил дорожного движения водителями и пешеходами, нарушение эксплуатационного состояния и обустройства дорог и улиц, техническая неисправность транспортного средства (рис. 1.7).

Знание и анализ причин ДТП позволяют определять приоритетные направления деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

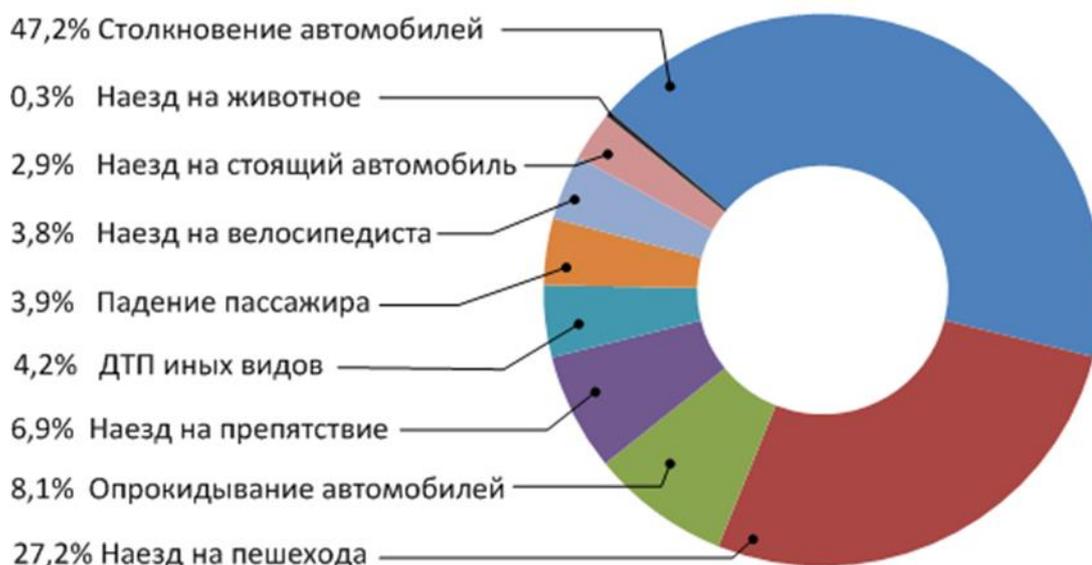


Рис. 1.6. Распределение ДТП по видам (2020 г.)



Рис. 1.7. Причины ДТП (2020 г.) [38]

Сумма долей причин ДТП, показанных на рис. 1.7, превышает 100 %, так как ДТП может являться следствием нескольких причин. При этом нужно учитывать, что статистика на основе данных первичного учета ДТП не в полной мере отражает все причины аварийности. Так, достаточно сложно установить технические неисправности автотранспортных средств. Неявные неисправности рулевого управления (увеличенный суммарный люфт рулевого управления), тормозной системы (неравномерность тормозных сил на оси, блокирование задних

колес), подвески и ходовой части (снижение курсовой устойчивости), системы освещения (ослепление водителей встречных автомобилей, неправильная регулировка фар) и других практически не определяются.

Негативное влияние аварийности на развитие государства оценивается путем определения социально-экономического ущерба от ДТП. Расчет выполняется согласно Р-03112199-0502-00 «Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий» [37].

Ежегодный ущерб от ДТП в России превышает 1 трлн руб., в том числе от гибели и ранения людей – более 800 млрд руб. [32]

Прямые составляющие ущерба следующие:

- выплаты пособий в случае потери кормильца, потерь, связанных с ранениями, инвалидностью и пр. (60 %);
- ущерб вследствие повреждения транспортных средств (21 %);
- ущерб вследствие повреждения грузов (7 %);
- ущерб от повреждения дорожных сооружений (12 %).

Косвенно ущерб от ДТП проявляется в недополученном валовом внутреннем продукте (валовой внутренний продукт (ВВП) – это рыночная стоимость всех произведенных в стране товаров и услуг для конечного использования, т. е. предназначенных для потребления, а не для производства других товаров или услуг).

Прямые виды ущерба рассчитываются по указанной выше методике, потери ВВП не рассчитывают.

***Отрицательное влияние автомобильного транспорта на окружающую среду и человека.*** В развитых государствах с высоким уровнем автомобилизации серьезно озабочены проблемами негативного влияния автомобильного транспорта на окружающую среду и человека. Основные вредные факторы, связанные с автомобильным транспортом, следующие:

- выбросы веществ, образующихся при сгорании топлива: оксид углерода (угарный газ), углеводороды (бензапирен  $C_{20}H_{12}$ , бензол  $C_6H_6$ , формальдегид  $CH_2O$ ), сажа, диоксид серы, оксид азота, серная кислота, соединения свинца;
- твердые частицы, образующиеся в результате трения шин, фрикционных накладок: сажа, силикаты, пр.;
- стоки с автомоек, гаражей, стоянок, дорог; хлориды, используемые для борьбы со скользкостью;
- отработанные эксплуатационные материалы и жидкости;

- воздействие на человека шума, вибрации и возникновение профессиональных заболеваний;
- выделение тепла (рассеяние энергии).

Для снижения отрицательного влияния указанных факторов используются различные методы. На этапе производства автомобилей это:

- повышение энергоэффективности, экономичности и экологичности автомобильных двигателей;
- применение двигателей на возобновляемых источниках энергии (электроэнергия, биотопливо);
- применение материалов многократного использования;
- повышение экологической безопасности производства и др.

Основные методы обеспечения экологичности автомобильного транспорта на этапе эксплуатации следующие:

- контроль экологических показателей автомобилей;
- контроль за сбором и утилизацией эксплуатационных материалов, шин, аккумуляторных батарей, старых автомобилей;
- система прогрессивного налогообложения для автомобилей, имеющих низкие экологические классы.

***Угоны и хищения транспортных средств.*** Для рассмотрения данной проблемы прежде всего необходимо дать определения понятиям «хищение» и «угон».

*Угон* – неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (ст. 166 Уголовного кодекса Российской Федерации) [2]. Угон включает в себя завладение чужим автомобилем или другим транспортным средством и поездку на нем без намерения присвоить его целиком или по частям. При этом завладение транспортным средством совершается лишь для поездки, без корыстных побуждений. Вместе с тем в тех случаях, когда лицо неправомерно завладело автомобилем, намереваясь впоследствии возвратить его владельцу за вознаграждение, действия его надлежит квалифицировать как хищение. В соответствии с требованиями закона под неправомерным завладением автомобилем понимается увод автомобиля или иного транспортного средства против воли владельца. Угоном считается также совершение поездки под управлением владельца транспортного средства в результате применения к нему насилия или угрозы применения насилия, поскольку в таком случае указанное лицо лишается

возможности распоряжаться транспортным средством по своему усмотрению [40].

Под *хищением* понимаются совершенные с корыстной целью противоправные безвозмездное изъятие и (или) обращение чужого имущества в пользу виновного или других лиц, причинившие ущерб собственнику или иному владельцу этого имущества (примечание к ст. 158 Уголовного кодекса Российской Федерации) [2].

В статистике, публикуемой в Интернете, понятия угона и хищения транспортных средств, как правило, объединяют в один показатель – угон. Согласно статистике по данным преступлениям (рис. 1.8), количество угонов и хищений транспортных средств постепенно сокращается, однако данный показатель остается достаточно высоким.

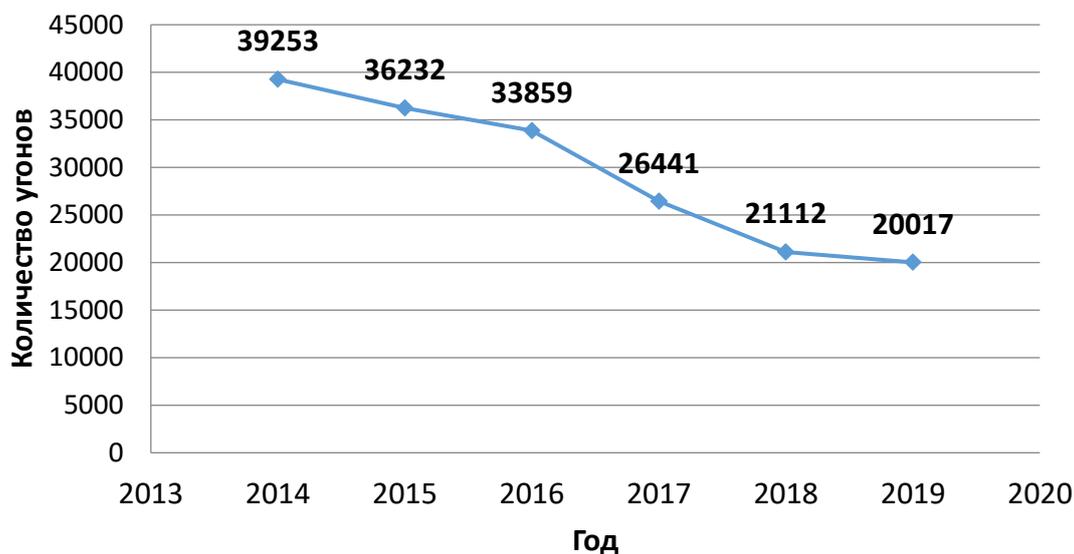


Рис. 1.8. Количество угонов транспортных средств в России за 2014 – 2019 гг. (<https://rosinfostat.ru/ugoni/>)

По числу угоняемых марок в России лидирует Lada (рис. 1.9). Причина тому – наибольшая распространенность данной марки, низкая стоимость автомобиля и, соответственно, минимальная защищенность от несанкционированного доступа. Однако если рассматривать число угонов по отношению к числу проданных или находящихся в эксплуатации автомобилей, то наиболее угоняемыми считаются Toyota, Hyundai, Kia (табл. 1.4).

Таблица 1.4

Процент угонов некоторых моделей автомобилей по данным страховых компаний (2019 – 2022 гг.)

Модель	Угоны, %	Модель	Угоны, %
Hyundai Santa Fe	14	Hyundai Tucson	4
Mitsubishi Outlander	6	Hyundai IX	4
Hyundai Creta	5	Kia Sportage	4
Hyundai Palisade	5	Lexus RX	4
Kia Sorento	5	Toyota Camry	4
Hyundai Sonata	4	Lada Granta	3

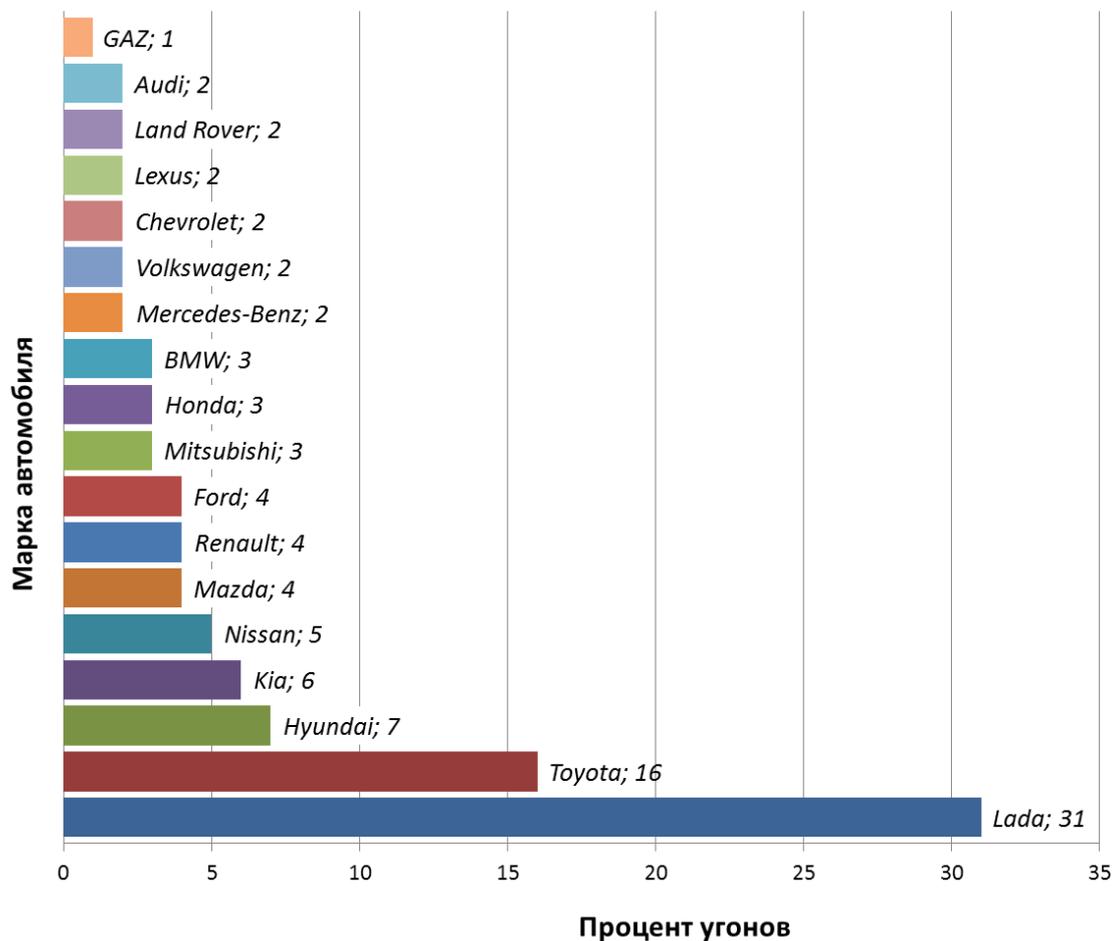


Рис. 1.9. Распределение числа угонов в России по маркам автомобилей

В связи с угонами актуальными становятся вопросы права собственности на транспортное средство, идентификации транспортных

средств и страхования. Методами защиты от противоправного завладения транспортными средствами служат различные противоугонные системы, идентификация владельца транспортного средства, системы, определяющие местоположение автомобиля.

Раскрываемость преступлений, связанных с угонами и хищениями автомобилей, составляет порядка 60 %. Наибольшая доля раскрытых преступлений относится именно к угонам. Меры, направленные на повышение раскрываемости таких преступлений, – маркировка отдельных частей и агрегатов для обеспечения возможности их последующей идентификации, единая база автомобилей, находящихся в розыске, единая по странам Евразийского экономического союза база зарегистрированных автомобилей, развитие систем автоматического распознавания в транспортном потоке автомобилей, числящихся в розыске.

## **1.2. История развития системы государственного учета транспортных средств**

Возникновение системы государственного учета транспортных средств связано с декретом Всероссийского центрального исполнительного комитета (ВЦИК) Совета народных комиссаров (СНК) РСФСР от 7 июля 1921 г. «Об организации управления и отделов местного транспорта». Целями создания данного управления были организация учета всех средств местного транспорта, установление основных принципов его использования, эксплуатации и ремонта.

В 1928 г. Центральное управление местного транспорта преобразовано в Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при Совете народных комиссаров СССР (постановление ВЦИК и СНК СССР от 28 ноября 1928 г.).

В ведении организации находились автомобильные дороги, автомобильные ремонтные и заправочные станции, пункты обслуживания пассажиров и водителей, а также учет транспортных средств и разработка системы рациональной эксплуатации автомобильного транспорта. Издавался ряд инструкций по эксплуатации автомобильного транспорта, организации технического обслуживания и ремонта, расчету показателей работы автотранспорта, внедрялась планово-предупредительная система технического обслуживания и ремонта.

Постановлением Центрального исполнительного комитета (ЦИК) и Совета народных комиссаров СССР от 3 июня 1931 г. Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при СНК СССР выделено в самостоятельную организацию.

В том же 1931 г. в СССР были введены номерные знаки транспортных средств единого стандарта. Они имели белый фон, содержали литеру (букву), два дефиса и четыре арабские цифры черного цвета (Г-02-31). Выдачей номерных знаков и учётом транспортных средств занимались отделения Центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (ЦУДорТранс).

Технология технического контроля автомобилей содержалась в приказе ЦУДорТранса от 13 декабря 1931 г. № 16/ДВ-1.

5 ноября 1934 г. Совнарком СССР принимает решение об организации при ЦУДорТрансе Государственной автомобильной инспекции (ГАИ). Задача ГАИ состояла «в борьбе с неправильным использованием и хищническим отношением» к автомобильному транспорту во всех ведомствах и организациях.

В конце 1935 г. ЦУДорТранс прекратил своё существование как самостоятельная организация, его передали в НКВД СССР (постановление ЦИК и СНК СССР от 28 октября 1935 г., а ГлавДорТрансы РСФСР и других республик СССР были ликвидированы).

Постановлением СНК СССР № 424 от 3 марта 1936 г. «О реорганизации ЦУДорТранса» и приказом Наркома внутренних дел СССР № 0086 от 4 марта 1936 г. ЦУДорТранс был реорганизован в Главное управление шоссейных дорог, а ведение вопросов эксплуатации автомобильного транспорта передано Всесоюзному объединению складского и транспортно-экспедиционного дела.

3 июля 1936 г. считается днем создания ГАИ как отдельной организации. В этот день СНК СССР издал постановление № 1182 «Положение о Государственной автомобильной инспекции (ГАИ) Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР». Задачами ГАИ были борьба с аварийностью, разработка норм эксплуатации транспорта, учет транспорта, контроль подготовки водителей автомобилей. К функциям ГАИ относились поиск автомобилей, скрывшихся с места ДТП, выдача номерных знаков и технических паспортов на транспортные средства, агитационная работа по обеспечению безопасности дорожного движения (БДД).

Формирование местных отделов ГАИ (ОГАИ) началось в 1938 г. в соответствии с «Инструкцией о работе пикетов автодорожного надзора Госавтоинспекцией УРКМ» [36].

В 1942 г. вышло постановление СНК СССР «О порядке выбраковки и списания автомобилей, пришедших в негодность», в соответствии с которым ОГАИ проводит выбраковку и списание автомобилей с целью их точного учета, определения технического состояния и целесообразности капитального ремонта.

Расширение функций ОГАИ связано с выходом в 1952 г. ряда нормативных документов:

- «Инструкции по учету дорожных происшествий»;
- «Правил по учету автомобильного и мотоциклетного парка СССР»;
- «Наставлений по надзору за техническим состоянием и использованием автотранспорта народного хозяйства СССР»;
- «Положения о квалификационных комиссиях Госавтоинспекции управлений милиции УМГБ-МГБ».

В 1959 г. Советский Союз присоединился к Международной конвенции о дорожном движении и Протоколу о дорожных знаках и сигналах. Данные документы обусловили необходимость выработки единых требований к безопасности транспортных средств и стандартизацию правил дорожного движения.

В 1964 г. были утверждены единые для всей территории СССР:

- «Правила регистрации и учета автотранспорта»;
- «Правила проведения технических осмотров»;
- «Правила учета ДТП».

В конце 1960 – начале 1970-х гг. с появлением новых массовых моделей легковых автомобилей в структуре ГАИ выделили отдельные подразделения: дорожно-патрульную службу, службу регистрации транспортных средств, службу техосмотра, службу организации движения, службу экзаменационных действий для приёма экзаменов у водителей.

В первой половине 1970-х гг. в СССР в связи с наращиванием производства автомобилей и, соответственно, повышением уровня автомобилизации усилились меры по обеспечению безопасности дорожного движения. В 1974 г. ввели новые, более жесткие правила про-

ведения государственного периодического технического осмотра автомобилей, мотоциклов и прицепов. В 1975 г. приняли новые правила регистрации и учета транспортных средств и «Положение о порядке присвоения квалификации водителя, выдачи водительских удостоверений и допуска водителей к управлению транспортными средствами».

В 1988 г. Совет Министров СССР принял постановление № 336 «О мерах по обеспечению безопасности движения на автомобильном и железнодорожном транспорте». В постановлении предусматривались меры по разработке, производству и внедрению прогрессивных систем регулирования дорожного движения, приборов контроля за движением на дорогах, аппаратно-программных средств для экзаменационной работы ГАИ. Началось создание общегосударственной информационно-поисковой системы учета транспортных средств, водительских удостоверений, случаев нарушений правил дорожного движения, дорожно-транспортных происшествий и др. [36].

В 1997 г. в Вене 28 странами, включая Российскую Федерацию, было принято «Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров». Следствием данного соглашения явилось принятие новых правил технического осмотра.

31 июля 1998 г. Правительство Российской Федерации приняло постановление № 880 «О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств, зарегистрированных в Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ».

15 марта 1999 г. вышел приказ МВД РФ № 190 «Об организации и проведении государственного технического осмотра транспортных средств» (вместе с «Правилами проведения государственного технического осмотра транспортных средств Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»).

Принятые документы определяли необходимость использования инструментальных средств контроля при проведении государственного технического осмотра транспортных средств.

### 1.3. Идентификация транспортных средств

Необходимость идентификации транспортных средств возникает при постановке их на учет, снятии с учета, передаче прав собственности, страховании, техническом осмотре, пресечении противоправных действий. В формулировке федерального закона от 03.08.2018 г. № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» под *идентификацией транспортного средства* понимается проводимое без разборки транспортного средства установление тождественности идентификационного номера транспортного средства или идентификационного номера основного компонента транспортного средства (кузова, рамы, кабины, шасси) и данных, содержащихся в документе, идентифицирующем транспортное средство, или в электронном паспорте транспортного средства (электронном паспорте шасси транспортного средства) [3].

Документы, идентифицирующие транспортное средство, – паспорт транспортного средства и свидетельство о регистрации.

Требования к идентификации транспортных средств установлены в приложении 7 к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) [32]. В данном документе указано, что каждое транспортное средство должно иметь индивидуальный идентификационный номер (Vehicle Identification Number – VIN), сохраняющий уникальность не менее 30 лет.

Требования технического регламента в части идентификации транспортных средств гармонизированы с международными стандартами ISO 3779 «Транспорт дорожный. Идентификационный номер автомобилей» и ISO 3780 «Транспорт дорожный. Международный идентификационный код изготовителей».

Идентификационный номер должен содержать 17 символов. Первые три символа представляют собой международный идентификационный код изготовителя (World Manufacturer Identifier – WMI). Обычно код содержит сведения о географической зоне (первый символ), стране (второй символ) и производителе транспортного средства (третий символ). В связи с большими объемами производства автомобилей в некоторых странах мира уникальный номер страны обеспечивается сочетанием первого и второго символов. При этом одной стране может соответствовать несколько таких сочетаний исходя из потребностей.

Производителю транспортного средства на третьей позиции VIN также может соответствовать несколько символов.

Учет и контроль присвоения международного идентификационного кода изготовителя находятся в компетенции Международной организации по стандартизации (ISO). Фактически функции по присвоению регионам и странам опознавательных кодов возложены на Общество автомобильных инженеров (Society of Automotive Engineers) США. WMI присваивается изготовителям транспортных средств компетентным органом страны, на территории которой изготовитель зарегистрирован как лицо, ведущее хозяйственную деятельность.

Если производитель выпускает менее 500 транспортных средств в год, то на третьей позиции VIN указывается символ 9 [32].

Позиции VIN с 4-й по 9-ю относятся к описательной части (Vehicle Description Section – VDS). В данной части производитель, используя символы по собственному усмотрению, указывает основные признаки автомобиля. В России обычно это обозначение класса, типа, модели и модификации транспортного средства.

Позиция 10 может быть использована для указания года изготовления автомобиля или модельного года. Коды, присваиваемые годам выпуска, приведены в табл. 1.5.

Таблица 1.5

Коды для обозначения года выпуска (модельного года)

Год выпуска	Код	Год Выпуска	Код	Год выпуска	Код
2001	1	2011	B	2021	M
2002	2	2012	C	2022	N
2003	3	2013	D	2023	P
2004	4	2014	E	2024	R
2005	5	2015	F	2025	S
2006	6	2016	G	2026	T
2007	7	2017	H	2027	V
2008	8	2018	J	2028	W
2009	9	2019	K	2029	X
2010	A	2020	L	2030	Y

Модельный год – определяемый изготовителем период времени, в течение которого он не вносит существенных изменений в конструк-

цию транспортного средства и который может не совпадать с календарным годом по началу, окончанию и продолжительности, но не может превышать 730 дней [32].

Таким образом, модельный год не совпадает с календарным. У большинства производителей он начинается с июня и опережает текущий. Например, если автомобиль был выпущен в сентябре 2020 г., то в VIN будет указан символ M, соответствующий 2021 г.

Позиция 11 может быть использована изготовителем для указания кода сборочного завода или по своему усмотрению.

Позиции с 12-й по 17-ю (Vehicle Identification Section – VIS) используются для обозначения серийного номера транспортного средства с учетом соблюдения условия уникальности. Идентификационный номер на позициях 15 – 17 должен быть заполнен только арабскими цифрами.

В отношении всех позиций VIN при его формировании могут быть использованы арабские цифры от 0 до 9 и буквы латинского алфавита, за исключением букв I, O и Q. Знаки допускаются располагать в одну строку без пробелов или в две строки. При нанесении VIN в две строки на первой располагают знаки с 1-го по 10-й, на второй – с 11-го по 17-й. В начале и конце строк должен быть поставлен разделитель, например знак \* [Там же].

Если для производства автомобилей производитель использует сторонние шасси или стороннее базовое транспортное средство, то производитель наносит на такой автомобиль свой VIN, при этом VIN, нанесенный на шасси или базовое транспортное средство ранее, должен быть сохранен.

На рисунке 1.10 приведен пример VIN автомобиля Opel ASTRA GTC P-J-SW выпуска 2013 г.

В соответствии с требованиями технического регламента VIN должен наноситься не менее чем в одном месте на раму или часть кузова автомобиля, не являющуюся легкоъемной, с правой стороны в передней половине транспортного средства в легкодоступном для считывания месте. На кузове легкового автомобиля VIN может размещаться:

- на раме передней двери (как правило, водительской);
- щитке возле ветрового стекла;
- теплоизоляционной перегородке;
- внутреннем своде левого колеса;
- кронштейне, поддерживающем радиатор.

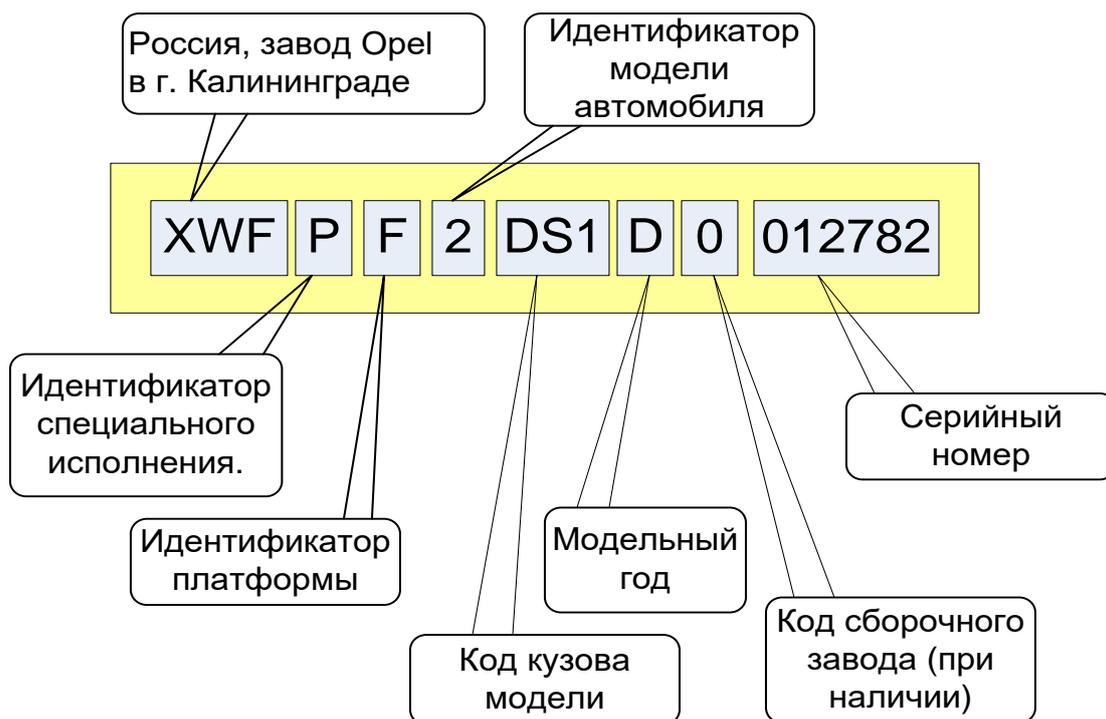


Рис. 1.10. Пример VIN автомобиля Opel

Размещенный на транспортном средстве VIN дублируется на табличке изготовителя транспортного средства и в документах на транспортное средство.

Табличка изготовителя, наряду с VIN, служит идентификатором транспортного средства. Табличка должна быть размещена на каждом транспортном средстве. Табличка может представлять собой металлическую пластину с креплением заклепками либо самоклеящуюся наклейку с элементами защиты от подделки.

Размещение таблички должно обеспечивать удобство считывания указанной на ней информации. При этом часть автомобиля, на которой размещается табличка, не должна подлежать замене в процессе эксплуатации.

Табличка изготовителя должна содержать следующую информацию на русском или иностранном языке:

- 1) наименование изготовителя;
- 2) идентификационный номер транспортного средства;
- 3) технически допустимую максимальную массу транспортного средства;

4) технически допустимую максимальную массу автопоезда, если транспортное средство может быть использовано для буксировки прицепа (полуприцепа);

5) технически допустимую максимальную массу, приходящуюся на каждую из осей транспортного средства, начиная с передней оси;

6) технически допустимую максимальную нагрузку на опорно-сцепное устройство (для полуприцепа);

7) номер одобрения типа транспортного средства (одобрение типа шасси) [32].

В случае если технически допустимая максимальная масса транспортного средства превышает разрешенную максимальную массу, то значения масс указываются в двух столбцах: технически допустимая максимальная масса – в левом столбце; разрешенная максимальная масса – в правом столбце<sup>1</sup>. Примеры табличек производителей приведены на рис. 1.11.



MINSK AUTOMOBILE PLANT	
BY/112 03.06049 2888	
Y3M6501A890000567	
24000 kg	33500 kg
42000 kg	60500 kg
1 – 7000 kg	1 – 7500 kg
2 – 8500 kg	2 – 13000 kg
3 – 8500 kg	3 – 13000 kg



Рис. 1.11. Примеры табличек производителей

<sup>1</sup> Разрешенная максимальная масса – установленная техническим регламентом или иными нормативными правовыми актами в зависимости от конструктивных особенностей максимальная масса транспортного средства.

Технически допустимая максимальная масса – установленная изготовителем максимальная масса транспортного средства со снаряжением, пассажирами и грузом, обусловленная его конструкцией и заданными характеристиками [32].

По желанию производителя часть информации может быть размещена на дополнительной табличке, которая должна располагаться ниже или сбоку от основной.

Способ нанесения информации на таблички должен исключать истирание.

Третий способ (первый – VIN, второй – табличка изготовителя) идентификации транспортных средств, используемый при их эксплуатации, – идентификация по государственному регистрационному знаку. Возможность такой идентификации обеспечивается обязательным размещением регистрационных знаков на транспортных средствах с соблюдением ряда требований, указанных в техническом регламенте.

На транспортных средствах категорий *M* и *N* должны быть предусмотрены места установки одного переднего и одного заднего государственного регистрационного знака установленных размеров. На транспортных средствах категорий *L* и *O* предусматривается установка только заднего номерного знака.

Место для установки государственного регистрационного знака должно представлять собой плоскую вертикальную поверхность. При этом регистрационный знак не должен загромождаться элементами конструкции транспортного средства и, в свою очередь, уменьшать углы свесов транспортного средства, закрывать внешние световые приборы и выступать за габариты транспортного средства.

Задний государственный регистрационный знак должен:

- устанавливаться перпендикулярно продольной оси автомобиля. В некоторых случаях допускается отклонение плоскости установки от вертикали (см. технический регламент [32]);

- устанавливаться по оси симметрии или слева от нее по направлению движения;

- высота установки государственного регистрационного знака должна быть не менее 300 мм для транспортных средств в снаряженном состоянии (для категории *L* – не менее 200 мм) и не более 1200 мм. Верхнее значение по конструктивным причинам допускается увеличивать, но по возможности минимально;

- должны обеспечиваться условия видимости: угол видимости вверх – не менее  $15^\circ$ , угол видимости вниз –  $0^\circ$ , углы влево и вправо –  $30^\circ$  (рис. 1.12);

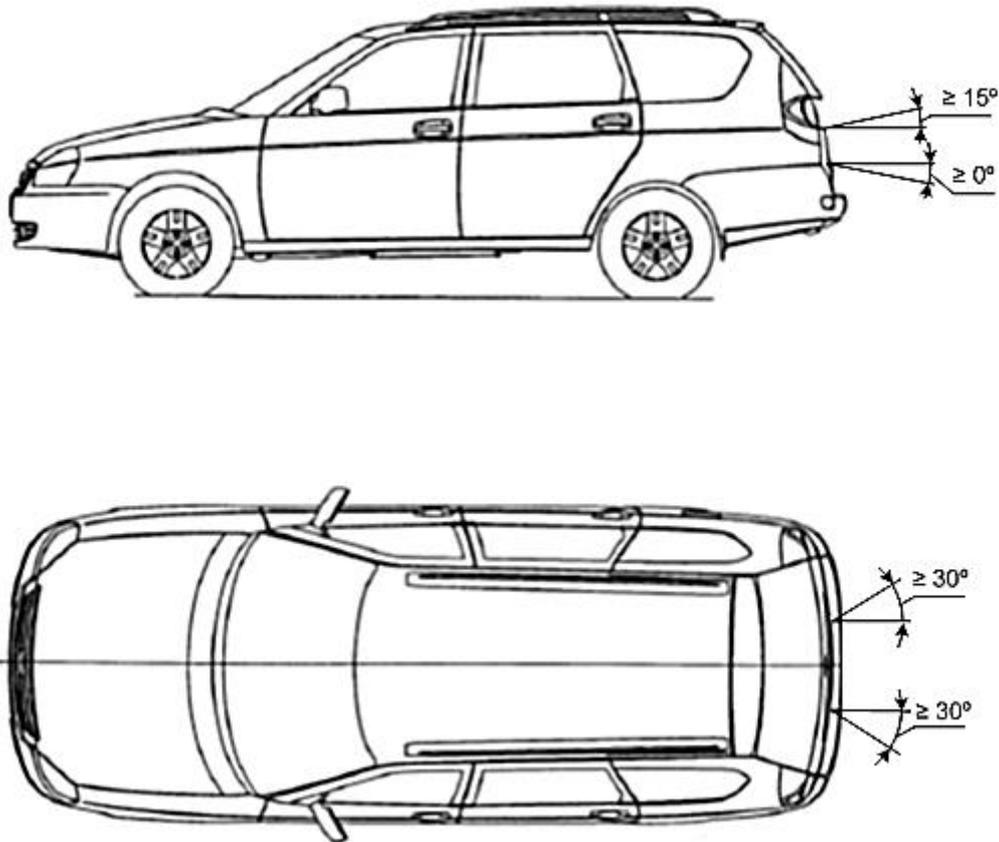


Рис. 1.12. Углы видимости заднего государственного регистрационного знака

– штатные фонари освещения номерного знака должны обеспечивать возможность его прочтения в темное время суток с расстояния не менее 20 м.

**Дополнительные средства маркировки.** Дополнительная маркировка транспортного средства предусматривает дублирование основного VIN в части VDS и VIS в видимом и невидимом глазу отображении. Видимая маркировка может наноситься на ветровое стекло (справа, вдоль нижнего края), заднее стекло (слева, вдоль нижнего края), боковые подвижные стекла (в задней части, вдоль нижнего края), на фары и задние фонари (вдоль нижнего края).

Невидимая маркировка (видимая при специальном освещении) может наноситься на обивку салона, элементы интерьера.

Кроме маркировки транспортного средства, применяется обязательная маркировка составных частей, таких как блок двигателя, шасси и кабины грузовых автомобилей, кузова легковых автомобилей. Дан-

ная маркировка носит название *идентификационного номера составной части*. Он состоит из двух частей, количество знаков и правила формирования которых аналогичны VDS и VIS VIN.

Маркировка двигателя выполняется в одном месте, при этом разрешается не указывать первую часть (VDS). Идентификационный номер на раме шасси и в кабине грузового автомобиля должен быть нанесен ближе к передней части с правой стороны с обеспечением возможности видеть его, находясь снаружи транспортного средства.

#### **1.4. Государственный учет и регистрация транспортных средств**

На основании федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» одно из обязательных условий допуска транспортного средства к участию в дорожном движении – его нахождение на государственном учете. Исключение делается для транспортных средств, участвующих в международном движении или ввозимых на территорию Российской Федерации на срок не более одного года.

Правовые и организационные формы, права и обязанности участников процесса регистрации транспортных средств определяет федеральный закон «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 03.08.2018 г. № 283-ФЗ [3]. Федеральный закон закрепляет обязательность государственного учета транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам, гражданам и индивидуальным предпринимателям. Система государственного учета не распространяется на транспортные средства, являющиеся товаром, реализуемым юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями, осуществляющими торговую деятельность.

Статья 3 федерального закона № 283-ФЗ определяет основные цели государственной регистрации:

- 1) государственный учет транспортных средств;
- 2) обеспечение исполнения законодательства Российской Федерации, регулирующего отношения, возникающие в связи с эксплуатацией транспортных средств, а также законодательства Российской Федерации, регулирующего иные отношения.

Государственный учет транспортных средств состоит в ведении реестра транспортных средств, в котором содержатся сведения о транспортных средствах, совершаемых в их отношении действиях, регистрационные данные транспортных средств. Правила ведения реестра транспортных средств установлены постановлением Правительства Российской Федерации от 27.12.2019 г. № 1874 «Об утверждении Правил ведения государственного реестра транспортных средств» [11]. Ведение реестра возложено на Министерство внутренних дел Российской Федерации.

В реестровую запись включают следующую информацию:

1) сведения о транспортном средстве: данные паспорта, государственный регистрационный номер; идентификационный номер; категория; год выпуска; модель; тип, мощность и рабочий объем двигателя; идентификационный номер основного компонента; цвет кузова (кабины); экологический класс; весовые характеристики; сведения об изготовителе;

2) сведения о регистрационном действии: дата, наименование регистрационного действия; реквизиты регистрационного документа; подразделение ГИБДД, осуществившее действие;

3) сведения о владельце:

– для юридических лиц: полное и сокращенное наименование организации, ОГРН, ИНН, код причины постановки на учет в налоговом органе, адрес регистрации;

– для индивидуальных предпринимателей: фамилия, имя, отчество, дата и место рождения, ИНН, ОГРНИП, СНИЛС, адрес регистрации;

– для физических лиц: фамилия, имя, отчество, дата и место рождения, ИНН, номер паспорта, СНИЛС, адрес регистрации;

4) сведения об изменении информации, содержащейся в реестре [Там же].

Каждая реестровая запись о транспортном средстве получает уникальный номер.

В соответствии с федеральным законом [3] под *государственной регистрацией транспортного средства* понимается совокупность регистрационных и иных действий, проводимых в соответствии с федеральным законодательством.

*Регистрационное действие* – действие регистрационного подразделения по установлению или изменению регистрационных данных транспортного средства, замене документов, идентифицирующих транспортное средство [3].

К регистрационным действиям относятся:

1) постановка транспортного средства на государственный учет – включение записи в государственный реестр ТС, присвоение ТС государственного регистрационного номера;

2) внесение изменений в регистрационные данные ТС – изменение содержания в записи реестра ТС и внесение изменений в документы, идентифицирующие ТС. При внесении изменений номер ТС может быть сохранен или присвоен новый;

3) прекращение учета – внесение в запись государственного реестра ТС информации о временном прекращении допуска ТС к эксплуатации;

4) возобновление государственного учета – отмена указанного в пункте 3;

5) снятие ТС с учета – перенос записи о ТС в архив государственного реестра ТС;

6) восстановление государственного учета ТС – отмена переноса записи о ТС в архив. Операция проводится в случае признания действий по снятию ТС с учета необоснованными или незаконными;

7) оформление нового документа, идентифицирующего ТС, взамен утраченного;

8) оформление регистрационного документа на ТС в связи с вывозом его за пределы России.

Регистрационные действия проводятся регистрационными подразделениями на основании заявления владельца транспортного средства. На подачу заявления для постановки на учет транспортного средства отводится десять дней с момента приобретения прав на транспортное средство. Регистрационные действия могут осуществляться с участием специализированной организации. В качестве таковых могут выступать юридические лица и индивидуальные предприниматели, реализующие транспортные средства на территории России по договору с изготовителем, и изготовители транспортных средств.

Процедуры, проводимые при осуществлении регистрационных действий, подробно изложены в «Административном регламенте Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления государственной услуги по регистрации транспортных средств» (утвержден приказом МВД России от 21.12.2019 г. № 950) [19].

В общем случае для проведения регистрационных действий, кроме заявления владельца транспортного средства, требуются следующие документы:

- документ, удостоверяющий личность владельца транспортного средства либо его представителя, действующего на основании нотариально заверенной доверенности;

- документы, идентифицирующие транспортное средство;

- страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (представляется в случае постановки транспортного средства на учет и при смене владельца транспортного средства);

- документы, устанавливающие основания для проведения регистрационных действий: документы, удостоверяющие право собственности, – при постановке на учет и внесении изменений в регистрационные данные, документы о соответствии конструкции требованиям безопасности – при внесении изменений в конструкцию транспортного средства;

- документ об уплате государственной пошлины за проведение регистрационных действий [Там же].

В определенных случаях при осуществлении регистрационных действий проводится осмотр транспортного средства должностным лицом регистрационного подразделения или уполномоченным лицом специализированной организации. Представитель специализированной организации имеет право проводить осмотр транспортных средств при осуществлении регистрационных действий в случае, если отвечает квалификационным требованиям. Квалификационные требования к лицам, уполномоченным на проведение осмотра транспортных средств, утверждены приказом МВД России от 20.06.2019 г. № 403 «Об утверждении квалификационных требований к уполномоченным на проведение осмотра транспортных средств лицам специализированных организаций, участвующих в государственной регистрации транспортных средств» [18].

При осмотре транспортного средства проводится его идентификация, проверка соответствия транспортного средства представленным документам, проверка соответствия изменений, внесенных в конструкцию, документам о соответствии транспортного средства с внесенными изменениями требованиям безопасности [19].

По результатам осмотра транспортного средства ставится отметка в заявлении. Она должна содержать запись о соответствии или несоответствии идентификационных данных, наличии или отсутствии признаков изменения идентификационных данных, их уничтожения или сокрытия. Запись заверяется подписью лица, проводившего осмотр, также указываются его фамилия, инициалы, дата и время осмотра.

На выполнение осмотра транспортного средства отводится до 20 минут. Срок действия результатов осмотра составляет 30 суток.

В случае установления несоответствия идентификационных данных, признаков изменения маркировки, несогласованных изменений в конструкции транспортного средства указанные несоответствия описываются в заявлении. Транспортное средство при выявлении признаков изменения маркировочных данных или уничтожения маркировки направляется в орган внутренних дел по факту наличия правонарушения. На транспортное средство при этом накладываются несъемные без разрушения идентификационные элементы – пломбы, печати, бирки [Там же].

Основания для отказа в совершении регистрационных действий в соответствии с федеральным законом [3] и Административным регламентом [Там же]:

- 1) невозможность идентификации транспортного средства вследствие подделки, изменения или уничтожения его маркировки;
- 2) замена основного компонента транспортного средства, имеющего маркировку, на аналогичный компонент без маркировки;
- 3) снятие транспортного средства с государственного учета после утилизации;
- 4) несоответствие регистрационных данных или конструкции транспортного средства сведениям, указанным в документах;
- 5) нахождение транспортного средства или основного компонента в розыске;

- б) неуплата государственной пошлины за осуществление регистрационных действий;
- 7) обращение в регистрационное подразделение лица, не являющегося владельцем или не имеющего полномочий;
- 8) непредставление необходимых документов либо представление документов с исправлениями или повреждениями;
- 9) непредставление транспортного средства для осмотра;
- 10) наличие запретов или ограничений.

При нарушении сроков и правил регистрации транспортных средств виновные лица наказываются административным штрафом. В соответствии со ст. 19.22 «Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» (КоАП РФ) от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ (в ред. от 04.03.2022 г.) размер штрафа составляет:

- для граждан – от 1 500 до 2 000 руб.;
- для должностных лиц – от 2 000 до 3 500 руб.;
- для юридических лиц – от 5 000 до 10 тыс. руб.

### **Контрольные вопросы**

1. Каков уровень автомобилизации в Российской Федерации и ведущих автомобильных странах мира?
2. Какой ущерб наносится в результате ДТП в России? Из чего он складывается?
3. Какие методы применяют производители для обеспечения идентификации автомобилей?
4. Как расшифровывается идентификационный номер транспортного средства (VIN)?
5. На основании каких документов совершаются регистрационные действия с транспортными средствами?
6. Для решения каких задач осуществляются регистрационные действия государственными органами Российской Федерации?
7. Какие документы необходимо представить для постановки на учет транспортного средства и снятия с учета?

## Глава 2. СТРАХОВАНИЕ

### 2.1. Основные понятия о страховой деятельности

Практически все виды деятельности людей сопровождаются возможностью возникновения негативных последствий, которые могут проявляться в виде утраты имущества, вреда здоровью, финансовых потерь при осуществлении предпринимательской деятельности и ряда других. Вероятностное событие, в результате которого может возникнуть ущерб, называется *страховым риском*. Компенсация потерь, связанных с наступлением негативных последствий, достигается за счет использования системы страхования.

Под *страхованием* понимаются отношения по защите интересов физических и юридических лиц, Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований при наступлении определенных страховых случаев за счет денежных фондов, формируемых страховщиками из уплаченных страховых премий (страховых взносов), а также за счет иных средств страховщиков [6].

В связи с вероятностной природой рисков, а также с финансовой составляющей процессов страхования данная деятельность четко регламентируется законодательными актами.

Основные положения в отношении страхования записаны в ст. 48 Гражданского кодекса Российской Федерации (ГК РФ) [5]. При всем разнообразии страховых рисков не допускается страхование противоправных интересов, убытков от участия в азартных играх, лотереях и пари, расходов, связанных с освобождением заложников.

Стороны страховых отношений – страхователи, страховщики и третьи лица.

*Страхователями* признаются юридические лица и дееспособные физические лица, заключившие со страховщиками договоры страхования либо являющиеся страхователями в силу закона [6].

*Страховщики* – страховые организации, иностранные страховые организации, общества взаимного страхования, которые вправе осуществлять страхование в соответствии с разрешением (лицензией) [6; 7].

*Страховая организация* – юридическое лицо, созданное в соответствии с законодательством Российской Федерации для осуществле-

ния деятельности по страхованию и (или) перестрахованию и получившее лицензию на осуществление соответствующего вида страховой деятельности в установленном порядке [6].

В качестве третьих лиц в страховых отношениях могут выступать лица, которым причинен вред страхователем, а также его правопреемники.

В соответствии с законом «Об организации страхового дела в Российской Федерации» (№ 4015-1 от 27.11.1992 г.) осуществляются следующие основные виды страхования:

- 1) страхование жизни;
- 2) пенсионное страхование;
- 3) страхование от несчастных случаев и болезней;
- 4) медицинское страхование;
- 5) страхование средств транспорта;
- 6) страхование грузов;
- 7) сельскохозяйственное страхование (страхование урожая, сельскохозяйственных культур, многолетних насаждений, животных);
- 8) страхование имущества юридических и физических лиц, за исключением транспортных средств и сельскохозяйственного страхования;
- 9) страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств;
- 10) страхование гражданской ответственности владельцев средств воздушного, водного, железнодорожного транспорта;
- 11) страхование гражданской ответственности организаций, эксплуатирующих опасные объекты;
- 12) страхование гражданской ответственности за причинение вреда третьим лицам;
- 13) страхование предпринимательских рисков;
- 14) страхование финансовых рисков;
- 15) иные виды страхования, предусмотренные федеральными законами о конкретных видах обязательного страхования [Там же].

В соответствии с ГК РФ предусмотрено как добровольное, так и обязательное страхование. Добровольное страхование может осуществляться по всем пунктам, указанным выше. Обязательное страхование распространяется прежде всего на страхование гражданской ответственности, пенсионное и медицинское страхование, страхование

государственного или муниципального имущества, находящегося в хозяйственном ведении юридических лиц.

Подтверждением страховых отношений в большинстве случаев служит договор страхования. В случае имущественного страхования страховщик обязуется за обусловленную договором плату при наступлении предусмотренного в договоре страхового случая возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен договор (выгодоприобретатель), причиненные вследствие этого события убытки в пределах определенной договором страховой суммы [5].

Законодательные акты [5; 6] дают следующие определения приведенным выше понятиям:

– плата за страхование, которую страхователь обязан уплатить страховщику в порядке и в сроки, установленные договором страхования, называется *страховой премией*;

– *страховой случай* – совершившееся событие, предусмотренное договором страхования или законом, с наступлением которого возникает обязанность страховщика произвести страховую выплату страхователю, застрахованному лицу, выгодоприобретателю или третьим лицам;

– *страховая сумма* – денежная сумма, которая определена в порядке, установленном федеральным законом и (или) договором страхования при его заключении, и исходя из которой устанавливаются размер страховой премии (страховых взносов) и размер страховой выплаты при наступлении страхового случая;

– *страховая выплата* – денежная сумма, которая определена в порядке, установленном федеральным законом и (или) договором страхования, и выплачивается страховщиком страхователю, застрахованному лицу, выгодоприобретателю при наступлении страхового случая.

Функции по регулированию страховой деятельности, надзору и контролю за ней осуществляет Банк России.

Надзор за страховой деятельностью включает в себя:

– лицензирование деятельности субъектов страхового дела и ведение единого государственного реестра субъектов страхового дела;

– контроль за соблюдением страхового законодательства, в том числе путем проведения проверок деятельности субъектов страхового

дела и достоверности представляемой ими отчетности, а также за обеспечением страховщиками их финансовой устойчивости и платежеспособности;

– принятие решения о назначении временной администрации, приостановлении и об ограничении полномочий исполнительного органа страховой организации в случаях и порядке, которые установлены федеральным законом от 26.10.2002 г. № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)».

Также к функциям Банка России в сфере страхования относятся:

– разработка и совершенствование проектов нормативных правовых актов в сфере страховой деятельности;

– официальные пояснения и комментарии, касающиеся страхования;

– применение санкций к участникам рынка страховых услуг, нарушившим требования страхового законодательства;

– осуществление методологического руководства министерств, ведомств Российской Федерации, органов исполнительной власти в субъектах Федерации в сфере страхования;

– проведение единой государственной политики в сфере страхования;

– представление интересов Российской Федерации, касающихся страхования, в международных организациях по страховому надзору;

– защита опасных социальных рисков посредством обязательных видов страхования;

– контроль платежеспособности, инвестиционной деятельности, тарифной политики страховых организаций.

## **2.2. Страхование на автомобильном транспорте**

Автомобильный транспорт – самостоятельная отрасль экономики, имеющая определенную специфику, которая обуславливает особенности страхования:

– транспортное средство – материальное средство удовлетворения потребностей в перемещении пассажиров и грузов;

– транспортный процесс осуществляется преимущественно по дорогам и улицам во взаимодействии с другими участниками дорожного движения.

Вследствие этого страховые риски могут быть связаны как с самим объектом деятельности, так и с транспортным процессом, в котором задействовано транспортное средство. Риски и значительные убытки не только участников дорожного движения (водители, пешеходы, пассажиры), но и участников перевозочного процесса (грузоотправители, грузополучатели, автотранспортные организации), связанные с автотранспортным средством, его движением, выполнением перевозочной деятельности, предполагают необходимость обеспечения страхового возмещения личного и имущественного вреда физическим и юридическим лицам, которое покрывало бы возможные убытки как участников дорожного движения и транспортного процесса, так и третьих лиц, случайно оказавшихся пострадавшими (например, жертвами ДТП).

Основные виды страхования на транспорте – страхование транспортных средств, грузов, гражданской ответственности владельцев транспортных средств за ущерб, причиненный третьим лицам, страхование ответственности автоперевозчика при перевозках пассажиров и грузов.

Страхование транспортных средств на случай повреждения, утраты товарной стоимости или уничтожения вследствие ДТП, стихийного бедствия, пожара или утраты транспортного средства вследствие противоправных действий относится к добровольным видам страхования. Условия страхования, страховые тарифы определяются непосредственно страховыми компаниями в рамках общего законодательства по страхованию. Транспортные средства могут быть застрахованы как по всем рискам, так и отдельно по любому из них. Исключение составляет риск угона, который включают в договор страхования только совместно с другими рисками, например с риском «Ущерб». Страховая сумма не должна превышать действительную стоимость объекта страхования.

*Страховая стоимость* – действительная стоимость транспортного средства, определенная на дату заключения договора страхования. Размер страховой стоимости определяется заводской стоимостью модели транспортного средства с учетом процента износа.

Страхование ответственности перевозчика (несвоевременная доставка, причинение вреда окружающей среде, неправильное оформле-

ние документов) и страхование груза (потеря товарных качеств, частичная или полная утеря и др.) также относятся к добровольным видам страхования, поэтому регулирование условий страхования и тарифов возложено на сами страховые компании. Особенность страхования грузов – то, что договор может быть заключен на однократную перевозку или определенный срок (так называемый генеральный договор). Данный вид договора выгоден транспортным компаниям, осуществляющим регулярные перевозки однотипных грузов.

Два вида страхования на автомобильном транспорте обязательны: страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств и страхование пассажиров при коммерческих перевозках. Далее рассмотрим данные виды страхования подробнее.

### **2.3. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств**

25 апреля 2002 г. принят федеральный закон № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее – ФЗ «Об ОСАГО»). Цели принятия закона – защита прав потерпевших на возмещение вреда в результате использования транспортных средств иными лицами, а также страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в рамках международных систем страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств [7].

Обязанность по страхованию гражданской ответственности возлагается на владельцев транспортных средств. При возникновении права владения транспортным средством владелец транспортного средства должен страховать гражданскую ответственность до совершения регистрационных действий.

Объект обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – ОСАГО) – имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности владельца транспортного средства вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории России.

Не требуется страхование гражданской ответственности владельцев: – транспортных средств, максимальная конструктивная скорость которых не превышает 20 км/ч;

– транспортных средств, не предназначенных для движения по дорогам общего пользования и (или) не подлежащих государственной регистрации;

– транспортных средств Вооруженных Сил и других воинских формирований, в которых предусмотрена военная служба. Данное положение не распространяется на автобусы, легковые автомобили и прицепы к ним, а также иные транспортные средства, используемые для обеспечения хозяйственной деятельности;

– транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах, если гражданская ответственность владельцев таких транспортных средств застрахована в рамках международных страховых систем;

– прицепов к легковым автомобилям;

– транспортных средств, не имеющих колесных движителей и прицепов к ним.

**Порядок заключения договора. Срок действия договора.** Договор страхования заключается между страховщиком и страхователем. При этом полис страхования может быть выдан страхователю на бумажном носителе либо направлен ему в виде электронного документа.

Владелец транспортного средства для заключения договора страхования предоставляет свои персональные данные, данные, подтверждающие право владения транспортным средством, данные о водителях, допущенных к управлению транспортным средством, данные о транспортном средстве. При личном обращении владелец транспортного средства заполняет и подписывает заявление о заключении договора.

Необходимая для заключения договора информация может быть предоставлена в виде бумажных документов, их копий либо электронных копий документов. Страховщик может при оформлении договора страхования также самостоятельно получать сведения из автоматизированной информационной системы обязательного страхования.

Срок действия договора страхования составляет один год, кроме случаев, указанных в ст. 10 ФЗ «Об ОСАГО»:

– не менее 5 дней для владельцев транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах и временно используемых на территории Российской Федерации;

– до 20 дней для следования к месту регистрации, месту технического осмотра и повторного технического осмотра.

Следует различать понятия: *срок действия договора страхования* – это период действия договора ОСАГО; *период страхования* – время, в течение которого планируется использование транспортного средства.

В случае досрочного расторжения договора страхования часть страховой премии подлежит возврату.

В случае нарушения условий договора страхования, связанных с управлением транспортным средством, предусмотрено административное наказание в соответствии со ст. 12.37 КоАП РФ. За управление транспортным средством в период, не предусмотренный договором страхования, либо передачу управления транспортным средством лицу, не указанному в договоре (при ограниченном количестве лиц, допущенных к управлению), предусмотрен административный штраф в размере 500 руб. Неисполнение владельцем транспортного средства обязательств по страхованию гражданской ответственности наказывается штрафом в размере, установленном ч. 2 ст. 12.37 КоАП РФ, – 800 руб. (по состоянию на 1 января 2023 г.).

В соответствии с федеральным законом № 40-ФЗ возмещение вреда потерпевшим возможно в следующих пределах:

– за причинение вреда жизни и здоровью – 500 тыс. руб. каждому потерпевшему;

– за причинение вреда имуществу – 400 тыс. руб. каждому потерпевшему.

***Страховые тарифы.*** *Страховые тарифы* – ценовые ставки, установленные в соответствии с федеральным законом, применяемые страховщиками при определении страховой премии по договору обязательного страхования и состоящие из базовых ставок и коэффициентов [7].

Максимальные и минимальные размеры базовых ставок и коэффициенты устанавливаются Банком России. Действие принятых базовых ставок и коэффициентов сохраняется не менее одного года. При формировании размеров базовых ставок учитываются:

– тип транспортного средства в зависимости от категории. Обозначение категории транспортного средства принято в соответствии

с п. 1 ст. 25 федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» аналогично категориям, принятым для водительских удостоверений;

– назначение – отдельные ставки выделены для легковых автомобилей, используемых в качестве такси, и автобусов, используемых на регулярных маршрутах;

– форма собственности – различаются ставки для транспортных средств категорий *B* и *BE*, принадлежащих юридическим и физическим лицам.

Предельные значения базовых ставок страховых тарифов приведены в приложении 1 к указанию Банка России от 08.12.2021 г. № 6007-У (далее – Указание Банка № 6007-У) [30] или заменяющем (дополняющем) его документе.

Страховщики устанавливают значения базовых ставок в пределах минимального и максимального значений с учетом следующих факторов:

– наложенного на водителя наказания за грубые нарушения правил дорожного движения (ПДД) – управление транспортным средством в нетрезвом состоянии, нарушение ПДД, повлекшее причинение вреда здоровью, оставление места ДТП и т. п. (см. п. 2. ст. 9 [7]);

– наличия в заключаемом договоре условия, предусматривающего управление транспортным средством с прицепом (для юридических лиц).

Коэффициенты страховых тарифов учитывают:

1) территорию преимущественного использования транспортного средства (КТ) – определяется исходя из места жительства, указанного в паспорте физического лица, или места нахождения юридического лица (см. п. 1 приложения 2 к Указанию Банка № 6007-У) [30]. В случае временного использования транспортных средств на территории России применяется коэффициент 1,7;

2) количество страховых возмещений за предшествующие сроки страхования (КБМ). Количество страховых возмещений определяется за период с 1 апреля предыдущего года по 31 марта следующего за ним года. В случае отсутствия информации о заключенных ранее договорах страхования (их отсутствии) значение КБМ принимается равным единице. Таблицы коэффициентов приведены в п. 2 приложения 2 к Указанию Банка № 6007-У;

3) мощность двигателя транспортного средства (КМ). Диапазон коэффициентов находится в пределах от 0,6 (при мощности до 50 лошадиных сил) до 1,6 (при мощности свыше 150 лошадиных сил) (см. п. 3 приложения 2 к Указанию Банка № 6007-У);

4) срок действия договора и период использования транспортного средства (КП);

5) возраст и стаж лиц, допущенных к управлению транспортным средством (КВС).

**Действия при наступлении страхового случая.** При возникновении ДТП страхователь либо водитель транспортного средства обязан сообщить другим участникам сведения о договоре обязательного страхования. Страхователь также обязан сообщать о случаях причинения вреда при использовании транспортного средства страховщику. Документы о ДТП могут оформляться в присутствии представителя страховщика.

Факт ДТП подтверждается соответствующими документами, оформляемыми сотрудниками полиции, аварийно-спасательными службами, медицинскими организациями или непосредственно участниками ДТП.

В соответствии с федеральным законом «Об ОСАГО» участники ДТП могут оформить документы без участия сотрудников полиции, если одновременно выполнены следующие условия:

- в результате ДТП причинен вред только транспортным средствам;
- ДТП произошло между двумя транспортными средствами, гражданская ответственность владельцев которых застрахована;
- обстоятельства ДТП, характер и перечень видимых повреждений транспортных средств не вызывают разногласий у участников ДТП, а размер ущерба не превышает 400 тыс. руб.

При разногласиях об обстоятельствах ДТП, характере и перечне видимых повреждений транспортных средств, либо если сумма ущерба превышает 400 тыс. руб. и при этом разногласия отсутствуют, данные о ДТП должны быть зафиксированы и переданы в автоматизированную информационную систему обязательного страхования. Фиксации подлежат факт ДТП, координаты места нахождения транспортных средств в момент ДТП, повреждения транспортных средств на месте

ДТП. Фиксация указанных данных происходит с помощью технических средств контроля с использованием системы ГЛОНАСС, а также с помощью программного обеспечения, интегрированного с «Единой системой идентификации и аутентификации в инфраструктуре, обеспечивающей информационно-технологическое взаимодействие информационных систем, используемых для предоставления государственных и муниципальных услуг в электронной форме».

В общем случае при ДТП оформляются:

- извещение о ДТП с внесением сведений о собственниках и водителях транспортных средств, об очевидцах, о транспортных средствах и их повреждениях, об обстоятельствах ДТП;
- постановление об административном правонарушении;
- протокол осмотра;
- схема ДТП;
- акт медицинского освидетельствования на алкогольное и наркотическое опьянение (при наличии оснований);
- справка из медицинского учреждения при наличии пострадавших граждан.

При самостоятельном оформлении ДТП водители составляют извещение о ДТП. Бланк извещения выдает страховая организация при заключении договора ОСАГО. Извещение составляется в двух экземплярах. Законодательством предусмотрено оформление извещения о ДТП в форме электронного документа через «Единый портал государственных и муниципальных услуг».

На месте ДТП желательно выполнить фото- и видеофиксацию положения транспортных средств и частей транспортных средств относительно проезжей части, видимых повреждений транспортных средств.

Заполненное извещение в течение пяти рабочих дней должно быть направлено в страховую компанию. Потерпевший дополнительно направляет страховщику заявление о прямом возмещении убытков.

**Порядок осуществления страхового возмещения.** Порядок осуществления страхового возмещения регулируется ФЗ «Об ОСАГО» [7] и положением Центрального банка России от 19.09.2014 г. № 431-П «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности

владельцев транспортных средств» [28]. Страхование возмещение возможно в форме денежной выплаты или ремонта транспортного средства за счет страховой компании.

Для получения страхового возмещения потерпевший обязан уведомить страховщика о наступлении страхового случая, направить страховщику заявление о страховом возмещении и документы о ДТП.

В случае смерти потерпевшего в результате ДТП право на возмещение вреда переходит к его правопреемникам.

Требование о возмещении вреда предъявляется страховщику в форме заявления. Заявление о страховом возмещении за причинение вреда жизни и здоровью направляется страховщику лица, причинившего вред. Заявление о возмещении вреда имуществу направляется страховщику потерпевшего для прямого возмещения убытков или страховщику лица, причинившего вред.

В соответствии с действующим законодательством к заявлению должны прилагаться следующие документы:

- заверенная копия документа, удостоверяющего личность потерпевшего (выгодоприобретателя);
- документ, подтверждающий полномочия представителя;
- извещение о ДТП, если оформлено на бумаге;
- копии протокола об административном правонарушении, постановления по делу об административном правонарушении или определения об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении, если оформление документов о дорожно-транспортном происшествии осуществлялось при участии уполномоченных сотрудников полиции, а составление таких документов предусмотрено законодательством Российской Федерации [7].

В случае причинения вреда здоровью дополнительно прилагаются:

- документы о характере причиненного вреда здоровью и периоде нетрудоспособности, выданные медицинской организацией;
- заключение судебно-медицинской экспертизы о степени утраты трудоспособности;
- справка, подтверждающая факт установления потерпевшему инвалидности или категории «ребенок-инвалид» (при наличии);
- справка станции скорой медицинской помощи об оказанной медицинской помощи на месте ДТП (при наличии).

Если ДТП было оформлено без участия сотрудников полиции, владельцы транспортных средств по требованию страховщиков обязаны предоставить транспортные средства для осмотра и независимой технической экспертизы в течение пяти дней со дня представления документов о ДТП. В течение 15 календарных дней со дня ДТП, за исключением нерабочих праздничных дней, владельцы транспортных средств не должны приступать к ремонту и утилизации транспортных средств без письменного согласия страховщиков.

Обязанность по оценке размера выплаты возлагается на страховую компанию. Срок возмещения, согласно действующим нормативным документам, составляет 20 календарных дней с момента регистрации заявления о наступлении страхового случая. В указанный срок входит осмотр транспортного средства экспертом и расчет стоимости восстановительного ремонта.

Эксперт, выполняющий осмотр, должен иметь необходимую квалификацию, что подтверждается записью о нем в Государственном реестре экспертов-техников.

Осмотр транспортного средства проводится в месте, согласованном с экспертом, либо, если транспортное средство не может самостоятельно перемещаться, по месту его нахождения.

Процедура осмотра описана в положении Банка России от 19.09.2014 г. № 433-П «О правилах проведения независимой технической экспертизы транспортного средства». Результат экспертизы (первичного осмотра) – акт о состоянии автомобиля. В нем указывают:

- основания для проведения осмотра;
- информацию о времени и месте осмотра;
- данные о транспортном средстве;
- сведения о владельце транспортного средства;
- сведения о соответствии идентификационных характеристик предъявленным документам;
- дату повреждения транспортного средства;
- информацию о пробеге транспортного средства;
- сведения о комплектации;
- информацию о дефектах эксплуатации транспортного средства, повреждениях доаварийного характера, следах ранее проведенного ремонта, а также другие факторы, влияющие на результаты экспертизы;

- данные о предварительном установлении принадлежности повреждений транспортного средства к рассматриваемому дорожно-транспортному происшествию;
- данные по определению технического состояния транспортного средства либо его остатков;
- информацию о возможных скрытых повреждениях (с указанием примерного места расположения и характера повреждений);
- информацию о пробах и элементах транспортного средства, взятых для исследования (с описанием причины, вида и цели исследования);
- фамилию, имя, отчество, подпись лица, проводившего осмотр транспортного средства;
- фамилии, имена, отчества, замечания и подписи лиц, присутствовавших на осмотре;
- дату составления акта осмотра.

В процессе осмотра выполняется фотосъемка (видеосъемка).

При первичном осмотре фиксация повреждений осуществляется органолептическими методами без проведения демонтажных работ. При необходимости могут использоваться средства измерения и контроля или диагностическое оборудование. Показатели, используемые для характеристики повреждений, подробно описаны в методике [29].

Если в процессе разборки транспортного средства выявляются скрытые повреждения, то назначается повторная экспертиза.

Расчет размера страховой выплаты потерпевшему и (или) стоимости восстановительного ремонта выполняется по «Единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства», утвержденной постановлением Банка России от 19.09.2014 г. № 432-П (см. гл. 3 указанного документа). При расчете учитываются перечень и характер повреждений, расходы на материалы и запасные части, расходы на оплату работ, степень износа комплектующих изделий, подлежащих замене. Важно отметить, что размер расходов определяется на дату ДТП с учетом условий и границ региональных товарных рынков материалов и запасных частей, соответствующих месту ДТП [Там же].

Износ подлежащих замене комплектующих (деталей, узлов, агрегатов) рассчитывается на основании гл. 4 методики [29]. Размер износа уменьшает сумму выплаты (стоимость восстановительного ремонта).

Расчет суммы возмещения за причинение вреда здоровью потерпевшего осуществляется на основании «Правил расчета суммы страхового возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего» (утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 15.11.2012 г. № 1164).

Сумма страхового возмещения рассчитывается в процентном соотношении от установленной законодательством максимальной суммы (500 тыс. руб. по ОСАГО). Процент принимается по таблице нормативов (приложение к «Правилам расчета суммы страхового возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего») с учетом характера и степени нарушения здоровья.

#### **2.4. Страхование гражданской ответственности перевозчика при перевозках пассажиров**

В Российской Федерации действует закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» от 14.06.2012 г. № 67-ФЗ [8]. Данный федеральный закон регулирует отношения, возникающие в связи с осуществлением обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика (ОСГОП) за причинение при перевозках пассажиров вреда их жизни, здоровью, имуществу. Обязательное страхование в данной сфере распространяется на все виды транспорта, осуществляющие перевозки пассажиров, за исключением перевозок пассажиров метрополитеном. Положения закона также не применяются в случае перевозок пассажиров легковыми такси, а также в случаях, на которые распространяется действие закона «Об ОСАГО».

В рамках законодательства транспортные предприятия, осуществляющие перевозки пассажиров, оформляют страховые полисы на свою ответственность. Благодаря этому компенсации за травмы и порчу имущества выплачивает не компания-перевозчик, а страховая организация.

В качестве объекта страхования по ОСГОП выступают имущественные интересы страхователя. Они связаны с вероятным возникновением ответственности по выплате денежной компенсации морального и материального вреда по причине получения травм людьми в процессе передвижения на автобусе и других видах транспорта. Со стороны страховщика возмещение осуществляется, если в процессе поездки человек пострадал физически, было повреждено его имущество.

Выделяют следующие разновидности перевозок, подлежащие страхованию по закону об ОСГОП:

- морские;
- речные и иные водные;
- воздушные (авиаперевозки, вертолеты);
- городские (троллейбусы, трамваи, метро, монорельс);
- все виды автобусных наземных (городские, региональные, межрегиональные, международные);
- железнодорожные (пригородные поезда, поезда дальнего следования).

Договор между перевозчиком и страховой организацией по ОСГОП заключается минимум на один год. В рамках одного договора практически всегда охватывается весь парк транспортных средств перевозчика. Деятельность перевозчика по перевозкам пассажиров без заключения договора ОСГОП незаконна.

Договор страхования пассажиров заключается на основании заявления перевозчика. К договору прикладывается комплект документов, содержащих:

- информацию о транспортных средствах, используемых для перевозок пассажиров;
- копии разрешительных документов (лицензий) от государственных служб на перевозку пассажиров;
- расчет числа перевозимых пассажиров и копии документов с обоснованием выполненных расчетов.

Предельные размеры выплат по ОСГОП устанавливаются Правительством Российской Федерации. Они универсальны для всех перевозчиков независимо от типа используемого ими транспорта и разновидности перевозки. Нижний и верхний пороги тарифов определяются постановлениями Центробанка России. На момент написания пособия

действовало указание Центрального банка Российской Федерации от 16.05. 2022 г. № 6137-У «О страховых тарифах по обязательному страхованию гражданской ответственности за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров» [31].

***Риски, покрываемые страховым полисом ОСГОП, для пассажиров автобуса.*** Обязательное страхование пассажиров предполагает покрытие трех основных рисков по причинению вреда:

– здоровью – сумма выплаты рассчитывается в соответствии с методикой [Там же] и не может превышать 2 млн руб. (100 % от максимальной выплаты, установленной Банком России);

– жизни – 2 млн руб. родственникам погибшего и до 25 тыс. руб. – компенсация расходов на погребение;

– имуществу – до 25 тыс. руб.

Фактом причинения вреда признается событие, произошедшее в процессе перевозки пассажиров, т. е. после захода человека в автобус и до момента выхода из него. Например, в качестве страховых случаев рассматриваются ситуации ДТП с неоправданно резким торможением, в результате чего пассажиры получают травмы.

***Порядок действий пострадавшего или его правопреемника по получению страхового возмещения вреда.*** Пассажиром признается гражданин, заключивший договор перевозки. Документом, подтверждающим заключение договора, считается билет на проезд. Пассажир автоматически становится застрахованным лицом и соглашается с условиями договора перевозки при входе в транспортное средство.

В случае утери проездного билета доказательством факта оказания услуги по перевозке может служить запись с камер видеонаблюдения, показания свидетелей и протокол, составленный сотрудником ГИБДД на месте ДТП. Если пострадавший самостоятельно обращается в медицинское учреждение для фиксации телесных повреждений, ему необходимо уведомить медицинских работников о том, где он получил травму. Медицинская справка обычно выдается после лечения, так как во время лечения могут возникнуть осложнения.

Перечень документов для получения страховой выплаты установлен указанием Банка России от 19.09.2018 г. № 4914-У «О формах заявлений и перечне документов на получение страхового возме-

ния (части страхового возмещения) по договору обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров». В перечень документов входят:

- заявление, в котором указываются дата и место происшествия, наименование перевозчика и реквизиты для перечисления денежных средств;
- копия документа, удостоверяющего личность потерпевшего;
- копии документов от правоохранительных органов – копия протокола об административном правонарушении или постановления об административном правонарушении;
- справки, подтверждающие вред здоровью;
- справка о произошедшем событии на транспорте (выдает перевозчик по требованию потерпевшего).

Пострадавший или его правопреемник обращается с заявлением в страховую организацию, в которой застраховал гражданскую ответственность перевозчик.

**Ответственность перевозчика за отсутствие полиса страхования.** На транспортные организации контролирующими службами обязательно накладывается штраф за отсутствие страховки ОСГОП у пассажиров автобуса и иного транспорта. Наказание актуально, когда по результатам проверки обнаруживается, что перевозящая компания не имеет действующей страховки, защищающей ее гражданскую ответственность перед пассажирами автобуса.

Штрафные санкции, если у предприятия нет страховки, следующие:

- для автотранспортных предприятий – от 500 тыс. до 1 млн руб.;
- для должностных лиц – от 40 тыс. до 50 тыс. руб.

Непредоставление перевозчиком пассажирам в случаях и в порядке, которые установлены федеральным законом, информации о страховщике и договоре обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров влечет наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от 1 тыс. до 3 тыс. руб.; на юридических лиц – от 10 тыс. до 30 тыс. руб. (ст. 11.31 КоАП РФ [4]).

## **Контрольные вопросы**

1. С какой целью применяется в России обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств?
2. От каких факторов зависит размер страховой премии по ОСАГО?
3. Каковы максимальные суммы выплат потерпевшему в ДТП по ОСАГО?
4. Опишите процедуру получения страховой выплаты при ОСАГО.
5. Какие нормативные документы определяют взаимоотношения владельцев транспортных средств и страховых компаний?
6. Требуется ли страховать прицеп к легковому автомобилю и почему?
7. Как осуществляется страхование пассажиров на автомобильном транспорте?
8. Какие документы определяют порядок расчета страхового возмещения в случае материального ущерба и вреда здоровью по ОСАГО и ОСГОП?

## **Глава 3. КОНТРОЛЬ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

### **3.1. Субъекты, выполняющие функцию контроля технического состояния транспортных средств**

Контроль технического состояния транспортных средств – неотъемлемая часть системы обеспечения безопасности дорожного движения. В соответствии с федеральным законом «О безопасности дорожного движения» обязанность по обеспечению технически исправного состояния транспортных средств возлагается на владельцев транспортных средств либо лиц, эксплуатирующих транспортные средства (ст. 16 [1]). Для оценки исправности транспортного средства могут использоваться различные методы контроля: органолептические, на основе встроенных средств контроля, с применением дополнительных инструментальных средств. При контроле технического состояния ос-

новное внимание должно уделяться состоянию систем, обеспечивающих безопасность движения и экологические показатели транспортного средства.

К основным системам, обеспечивающим безопасность движения и экологичность, относятся:

- тормозная система;
- рулевое управление;
- устройства освещения и световой сигнализации;
- средства, обеспечивающие обзорность, – стекла, стеклоомыватели, стеклоочистители, зеркала заднего вида;
- колеса и шины;
- сцепные устройства;
- удерживающие системы пассивной безопасности – ремни безопасности;
- двигатель и его системы;
- прочие элементы конструкции – сигнализаторы встроенных средств контроля, замки дверей, звуковой сигнал, элементы крепления, огнетушители, аптечка и другие элементы.

Контроль технического состояния перечисленных выше элементов должен выполняться на всем жизненном цикле транспортного средства. Контроль может осуществляться перед выездом (началом работы) транспортного средства, непосредственно во время работы, после завершения работы, при выполнении плановых работ технического обслуживания как входной контроль и контроль качества выполненных работ, при обязательном техническом осмотре. Объем контролируемых параметров при различных видах контроля может существенно различаться, что отражено в соответствующих нормативных документах [12; 14; 23; 32; 35].

По требованиям законодательства контроль технического состояния транспортных средств может осуществляться в следующих случаях:

- 1) водителем транспортного средства перед выездом и в пути;
- 2) сотрудниками ГИБДД при выполнении функции федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения;

3) при предрейсовом контроле технического состояния транспортных средств;

4) при проведении технического осмотра транспортных средств.

**Контроль технического состояния транспортного средства со стороны водителя.** Обязанность по обеспечению исправного технического состояния транспортного средства возложена на водителя на основании п. 2.3.1 «Правил дорожного движения Российской Федерации» (утверждены постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 г. № 1090) [12].

Водитель транспортного средства должен обеспечить соответствие автомобиля требованиям, содержащимся в «Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностях должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» (утверждены постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 г. № 1090; далее – Основные положения). Основные положения содержат требования по оборудованию грузовых автомобилей, используемых для перевозки людей, автобусов, транспортных средств для обучения вождению, легковых такси и прочих специализированных транспортных средств.

В части технического состояния транспортных средств в приложении к Основным положениям указаны требования к системам, влияющим на безопасность дорожного движения.

Требования к тормозной системе следующие:

– эффективность торможения рабочей тормозной системой (п. 1.1 «Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств» [Там же], далее – Перечень неисправностей);

– герметичность гидравлического, пневматического и пневмогидравлического приводов тормозной системы;

– работоспособность манометров пневмогидравлического и пневматического приводов;

– работоспособность стояночной тормозной системы, т. е. удержание транспортного средства на уклоне (п. 1.5 Перечня неисправностей).

В рулевом управлении:

– не должно быть не предусмотренных конструкцией перемещений деталей и узлов;

– резьбовые соединения должны быть затянуты и зафиксированы установленным способом;

– предусмотренный конструкцией усилитель рулевого управления должен быть работоспособен;

– суммарный люфт в рулевом управлении не должен превышать установленных значений. Для легковых автомобилей – не более 10° (п. 2.1 Перечня неисправностей).

Требования к внешним световым приборам включают в себя:

– требования в отношении комплектности, цвета и расположения внешних световых приборов;

– требования в отношении режимов работы;

– требования о соответствии регулировки фар ГОСТ 33997-2016 (п. 3.2 Перечня неисправностей);

– требования о наличии на световых приборах рассеивателей. Рассеиватели и источники света должны соответствовать типу светового прибора.

Требования к колесам и шинам следующие:

– требования к минимальной остаточной высоте рисунка протектора шин в зависимости от типа транспортного средства, типа и условий эксплуатации шины;

– шины транспортного средства должны по размеру и допустимой нагрузке соответствовать модели транспортного средства;

– на шинах не должно быть внешних повреждений, обнажающих корд, расслоений каркаса, отслоений протектора и боковины;

– требования к установке шин на транспортном средстве (шипованные и нешипованные, с разным рисунком протектора, радиальные и диагональные и пр.).

Требования к двигателю и его системам следующие:

– содержание загрязняющих веществ в отработавших газах и их дымность не должны превышать установленных норм (п. 6.1 Перечня неисправностей);

– система питания и система вентиляции картера должны быть герметичны;

– система выпуска отработавших газов должна быть исправна;

– соответствие уровня внешнего шума установленным требованиям (п. 6.5 Перечня неисправностей).

Стеклоочистители и стеклоомыватели должны быть работоспособны.

В отношении прочих элементов конструкции требования предусматривают:

- наличие и работоспособность отдельных конструктивных элементов;
- укомплектованность транспортного средства зеркалами заднего вида;
- обеспечение обзорности (п. 7.3 Перечня неисправностей);
- не допускается внесение несогласованных изменений в конструкцию транспортного средства.

Выполнение части требований возможно проконтролировать органолептическими методами при условии достаточных знаний о конструкции транспортного средства. Проверка требований, указанных в пп. 1.1, 1.5, 2.1, 3.2, 5.1, 6.1, 6.5, 7.3 Перечня неисправностей, может быть выполнена только с применением инструментальных средств контроля. Таким образом, водитель самостоятельно не сможет в полном объеме осуществлять контроль технического состояния транспортного средства.

Так как изменение параметров технического состояния транспортных средств происходит преимущественно постепенно, для обеспечения соответствия транспортного средства требованиям безопасности достаточен контроль технического состояния с применением инструментальных средств, проводимый с некоторой периодичностью. Оптимальная периодичность контроля с применением инструментальных средств зависит от назначения транспортного средства, его пробега и возраста, а также от условий эксплуатации. Такой контроль может проводиться, например, при выполнении технического обслуживания на сервисных станциях или автотранспортных предприятиях. Однако обязательность контроля технического состояния транспортного средства при техническом обслуживании законодательно не предусмотрена.

***Контроль технического состояния транспортных средств сотрудниками ГИБДД.*** Возможность проверки технического состояния транспортных средств сотрудниками ГИБДД предусмотрена административными регламентами Министерства внутренних дел Россий-

ской Федерации [20; 21]. Сотрудники ГИБДД имеют право останавливать транспортные средства при наличии оснований, указанных в п. 84 Административного регламента [20]. К основаниям для остановки, в частности, относятся:

- установленные визуально или зафиксированные с использованием технических средств признаки нарушений требований в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- проведение мероприятий по предупреждению ДТП и снижению тяжести последствий;
- проверка документов на право пользования и управления транспортным средством, документов на транспортное средство и перевозимый груз.

В соответствии с п. 111 Административного регламента основания проверки технического состояния транспортного средства следующие:

- обнаруженные визуально признаки административных правонарушений, предусмотренных ст. 8.23, 12.5 КоАП [4];
- участие транспортного средства в ДТП;
- наличие ориентировок либо иных данных, свидетельствующих о причастности транспортного средства к совершению ДТП, преступления или административного правонарушения;
- проведение мероприятий по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий.

Статья 8.23 КоАП распространяется на эксплуатацию транспортных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в отработавших газах и уровня шума. Статья 12.5 – управление транспортным средством, имеющим неисправности, при которых запрещена эксплуатация. Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, приведен в приложении к «Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» [12].

При контроле технического состояния может проверяться:

- соответствие конструкции транспортного средства предъявляемым документам и обязательным требованиям, указанным в [12; 32];
- соответствие систем и элементов, влияющих на обеспечение безопасности, обязательным требованиям.

Проверка может проводиться как органолептическими методами, так и с использованием технических средств измерения. Во время проверки технического состояния допускается фото- и видеозапись проводимых мероприятий. Административный регламент не содержит обязательных к проверке элементов, поэтому возможна как выборочная, так и полная проверка автомобильных систем, влияющих на безопасность движения. При этом продолжительность проверки не должна быть больше значений, установленных приложением 2 к «Правилам проведения технического осмотра транспортных средств» [14]. Так, для легковых автомобилей время проверки не должно превышать 30 минут.

Если при проверке технического состояния будут выявлены несоответствия по каким-либо параметрам, то сотрудник ГИБДД имеет право привлечь водителя и лиц, ответственных за эксплуатацию транспортного средства, к административной ответственности.

Эксплуатация транспортных средств, у которых превышено содержание загрязняющих веществ в отработавших газах или превышен уровень шума, влечет предупреждение или наложение штрафа в размере 500 руб. (ст. 8.23 КоАП).

Управление транспортным средством, имеющим технические неисправности, указанные в «Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации»; управление транспортным средством с заведомо неисправной тормозной системой или рулевым управлением; управление транспортным средством, на котором установлены стекла, светопропускание которых не соответствует требованиям ТР ТС 018/2011, наказывается наложением штрафа в размере 500 руб. (п. 1, 2, 3.1 ст. 12.5 КоАП [4]).

### **3.2. Организация и проведение предрейсового контроля технического состояния транспортных средств**

Так как водитель может не обладать достаточными компетенциями по контролю технического состояния транспортного средства и, как правило, не имеет дополнительных средств контроля технического состояния, кроме установленных штатно на автомобиле, то актуален дополнительный контроль технического состояния транспортных средств. Особенно это важно для коммерческого транспорта, имеющего значительные суточные пробеги и перевозящего пассажиров и

грузы. В этой связи для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, эксплуатирующих транспортные средства, законодательством России предусмотрена обязанность по обеспечению безопасной эксплуатации транспортных средств. В соответствии со ст. 20 федерального закона «О безопасности дорожного движения» в обязанности вышеуказанных субъектов входит:

- обеспечение соответствия технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения;
- обеспечение исполнения обязанности по страхованию гражданской ответственности транспортных средств;
- техническое обслуживание транспортных средств в сроки, предусмотренные документацией заводов-изготовителей;
- в определенных случаях оснащение транспортных средств тахографами.

Дополнительно к перечисленным обязанностям при перевозках пассажиров и грузов на договорной основе (коммерческие перевозки) и для собственных нужд юридические лица и индивидуальные предприниматели обязаны [1]:

- назначать ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения;
- обеспечивать соответствие работников профессиональным и квалификационным требованиям;
- организовывать и проводить предрейсовый или предсменный контроль технического состояния транспортных средств.

При исполнении вмененных обязанностей юридические лица и индивидуальные предприниматели должны обеспечивать соблюдение требований приказа Минтранса России от 31.07.2020 г. № 282 «Об утверждении профессиональных и квалификационных требований, предъявляемых при осуществлении перевозок к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, указанных в абзаце первом пункта 2 статьи 20 Федерального закона “О безопасности дорожного движения”» [22]. Приказ содержит требования к следующим категориям работников:

- водителям транспортных средств по категориям;
- контролерам технического состояния транспортных средств (автомобильного транспорта, городского наземного электротранспорта);

– специалистам, ответственным за обеспечение безопасности дорожного движения;

– консультантам по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом.

Специалист, ответственный за безопасность дорожного движения, должен вести работу по предупреждению ДТП, консультировать водителей и других сотрудников по вопросам БДД, вести учет ДТП и нарушений правил дорожного движения водителями организации, анализировать причины ДТП и разрабатывать мероприятия по их профилактике. В обязанности специалиста также входят подготовка отчетности по ДТП и профилактическим мероприятиям, инструктаж и проверка знаний по БДД.

В обязанности контролера технического состояния транспортных средств входит контроль транспортных средств перед выездом, направление транспортных средств в ремонт, контроль расхода топлива и эксплуатационных жидкостей, регистрация результатов контроля технического состояния транспортных средств.

В соответствии с требованиями приказа № 282 [22] контролер технического состояния транспортных средств автомобильного транспорта должен иметь:

– образование не ниже среднего профессионального по специальности, входящей в группу 23.00.00 «Техника и технологии наземного транспорта»;

– либо образование не ниже среднего профессионального по специальностям, не входящим в группу 23.00.00, и документ о профессиональной переподготовке с присвоением квалификации контролера технического состояния транспортных средств автомобильного транспорта.

В зависимости от уровня образования и специальности дополнительно могут предъявляться требования к стажу работы в области контроля технического состояния и обслуживания автотранспортных средств:

– не менее одного года при наличии среднего профессионального образования и соответствии специальности группе 23.00.00;

– не менее трех лет при наличии среднего профессионального образования по специальностям, не входящим в группу 23.00.00.

При наличии высшего образования или среднего профессионального по специальности 23.02.03 «Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта» требования к стажу работы не предъявляются.

Уровень знаний и умений контролера технического состояния автотранспортных средств определен пп. 13.1 и 13.2 требований [22]. Основные положения, приведенные в указанных пунктах, следующие:

- знание нормативных правовых актов по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств;
- знание нормативных правовых актов в области безопасности дорожного движения;
- знание устройства, технических характеристик, конструктивных особенностей, технических требований и правил эксплуатации автотранспортных средств;
- знание основ транспортного законодательства Российской Федерации;
- знание основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации;
- знание порядка организации и проведения предрейсового контроля транспортных средств;
- умение проводить предрейсовый или предсменный контроль технического состояния автотранспортных средств.

Проведение предрейсового (предсменного) контроля технического состояния транспортных средств регламентировано приказом Минтранса России от 15.01.2021 г. № 9 «Об утверждении Порядка организации и проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств» [23].

Предрейсовый контроль может проводиться в промежутке времени между заездом транспортного средства на стоянку до его выезда с места стоянки. При этом проверяется работоспособность и состояние основных узлов и систем транспортного средства, влияющих на безопасность дорожного движения.

Перечень обязательных проверок, выполняемых при предрейсовом контроле, содержится в п. 7 «Порядка организации и проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств». В рамках предрейсового контроля контролер должен проверить:

1) исправность тормозной системы, рулевого управления, стеклоомывателей, колес, шин, звукового сигнала, а также тахографа, аппаратуры спутниковой навигации, устройства вызова экстренных служб (если наличие данных устройств требуется в соответствии с законодательством Российской Федерации);

2) исправность предусмотренных конструкцией транспортного средства замков дверей, запоров топливных баков, горловин цистерн, устройств фиксации подушки и спинки водительского сиденья, устройств обогрева и обдува стекол, фиксаторов транспортного положения опор полуприцепа, держателя запасного колеса, тягово-сцепного устройства;

3) наличие предусмотренных конструкцией транспортного средства индикации о неисправности систем, влияющих на безопасность дорожного движения, стекол и обеспечения обзорности с места водителя, зеркал заднего вида и их креплений, заднего защитного устройства, брызговиков, ремней безопасности;

4) работоспособность стеклоочистителей, внешних световых приборов и световозвращателей;

5) герметичность систем, узлов и агрегатов транспортного средства, в том числе выпускной системы;

6) укомплектованность медицинской аптечкой, огнетушителями, противооткатными упорами (для грузовых автомобилей и автобусов);

7) отсутствие внесенных в конструкцию транспортного средства изменений, оказывающих влияние на безопасность дорожного движения, в нарушение порядка, предусмотренного разд. 4 гл. 5 Технического регламента;

8) отсутствие установленных на передней части транспортного средства световых приборов с огнями красного цвета или световозвращающих приспособлений красного цвета, на транспортном средстве устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации) без соответствующего разрешения, а также незаконно нанесенных на наружные поверхности транспортного средства специальных цветографических схем автомобилей оперативных служб.

При наличии конструктивных особенностей специализированных транспортных средств контролер должен проверить состояние и исправность других систем и механизмов, оказывающих влияние на безопасность дорожного движения.

В требованиях, приведенных выше, используются понятия «исправность», «работоспособность». Непосредственно в приказе [23] данные термины не поясняются. Их определения приведены в ГОСТ 27.002-2015 [34]: *исправное состояние*, или *исправность*, – это состояние объекта, в котором он соответствует всем требованиям, установленным в документации на него. *Работоспособное состояние* – состояние объекта, в котором он способен выполнять требуемые функции. При выполнении заданных функций параметры объекта должны соответствовать требованиям технической документации на объект. Применительно к работоспособности транспортных средств и отдельных систем последние должны отвечать среди прочего и требованиям безопасности.

Проверка исправности тормозной системы требует проверки параметров эффективности торможения. Исправность рулевого управления связана с оценкой величины суммарного люфта рулевого управления. Работоспособность внешних световых приборов предполагает соответствие силы света установленным требованиям. Следовательно, проверка исправности и работоспособности предполагает использование средств технического диагностирования. При отсутствии средств диагностирования контролер не может дать объективную оценку техническому состоянию транспортных средств. Таким образом, контролер должен иметь в своем распоряжении инструментальные средства контроля, осмотровую яму или подъемник для визуального осмотра снизу герметичности систем, узлов и агрегатов. Но документально наличие средств измерения у контролера не закреплено, что может приводить к потере объективности и качества контроля и выпуску на линию транспортных средств с техническими неисправностями.

Выпуск на линию транспортного средства с нарушениями требований законодательства Российской Федерации подпадает под действие ст. 8.22, 11.23 и 12.31 КоАП. Содержание нарушений и суммы штрафов (на 2023 г.) приведены в табл. 3.1.

Таблица 3.1

**Размеры штрафов за выпуск на линию транспортных средств  
с нарушениями установленных требований**

Статья, пункт	Содержание нарушения	Сумма штрафа, руб., накладываемого		
		на долж- ностных лиц	на юри- дических лиц	на индиви- дуальных предприни- мателей
8.22	Выпуск в рейс ТС, у которого содержание загрязняющих веществ в отработавших газах или уровень шума превышает допустимые нормативы	500 – 1000	–	–
11.23, п. 2	Выпуск на линию ТС без тахографа, если его установка предусмотрена, либо с нарушениями требований по его использованию	7000 – 10 000	25 000 – 50 000	15 000 – 25 000
12.31, п. 1	Выпуск на линию незарегистрированного ТС или ТС, не прошедшего технический осмотр	500	50 000	50 000
12.31, п. 2	Выпуск на линию ТС с неисправностями, при которых запрещена эксплуатация (за исключением ст. 11.23, п. 2), или переоборудованного без разрешения	5000 – 8000	–	–
12.31, п. 3	Выпуск на линию ТС с заведомо подложными государственными регистрационными знаками или световыми приборами, не соответствующими установленным требованиям	15 000 – 20 000	50 000	50 000
12.31, п. 4	Выпуск на линию ТС с незаконно установленными на нем устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, а также с незаконно нанесенными специальными цветографическими схемами	20 000	50 000	50 000

Если по результатам предрейсового контроля неисправности не были выявлены, контролер ставит отметку в путевом листе «выпуск на линию разрешен», заверяет ее подписью с указанием фамилии и инициалов. Также указываются дата и время выпуска транспортного средства на линию (см. п. 16 приказа Минтранса России от 11.09.2020 г. № 368 «Об утверждении обязательных реквизитов и порядка заполнения путевых листов»). Выпуск транспортного средства на линию без указанной отметки не допускается.

Результаты контроля технического состояния должны также заноситься в журнал регистрации результатов контроля технического состояния транспортных средств, который может вестись в бумажном или электронном виде. В журнале указываются:

- 1) марка и модель транспортного средства;
- 2) государственный регистрационный знак транспортного средства;
- 3) фамилия, имя, отчество контролера;
- 4) дата и время контроля;
- 5) пробег транспортного средства (показания одометра) при проведении контроля;
- 6) отметка о прохождении контроля (пройден или не пройден);
- 7) подпись (электронная подпись) контролера.

Допускаются к размещению дополнительные сведения, учитывающие особенности перевозок.

### **3.3. Технический осмотр транспортных средств**

Необходимость повышения безопасности дорожного движения путем контроля технического состояния транспортных средств, находящихся в эксплуатации, обусловила создание системы обязательного технического осмотра. Действующая система технического осмотра включает в себя государственное регулирование взаимодействия субъектов технического осмотра, учет сведений о результатах технического осмотра с помощью единой автоматизированной информационной системы, контроль за деятельностью субъектов системы.

Основополагающие документы системы технического осмотра – федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196 «О безопасности дорожного движения» [1] и федеральный закон от 01.07.2011 г. № 170-ФЗ «О тех-

ническом осмотре транспортных средств» [9]. В соответствии с указанными правовыми документами эксплуатируемые на территории России транспортные средства подлежат техническому осмотру (ст. 17 [1]). Технический осмотр способствует снижению вероятности эксплуатации транспортных средств с техническими неисправностями, оказывающими влияние на безопасность дорожного движения, за счет оценки соответствия транспортных средств обязательным требованиям безопасности [9].

Технический осмотр проводится операторами технического осмотра. В качестве оператора технического осмотра могут выступать юридические лица или индивидуальные предприниматели, аккредитованные на право проведения технического осмотра. Оператор технического осмотра может проводить технический осмотр транспортных средств в рамках области аккредитации.

*Область аккредитации* – деятельность по проведению технического осмотра определенной категории транспортных средств, в отношении которых оператор технического осмотра вправе осуществлять технический осмотр [Там же].

Технический осмотр должен проводиться в соответствии с правилами проведения технического осмотра, утверждаемыми Правительством Российской Федерации. Технический осмотр проходит на договорной основе за определенную плату. По результатам технического осмотра оформляется диагностическая карта, которая подтверждает факт прохождения технического осмотра.

### ***3.3.1. Порядок аккредитации операторов технического осмотра***

Аккредитация операторов технического осмотра проводится в соответствии с приказом Министерства экономического развития Российской Федерации от 26.03.2020 г. № 173 «Об утверждении Правил аккредитации операторов технического осмотра, Порядка прохождения операторами технического осмотра процедуры подтверждения соответствия требованиям аккредитации в сфере технического осмотра» [26].

Для получения аккредитации заявитель подает заявление о предоставлении аттестата аккредитации в сфере технического осмотра в профессиональное объединение страховщиков. Заявление подписывается руководителем, доверенным лицом либо индивидуальным предпринимателем.

*Заявитель* – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, претендующие на получение аккредитации либо на расширение или сокращение области аккредитации [9].

*Профессиональное объединение страховщиков* – некоммерческая корпоративная организация в форме ассоциации (союза), основанная на принципе обязательного членства страховщиков и действующая в целях обеспечения их взаимодействия, координации их предпринимательской деятельности, представления и защиты общих профессиональных и имущественных интересов, установления правил профессиональной деятельности при осуществлении обязательного страхования, а также в целях обеспечения проведения технического осмотра транспортных средств в соответствии с законодательством в области технического осмотра транспортных средств [7].

Заявление подается на бумажном носителе либо в форме электронного документа. В случае подачи заявления на бумажном носителе оно может быть представлено непосредственно или направлено по почте. Заявление в форме электронного документа заверяется усиленной квалифицированной электронной подписью.

В заявлении должны содержаться:

1) сведения о юридическом лице (если заявитель – юридическое лицо): полное и сокращенное наименование заявителя, юридический адрес, основной государственный регистрационный номер (ОГРН), идентификационный номер налогоплательщика (ИНН), фамилия, имя и отчество руководителя, контактная информация (номера телефонов, почтовый адрес, адрес официального сайта, адрес электронной почты);

2) сведения об индивидуальном предпринимателе (если заявитель – индивидуальный предприниматель): фамилия, имя, отчество, место жительства, паспортные данные, ОГРН индивидуального предпринимателя;

3) адреса пунктов технического осмотра, включая их координаты, пропускную способность пунктов, область аккредитации, количество диагностических линий;

4) данные о технических экспертах.

В соответствии с законом о техническом осмотре *технический эксперт* – работник оператора технического осмотра, осуществляющий техническое диагностирование и отвечающий установленным в сфере технического осмотра квалификационным требованиям [9].

К заявлению необходимо приложить документы, подтверждающие информацию, содержащуюся в заявлении, и возможность осуществления деятельности по проведению технического осмотра в заявленной области аккредитации:

1) копию свидетельства о регистрации юридического лица или индивидуального предпринимателя;

2) копию паспорта (для индивидуального предпринимателя);

3) копии документов, подтверждающих права на использование производственно-технической базы – помещений и оборудования;

4) копии документов, подтверждающих наличие в штате не менее одного технического эксперта на одну линию и соответствие экспертов квалификационным требованиям;

5) документ, содержащий расчет пропускной способности каждого пункта технического осмотра и передвижных диагностических линий;

6) копию договора с производителем и (или) импортером (дистрибьютором) транспортных средств на сервисное обслуживание таких транспортных средств в случае, если заявителем является дилер;

7) копию платежного поручения, подтверждающего внесение платы за аккредитацию;

8) копию доверенности, если заявление подписано уполномоченным лицом;

9) опись документов.

Документы, подтверждающие право собственности (использования) на помещение, – договор купли-продажи, договор дарения, свидетельство о праве на наследство, свидетельство о приватизации, зарегистрированные в Росреестре с выдачей свидетельства о государственной регистрации права. Также помещения могут использоваться по договору аренды. В отношении производственного оборудования право собственности подтверждается накладными, товарно-транспортными накладными, актами приема-передачи. В документах указывают дату составления, наименование организации поставщика, содержание и измерители хозяйственных операций в натуральном и денежном выражении, подписи уполномоченных лиц, передавших и принявших оборудование.

Производственно-техническая база (ПТБ) пункта технического осмотра должна отвечать требованиям, установленным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 09.07.2020 г. № 232 «Об утверждении требований к производственно-технической базе оператора технического осмотра и перечня документов в области стандартизации, соблюдение требований которых лицами, претендующими на получение аттестата аккредитации оператора технического осмотра, и операторами технического осмотра обеспечивает их соответствие требованиям аккредитации» [24] (далее – Требования).

Здания или сооружения, в соответствии с Требованиями, должны включать в себя производственные помещения для размещения диагностических линий, системы инженерно-технического обеспечения, предназначенные для выполнения функций водоснабжения, канализации, отопления, вентиляции, электроснабжения и связи.

Минимальные размеры (длина, ширина, высота) производственных помещений, предназначенных для размещения линий технического осмотра, в зависимости от категорий транспортных средств определены в таблице 1 Требования. Минимальные размеры ворот должны быть не меньше указанных в таблице 2 Требования. Размеры осмотровых ям даны в таблице 3 Требования.

Например, для автомобилей категории  $M_1$ :

- минимальные размеры помещения составляют: длина – 6,5 м, ширина – 4,0 м, высота – 2,5 м (4,0 м – при использовании подъемника);
- минимальный размер ворот – 2,3 × 2,3 м;
- минимальный размер осмотровой ямы: длина – 3,5 м, ширина – 0,6 м, глубина – 1,5 м.

Обязательные средства технического диагностирования, применяемые при техническом осмотре, и основные технические требования к ним (измеряемые параметры, диапазон и точность измерения) должны соответствовать приложению к Требованиям. К числу обязательных средств технического диагностирования относят:

- 1) роликовый стенд для проверки тормозных систем транспортных средств;
- 2) средства контроля давления сжатого воздуха и герметичности (падение давления) в пневматическом и пневмогидравлическом приводах тормозов;

3) прибор для проверки эффективности тормозных систем транспортных средств в дорожных условиях (применяется дополнительно к тормозному стенду);

4) динамометр для измерения усилия на органе управления стояночной тормозной системой;

5) прибор для измерения суммарного люфта в рулевом управлении;

6) люфт-детектор для проверки люфтов в сочленениях рулевого управления и подвески;

7) прибор для проверки регулировки и силы света фар;

8) штангенциркуль с глубиномером для измерения остаточной высоты рисунка протектора;

9) прибор для проверки содержания загрязняющих веществ в отработавших газах транспортных средств, оснащенных двигателем с искровым зажиганием;

10) прибор для проверки содержания загрязняющих веществ в отработавших газах транспортных средств, оснащенных двигателем с воспламенением от сжатия;

11) прибор для измерения частоты вращения коленчатого вала и температуры масла в двигателе (применяется при отсутствии данных функций в приборах, указанных в пп. 9, 10);

12) течеискатель для проверки герметичности газовой системы питания двигателей (определяет концентрацию пропана, метана и гексана в воздухе);

13) прибор для измерения светопропускания стекол;

14) линейка (используется для измерения ширины светозащитной полосы на лобовом стекле транспортного средства);

15) дополнительное оборудование: компрессор и наконечник с манометром для накачки шин и контроля давления; подъемник платформенного типа (при отсутствии осмотровой ямы).

Применяемые средства измерения должны иметь действующее свидетельство о поверке. Свидетельство выдают после проведения необходимых процедур поверки аккредитованные в национальной системе на проведение поверки средств измерения организации и индивидуальные предприниматели (см. федеральный закон от 26.06.2008 г. № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений»).

*Поверка* – процедура, в ходе которой оценивают работу средства измерения и его соответствие метрологическим характеристикам.

В отношении технических экспертов действуют требования, предусмотренные приказом Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 20.03.2020 г. № 918 «Об утверждении квалификационных требований к техническим экспертам» [27]. Приказ определяет условие, согласно которому эксперт должен соответствовать одному из представленных требований:

1) наличие диплома о высшем образовании по специальностям 23.03.01 (бакалавриат) и 23.04.01 (магистратура) «Технология транспортных процессов», 23.05.01 «Наземные транспортно-технологические средства» (специалист) или диплома о среднем профессиональном образовании по специальности 23.02.05 «Эксплуатация транспортного электрооборудования и автоматики городского электро транспорта» (по видам транспорта, за исключением водного; квалификация – техник), удостоверения о проверке знаний правил работы на электроустановках с группой допуска не ниже третьей по форме, приведенной в приложении 2 к «Правилам по охране труда при эксплуатации электроустановок», утвержденным приказом Минтруда России от 24.07.2013 г. № 328н «Об утверждении Правил по охране труда при эксплуатации электроустановок», без предъявления требований к стажу (опыту) работы;

2) наличие диплома об образовании не ниже среднего профессионального по специальностям, входящим в укрупненную группу 23.00.00 «Техника и технологии наземного транспорта», за исключением специальностей, указанных в п. 1, удостоверения по электробезопасности с предъявлением требований к стажу (опыту) работы – не менее шести месяцев в областях контроля технического состояния, диагностирования, технического обслуживания или ремонта транспортных средств;

3) наличие диплома об образовании не ниже среднего профессионального и диплома о профессиональной переподготовке по программе профессиональной переподготовки (повышение квалификации) с присвоением квалификации «технический эксперт» («эксперт по техническому контролю и диагностике автотранспортных средств»), удостоверения по электробезопасности с предъявлением требований к стажу (опыту) работы – не менее одного года в областях

контроля технического состояния, диагностирования, технического обслуживания или ремонта транспортных средств.

Пропускная способность пункта технического контроля подтверждается расчетом, который выполняется по «Методике расчета значения пропускной способности пункта технического осмотра», утвержденной приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 30.04.2020 г. № 151 [25].

Пропускная способность пункта технического осмотра рассчитывается по формуле

$$П_{\text{пун}} = \sum_{i=1}^K П_i^{\text{дл}},$$

где  $K$  – количество диагностических линий;  $П_i^{\text{дл}}$  – пропускная способность  $i$ -й диагностической линии.

Значение пропускной способности  $i$ -й диагностической линии за сутки рассчитывается по формуле

$$П_i^{\text{дл}} = \frac{Wtn}{T},$$

где  $W$  – число одновременно работающих на диагностической линии технических экспертов;  $t$  – продолжительность рабочей смены одного технического эксперта;  $n$  – число рабочих смен;  $T$  – расчетная продолжительность технического осмотра транспортного средства.

Расчетная продолжительность технического осмотра транспортных средств определенных категорий приведена в приложении 2 к «Правилам проведения технического осмотра транспортных средств» [14].

Процедуры, связанные с аккредитацией, платные. Размер платы установлен постановлением Правительства Российской Федерации от 03.11.2011 г. № 912 «О размере платы за аккредитацию в сфере технического осмотра» (в ред. постановления Правительства Российской Федерации от 18.02.2020 г. № 171) и составляет:

а) 33 тыс. руб. за рассмотрение заявления о предоставлении аттестата аккредитации и принятие решения о выдаче аттестата аккредитации, а также 16,5 тыс. руб. за каждый пункт технического осмотра или передвижную диагностическую линию, указанные в заявлении;

б) 25 тыс. руб. за рассмотрение заявления о переоформлении аттестата аккредитации и принятие решения о переоформлении аттестата аккредитации. Необходимость переоформления возникает при расширении области аккредитации (увеличение числа пунктов технического осмотра), реорганизации юридического лица, изменении сведений о местоположении пункта технического осмотра. К указанной в данном пункте сумме также добавляется по 16,5 тыс. руб. за каждый новый пункт технического осмотра и каждый пункт с изменениями сведений о местоположении;

в) 1 тыс. руб. за рассмотрение заявления о переоформлении аттестата аккредитации и принятие решения о переоформлении аттестата аккредитации в связи с сокращением области аккредитации;

г) 25 тыс. руб. за периодическое подтверждение соответствия требованиям аккредитации, а также 10 тыс. руб. за каждый пункт технического осмотра или передвижную диагностическую линию [13].

Подтверждение соответствия в первый год после аккредитации необходимо проходить в течение года с момента аккредитации, но не ранее шести месяцев со дня аккредитации. В последующие периоды подтверждение соответствия проводится не реже одного раза в два года.

***Единая автоматизированная информационная система технического осмотра.*** Один из косвенных критериев аккредитации оператора техосмотра – наличие доступа к базе данных технического осмотра. В соответствии с федеральным законом «О техническом осмотре транспортных средств» информация о техническом осмотре собирается, хранится и используется в единой автоматизированной информационной системе технического осмотра (ЕАИСТО). Функционирует ЕАИСТО на основании постановления Правительства Российской Федерации от 29.07.2020 г. № 1134 «Об утверждении Положения о ведении единой автоматизированной информационной системы технического осмотра и об организации взаимодействия при ее использовании» [15].

Система ЕАИСТО – государственная информационная система. За функционирование системы отвечает Министерство внутренних дел Российской Федерации. Система обеспечивает информационное

взаимодействие оператора системы технического осмотра (МВД), органа государственного контроля, операторов технического осмотра, профессионального объединения страховщиков и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации. Система используется в структуре государственных услуг путем предоставления пользователям необходимой информации об операторах технического осмотра, проведенных технических осмотрах, пробегах транспортных средств на момент проведения технического осмотра.

Профессиональное объединение страховщиков размещает в системе информацию об операторах технического осмотра, внесенных в реестр операторов, а также информацию об изменении сведений об операторах, в том числе о приостановлении, возобновлении или аннулировании аттестатов аккредитации. Также профессиональное объединение страховщиков с помощью системы постоянно контролирует соблюдение операторами техосмотра действующего законодательства.

Система ЕАИСТО обеспечивает возможность предоставления информации операторам системы обязательного страхования об оформленных диагностических картах. Занесение данных о прохождении технического осмотра возложено на операторов технического осмотра.

### ***3.3.2. Порядок проведения технического осмотра***

Деятельность по проведению технического осмотра регламентирована «Правилами проведения технического осмотра транспортных средств» (утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 15.09.2020 г. № 1434) [14].

Периодичность технического осмотра определена в ст. 15 федерального закона «О техническом осмотре транспортных средств» [9]:

- 1) легковые автомобили, грузовые автомобили полной массой до 3,5 тонн, прицепы и полуприцепы, мототранспортные средства, от момента изготовления которых прошло от четырех до десяти лет, должны проходить технический осмотр каждые двадцать четыре месяца.
- 2) категории ТС, указанные в п. 1, с момента изготовления которых прошло более десяти лет, – каждые двенадцать месяцев;

3) легковые такси, автобусы, грузовые автомобили, предназначенные и оборудованные для перевозок пассажиров, с числом мест для сидения более восьми (за исключением места для водителя), не старше пяти лет, а также грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонны, транспортные средства, оборудованные для подачи специальных звуковых сигналов, транспортные средства, предназначенные для обучения вождению, должны проходить технический осмотр каждые двенадцать месяцев;

4) категории ТС, указанные в п. 3, старше пяти лет, а также транспортные средства, предназначенные для перевозки опасных грузов, – каждые шесть месяцев.

В отношении легковых автомобилей и мототранспортных средств, находящихся в собственности физических лиц и используемых в некоммерческих целях, периодический технический осмотр не проводится. Исключение составляют следующие ситуации:

- смена собственника транспортного средства: проводится технический осмотр перед оформлением первого договора ОСАГО;
- при внесении изменений в конструкцию транспортного средства;
- по желанию владельца транспортного средства.

Технический осмотр проводится на платной основе с заключением договора о проведении технического осмотра. Размер платы за проведение технического осмотра устанавливается исходя из объема выполняемых работ (зависит от категории транспортного средства), но не может превышать предельный размер, установленный высшим исполнительным органом субъекта Российской Федерации. Высший исполнительный орган субъекта Российской Федерации – правительство субъекта Российской Федерации (ст. 32 федерального закона от 21.12.2021 г. № 414-ФЗ «Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации»). Расчет предельного размера платы за проведение технического осмотра выполняется на основании «Методики расчета размера платы за проведение технического осмотра», утвержденной приказом Федеральной антимонопольной службы Российской Федерации от 30.06.2022 г. № 489/22.

В обязанность операторов технического осмотра входит обеспечение доступности информации для потребителей услуг. Информация

должна размещаться в Интернете, а также в пунктах технического осмотра и местах работы передвижных диагностических линий. Информация для потребителей должна включать в себя:

- адреса операторов технического осмотра, пунктов технического осмотра, мест работы передвижных диагностических линий;
- сведения об операторе технического осмотра (копия свидетельства о регистрации, копия аттестата аккредитации), график работы, контакты (телефоны, адреса электронной почты, адреса сайтов);
- размер платы за проведение технического осмотра;
- перечень документов, представляемых владельцем транспортного средства для прохождения технического осмотра;
- типовую форму договора о прохождении техосмотра;
- информацию о возможности предварительной записи на прохождение технического осмотра.

Для прохождения технического осмотра заявитель обращается к любому оператору технического осмотра и представляет транспортное средство, свидетельство о регистрации транспортного средства или паспорт транспортного средства, документ, удостоверяющий личность.

Оператор технического осмотра устанавливает тождественность данных транспортного средства (VIN, номеров основных компонентов) данным документов, представленных заявителем. При несоответствии данных оператор технического осмотра вносит в систему ЕАИ-СТО информацию об отказе в проведении технического осмотра с указанием выявленных несоответствий.

Технический осмотр проводится после оплаты заявителем услуг, оказываемых по договору о проведении технического осмотра.

Технический осмотр выполняется техническими экспертами с применением средств технического диагностирования и методов органолептического контроля. Перечень проверяемых параметров транспортного средства установлен приложением 1 к «Правилам проведения технического осмотра транспортных средств» [14]. Продолжительность контроля для отдельных категорий транспортных средств представлена в табл. 3.2. Информация о продолжительности контроля по всем категориям транспортных средств приведена в приложении 2 к «Правилам технического осмотра транспортных средств».

Процесс проведения технического осмотра подтверждается фотографическим изображением транспортного средства на линии технического осмотра. Порядок фотографирования установлен приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31.03.2020 г. № 97 «Об утверждении требований к фотографическому изображению транспортного средства, в отношении которого проводилось техническое диагностирование, к порядку и срокам его хранения в единой автоматизированной информационной системе технического осмотра, требований к точности определения координат места нахождения транспортного средства и пункта технического осмотра».

Таблица 3.2

Продолжительность контроля транспортных средств отдельных категорий при техническом осмотре

Тип транспортного средства	Категория транспортного средства	Продолжительность контроля, мин
1. Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров и имеющие, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения, – легковые автомобили	$M_1$	30
2. Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых не превышает 5 тонн	$M_2$	59
3. Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых превышает 5 тонн	$M_3$	72
4. Транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу не более 3,5 тонны	$N_1$	32
5. Транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу свыше 3,5 тонны, но не более 12 тонн	$N_2$	63

## Окончание табл. 3.2

Тип транспортного средства	Категория транспортного средства	Продолжительность контроля, мин
6. Транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу более 12 тонн	<i>N<sub>3</sub></i>	68
7. Прицепы, технически допустимая максимальная масса которых не более 0,75 тонны, и прицепы, технически допустимая максимальная масса которых свыше 0,75 тонны, но не более 3,5 тонны	<i>O<sub>1</sub>, O<sub>2</sub></i>	25
8. Прицепы, технически допустимая максимальная масса которых свыше 3,5 тонны, но не более 10 тонн, и прицепы, технически допустимая максимальная масса которых более 10 тонн	<i>O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub></i>	44
9. Мототранспортные средства	<i>L</i>	10

В соответствии с упомянутым приказом фотографические изображения (далее – фотографии) должны быть сделаны в начале и в конце технического осмотра. Фотография, выполняемая в начале осмотра, должна содержать изображение передней части транспортного средства с читаемым государственным регистрационным знаком и одной из боковых его поверхностей, а также изображение технического эксперта, проводившего техническое диагностирование транспортного средства, в полный рост, лицом в камеру. Технический эксперт должен стоять рядом с транспортным средством. Фотография, выполняемая в конце технического осмотра, должна содержать изображение задней части транспортного средства, номерного знака, другой боковой части транспортного средства, изображение технического эксперта в полный рост, лицом в камеру.

Транспортное средство на фотографиях должно быть отображено полностью с возможностью визуального определения его типа, марки, модели, цвета кабины или кузова. Размер фотографии по горизонтали

и вертикали должен быть в пределах от  $1280 \times 720$  до  $1920 \times 1080$  пикселей. Файлы с фотографиями должны содержать exif-данные: дату, время, координаты места фотографирования. Файлы подписываются усиленной квалифицированной электронной подписью технического эксперта. Координаты места нахождения транспортного средства должны быть в радиусе не более 40 м от координат пункта технического осмотра.

Результаты технического осмотра оформляются в виде диагностической карты и заносятся в ЕАИСТО. Форма диагностической карты приведена в приложении 3 к «Правилам проведения технического осмотра транспортных средств». Правила заполнения диагностической карты утверждены приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 30.07.2020 г. № 276.

Диагностическая карта имеет две стороны. На лицевой стороне (рис. 3.1) указываются:

- регистрационный номер: присваивается автоматически в ЕАИСТО, состоит из 15 ячеек: 1 – 5-я ячейки – номер оператора технического осмотра в реестре операторов, 6 – 8-я ячейки – номер технического эксперта, присваиваемый оператором; 9 – 10-я ячейки – две последние цифры года, в котором проведен технический осмотр; 11 – 15-я ячейки – порядковый номер диагностической карты, оформляемой техническим экспертом. Порядковый номер обнуляется 1 января;

- срок действия: зависит от категории транспортного средства и его возраста;

- полное и сокращенное наименования оператора технического осмотра и его почтовый адрес;

- адрес пункта технического осмотра, если он не совпадает с адресом оператора;

- вид проверки (первичная/повторная), обозначается знаком «х»;

- данные, идентифицирующие транспортное средство (VIN, марка, модель, категория и др.);

- данные документа о регистрации транспортного средства.

**Диагностическая карта**  
**Certificate of periodic technical inspection**

Регистрационный номер				Срок действия до			
<input type="text"/>				<input type="text"/>			
<b>Оператор технического осмотра:</b>							
<b>Пункт технического осмотра:</b>							
Первичная проверка <input type="checkbox"/>				Повторная проверка <input type="checkbox"/>			
Регистрационный знак ТС:				Марка, модель ТС:			
VIN				Категория ТС:			
Номер рамы				Год выпуска ТС:			
Номер кузова							
<b>СРТС или ПТС (серия, номер, выдан кем, когда):</b>							
№	Параметры и требования, предъявляемые к транспортным средствам при проведении технического осмотра	№	Параметры и требования, предъявляемые к транспортным средствам при проведении технического осмотра	№	Параметры и требования, предъявляемые к транспортным средствам при проведении технического осмотра		
<b>I. Тормозные системы</b>		22	Наличие и расположение фар и сигнальных фонарей в местах, предусмотренных конструкцией	42	Работоспособность запоров бортов грузовой платформы и запоров горловин цистерн		
1	Соответствие показателей эффективности торможения и устойчивости торможения	<b>IV. Стеклоочистители и стеклоомыватели</b>		43	Работоспособность аварийного выключателя дверей и сигнала требования остановки		
2	Соответствие разности тормозных сил установленным требованиям	23	Наличие стеклоочистителя и форсунок стеклоомывателя ветрового стекла	44	Работоспособность аварийных выключов, приборов внутреннего освещения салона, привода управления дверями и сигнализации их работы		
3	Работоспособность рабочей тормозной системы: автоподсос с пневматическими тормозами; приводами в режиме аварийного (автоматического) торможения	24	Обеспечение стеклоомывателем полноты и живости в зонах очистки стекла	45	Наличие работоспособного звукового сигнального прибора		

Рис. 3.1. Фрагмент лицевой стороны диагностической карты

Графы, содержащие требования безопасности, заполняются техническим экспертом по результатам контроля. В случае обнаружения несоответствия транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств, предъявляемым при проведении технического осмотра, в ячейке справа от наименования соответствующего требования ставится знак «х». Если требование не распространяется на проверяемое транспортное средство, то в ячейке справа от наименования соответствующего требования ставится знак «-».

Оборотная сторона диагностической карты показана на рис. 3.2. Результаты диагностирования, указанные на оборотной стороне, заносятся в диагностическую карту в случае, если контролируемые параметры не соответствуют установленным требованиям. При этом указываются допустимые границы параметра либо одна из границ при одностороннем ограничении, результат измерения и наименование измеренного параметра, а также пункт диагностической карты, по которому установлено несоответствие.

Результаты диагностирования				
Параметры, по которым установлено несоответствие				Пункт диагностической карты
Нижняя граница	Результат проверки	Верхняя граница	Наименование параметра	
Невыполненные требования				
Предмет проверки (узел, деталь, агрегат)		Содержание невыполненного требования (с указанием нормативного источника)		
<b>Примечания:</b>				

Данные транспортного средства		
Масса без нагрузки:	Разрешенная максимальная масса:	
Тип топлива:	Пробег ТС:	
Тип тормозной системы:		
Марка шин:		
Заключение о возможности/невозможности эксплуатации транспортного средства		
	ВОЗМОЖНО <i>Passed</i>	НЕВОЗМОЖНО <i>Failed</i>
<i>Results of the roadworthiness inspection</i>		
Пункты диагностической карты, требующие повторной проверки:		
Дата		
Ф.И.О. технического эксперта		
Подпись <i>Signature</i>	Печать <i>Stamp</i>	

Рис. 3.2. Обратная сторона диагностической карты

В разделе «Невыполненные требования» указываются предмет проверки (узел, деталь или агрегат), содержание невыполненного требования и пункт диагностической карты, к которому относится невыполненное требование. В данный раздел помещаются невыполненные требования, несоответствие по которым установлено органолептическими методами. При необходимости в графе «Примечания» могут указываться дополнительные сведения.

В разделе «Данные транспортного средства» приводится информация об указанной производителем массе транспортного средства,

типе применяемого топлива, типе тормозной системы, марке шин, установленных на транспортном средстве, и пробеге на момент проведения технического осмотра.

В заключении о возможности или невозможности эксплуатации транспортного средства при отсутствии выявленных несоответствий перечеркивается надпись «невозможно» крест-накрест. Если в ходе проверки выявлены несоответствия, то перечеркивается надпись «возможно».

В графе «Пункты диагностической карты, требующие повторной проверки» перечисляются пункты, по которым были выявлены несоответствия. При выявленных несоответствиях обязательным требованиям безопасности повторный технический осмотр проводится в течение двадцати дней с даты проведения первичного технического осмотра. При этом проверяются только параметры, по которым установлено несоответствие. В случае превышения установленного срока повторной проверки технический осмотр проводится в полном объеме и имеет статус первичного.

В электронной форме диагностической карты в строке «Подпись» ставится отметка об усиленной квалифицированной электронной подписи технического эксперта. Если диагностическая карта выдается лицу, представившему транспортное средство для технического осмотра, на бумаге, то эксперт ставит свою подпись и заверяет диагностическую карту печатью оператора технического осмотра.

При оформлении диагностической карты в ЕАИСТО она получает статус «действующая». После окончания срока действия карты или оформления новой статус карты меняется на «архивная». Орган государственного контроля может изменить статус карты на «аннулированная».

Срок хранения диагностической карты в ЕАИСТО составляет не менее пяти лет. При этом обеспечивается невозможность ее изъятия или уничтожения [15].

Важная особенность функционирования ЕАИСТО – невозможность (блокирование) оформления диагностической карты в случае превышения значения пропускной способности соответствующего пункта технического осмотра, включенного в реестр операторов технического осмотра, более чем на 5 %.

Последовательность технологических операций при техническом осмотре транспортных средств экспертом определяется особенностями размещения технологического оборудования и средств контроля. В общем случае технический осмотр проводится на диагностических линиях с перемещением транспортного средства по линии в процессе проведения технического осмотра. В «Правилах проведения технического осмотра транспортных средств» [14] и техническом регламенте «О безопасности колесных транспортных средств» [32] не содержатся методики проверки контролируемых параметров. Рекомендуется осуществлять контроль на основе методов проверки, представленных в разд. 5 ГОСТ 33997-2016 [35].

На первом этапе технического осмотра выполняется фотографирование транспортного средства с экспертом, далее, как правило, следуют операции по установлению соответствия транспортного средства представленным документам, осмотровые работы, проверка наличия огнетушителей и медицинской аптечки, проверка работоспособности систем и устройств транспортного средства, а также работы по подготовке транспортного средства к инструментальной проверке. К числу таких работ следует отнести проверку давления в шинах, проверку отсутствия посторонних предметов между сдвоенными шинами и в протекторе, контроль целостности и герметичности выпускной системы и другие операции. Данные работы выполняются в салоне транспортного средства, сбоку, в подкапотном пространстве. Работы под автомобилем проводятся с использованием осмотровой ямы или подъемника.

При выполнении операций, связанных с измерением параметров, следует соблюдать условия, предписанные в разд. 5 ГОСТ 33997-2016, в отношении соответствующих процедур, а также учитывать специфику расстановки диагностических средств. Измеряемые параметры в отношении систем транспортного средства (на примере автомобиля категории  $M_1$ ) следующие:

1) тормозная система

на тормозном стенде:

- удельная тормозная сила рабочей тормозной системы;
- удельная тормозная сила стояночной тормозной системы;
- относительная разность тормозных сил на колесах осей;
- усилие на органе управления рабочей тормозной системой;
- усилие на органе управления стояночной тормозной системой;

в дорожных условиях:  
– тормозной путь;  
– установившееся замедление;  
– время срабатывания тормозной системы;  
– усилие на органе управления рабочей тормозной системой;  
– усилие на органе управления стояночной тормозной системой при приведении ее в действие;

2) рулевое управление – суммарный люфт в рулевом управлении;

3) устройства освещения и световой сигнализации – сила света в контрольных точках в режимах ближний и дальний свет;

4) средства обеспечения обзорности – светопропускание ветрового стекла и стекол, через которые обеспечивается передняя обзорность для водителя;

5) колеса и шины – остаточная высота протектора;

6) сцепное устройство – диаметр шара или диаметр шкворня в зависимости от типа сцепного устройства;

7) двигатель и его системы:

– уровень шума выпускной системы;

– для двигателей с воспламенением от искры: содержание оксида углерода в отработавших газах (объемная доля), частота вращения коленчатого вала (вспомогательный параметр);

– для двигателей с воспламенением от сжатия: дымность отработавших газов (оценивается по светопропусканию пробы).

Заключительный этап осмотра состоит в фотографировании транспортного средства с экспертом, формировании заключения о возможности или невозможности эксплуатации транспортного средства, завершении оформления диагностической карты и ее подписании.

### ***3.3.3. Ответственность за нарушения в области технического осмотра***

С целью обеспечения безопасности дорожного движения за счет недопущения к эксплуатации транспортных средств с неисправностями систем, влияющих на безопасность и экологичность, а также с целью защиты прав потребителей законодательно предусмотрен контроль за деятельностью операторов технического осмотра.

Контроль осуществляется на основании следующих документов:

1) постановление Правительства Российской Федерации от 17.04.2020 г. № 534 «Об утверждении Правил осуществления контроля за деятельностью операторов технического осмотра»;

2) постановление Правительства Российской Федерации от 30.06.2021 г. № 1101 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» [16];

3) приказ МВД России от 26.11.2020 г. № 805 «Об утверждении индикаторов риска нарушения обязательных требований операторами технического осмотра транспортных средств»;

4) ст. 14.4.1 КоАП Российской Федерации «Нарушение требований законодательства в области технического осмотра транспортных средств»;

5) ст. 171 УК РФ «Незаконное предпринимательство»;

6) «Положение о порядке постоянного наблюдения за соблюдением операторами технического осмотра требований, предусмотренных частью 10 статьи 22 Федерального закона от 1 июля 2011 года № 170-ФЗ “О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации”».

Операторы технического осмотра в процессе своей деятельности обязаны соблюдать:

- правила аккредитации операторов технического осмотра [26];
- требования к техническим экспертам [27];
- требования к производственно-технической базе [24];
- правила проведения технического осмотра ТС [14];
- правила противопожарного режима в Российской Федерации (утверждены постановлением Правительства Российской Федерации 16.09.2020 г. № 1479);
- требования охраны труда (см. приказ Минтруда России от 09.12.2020 г. № 871н «Об утверждении Правил по охране труда на автомобильном транспорте»).

Текущий контроль за деятельностью операторов возложен на профессиональное объединение страховщиков. Контроль может осуществляться по предоставленным оператором технического осмотра документам и в форме выездной проверки. По результатам проверок действие аттестата аккредитации может быть приостановлено за впервые совершенное нарушение требований аккредитации или аннулировано за непредоставление сведений и наличие в течение двенадцати месяцев двух и более нарушений требований аккредитации.

Полномочия по федеральному надзору за соблюдением операторами технического осмотра обязательных требований к проведению технического осмотра в соответствии с «Положением о федеральном государственном контроле (надзоре)» [16] возложены на Министерство внутренних дел Российской Федерации. Непосредственный надзор уполномочены осуществлять: сотрудники ГИБДД, имеющие специальное звание; старшие государственные инспектора безопасности дорожного движения; государственные инспектора безопасности дорожного движения; старшие государственные инспектора дорожного надзора; государственные инспектора дорожного надзора.

Формы федерального надзора следующие:

– контрольная закупка, которая может включать в себя осмотр и эксперимент с использованием тест-субъектов, имитирующих нарушение требований;

– инспекционный визит: подразумевает осмотр, опрос, получение письменных пояснений, инструментальное обследование, истребование документов. Инспекционный визит проводится без предварительного уведомления контролируемого лица при наличии оснований, указанных в пп. 1 – 5 ч. 1 ст. 57 федерального закона от 31.07.2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации»;

– рейдовый осмотр: предполагает проведение осмотра, опроса, получение письменных объяснений, истребование документов;

– выездная проверка: предполагает все перечисленные выше действия.

В процессе надзорной деятельности инспекторам и лицам, привлекаемым к совершению контрольных (надзорных) действий, разрешается использовать фотосъемку, аудио- и видеозапись. При этом согласия контролируемого лица на указанные виды фиксации действий не требуется.

По результатам контрольного (надзорного) мероприятия составляется акт контрольного (надзорного) мероприятия, оформляемый на месте проведения контрольного (надзорного) мероприятия в день окончания такого мероприятия. К акту контрольного (надзорного) мероприятия прилагаются протоколы контрольных (надзорных) действий, предписания об устранении выявленных нарушений и иные связанные с результатами контрольных (надзорных) мероприятий документы или их копии [16].

Административная ответственность операторов технического осмотра и ответственность лиц, осуществляющих аккредитацию в сфере технического осмотра, предусмотрена ст. 14.4.1 КоАП. Размеры административных штрафов в отношении должностных и юридических лиц приведены в табл. 3.3.

Наряду с административной ответственностью за нарушения в области технического осмотра, в отдельных случаях может наступать также и уголовная ответственность, предусмотренная Уголовным кодексом Российской Федерации от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ (далее – УК РФ).

В соответствии со ст. 171 «Незаконное предпринимательство» осуществление предпринимательской деятельности без регистрации или аккредитации, если это повлекло причинение крупного ущерба гражданам, организациям или государству либо сопряжено с извлечением дохода в крупном размере<sup>1</sup>, наказывается штрафом в размере до 300 тыс. руб. или в размере заработной платы осужденного за период до двух лет, либо обязательными работами на срок до 480 часов, либо арестом на срок до шести месяцев.

---

<sup>1</sup> Доходом в крупном размере считается доход от 2 250 000 до 9 000 000 руб. Доход свыше указанной суммы относится к доходам в особо крупном размере.

Таблица 3.3

Административная ответственность за нарушения законодательства  
в области технического осмотра транспортных средств

Вид нарушения	Размер штрафа, тыс. руб., в отношении	
	юридиче- ских лиц	должностных лиц
1. Нарушения при аккредитации операторов технического осмотра	200 – 300	30 – 50
2. Нарушение порядка ведения реестра операторов технического осмотра	100 – 200	30 – 50
3. Непредставление сведений для ведения ЕАИСТО	30 – 50	3 – 5
4. Оформление диагностической карты, подтверждающей допуск к участию в дорожном движении в отношении транспортного средства, не прошедшего технический осмотр	200 – 300	30 – 50
5. Передача в ЕАИСТО сведений о проведении технического осмотра транспортного средства, в отношении которого технический осмотр не проводился	200 – 300	30 – 50
6. Проведение технического осмотра лицом, о котором отсутствуют сведения в реестре операторов технического осмотра, либо лицом, которое не уполномочено на проведение технического осмотра транспортных средств данной категории или в данном пункте технического осмотра	10 – 20	3 – 5
7. Проведение технического осмотра лицом, не аккредитованным на право проведения технического осмотра, либо лицом с приостановленным аттестатом аккредитации, либо вне установленной области аккредитации	100 – 300	30 – 50
8. Повторное нарушение по пп. 4 – 7	300 – 500	Дисквалифика- ция от 1 года до 3 лет

В случае указанных в п. 1 ст. 171 действий, совершенных организованной группой лиц или сопряженных с получением дохода в особо крупном размере, наказание будет в виде штрафа от 100 тыс. до 500 тыс. руб., либо в виде принудительных работ на срок до пяти лет, либо в виде лишения свободы на срок до пяти лет со штрафом до 80 тыс. руб. или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до шести месяцев либо без штрафа [2].

Так как диагностическая карта – документ, необходимый для регистрации транспортного средства и дающий право на его эксплуатацию на дорогах общего пользования, то подделка диагностической карты также уголовно наказуема. В соответствии со ст. 327 УК РФ подделка официального документа наказывается ограничением свободы до двух лет, принудительными работами до двух лет либо арестом на срок до шести месяцев.

Использование заведомо подложного документа наказывается штрафом в размере до 80 тыс. руб. или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до шести месяцев, либо обязательными работами на срок до 480 часов, либо исправительными работами на срок до двух лет, либо арестом на срок до шести месяцев [2].

Таким образом, обеспечение соблюдения законодательства в сфере технического осмотра транспортных средств относится к числу важных государственных задач, направленных на достижение безопасности дорожного движения, снижение аварийности и защиту прав граждан.

### **Контрольные вопросы**

1. Каков порядок аккредитации операторов технического осмотра?
2. Какие документы устанавливают требования к техническому состоянию транспортных средств в эксплуатации?
3. Какие документы определяют порядок проведения технического осмотра транспортных средств в России?

4. Какое обязательное оборудование должно быть на пункте контроля технического состояния транспортных средств?

5. Как оформляются результаты технического осмотра транспортных средств?

6. Какие требования к образованию контролера технического состояния транспортных средств предъявляют нормативные документы?

7. Как оформляются результаты предрейсового контроля технического состояния транспортных средств?

8. Какие виды ответственности граждан, должностных и юридических лиц предусмотрены за нарушения законодательства в сфере технического осмотра транспортных средств?

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Государственный учет транспортных средств, страхование на автомобильном транспорте, контроль технического состояния транспортных средств, находящихся в эксплуатации, направлены на решение актуальных государственных задач, таких как обеспечение безопасности дорожного движения, планирование развития и совершенствование транспортной инфраструктуры, обеспечение и защита законных интересов и прав граждан.

Указанные задачи в системе государственного учета транспортных средств решаются путем недопущения к эксплуатации транспортных средств, не отвечающих требованиям безопасности, транспортных средств с нарушением идентификационных признаков. Анализ количественного и качественного состава автомобильного парка, показателей аварийности позволяет своевременно разрабатывать мероприятия по совершенствованию законодательной базы, развитию улично-дорожной сети, системы технического обслуживания транспортных средств и вспомогательной инфраструктуры.

Система обязательного и добровольного страхования снижает риски граждан, юридических лиц и организаций, связанные с эксплуатацией автомобильного транспорта, перевозкой пассажиров и грузов. Расходы на покрытие страховых случаев возлагаются на страховые организации, аккумулирующие страховые премии страхователей. Это снижает финансовую нагрузку на бюджет государства.

Система технического осмотра предполагает контроль технического состояния транспортных средств как со стороны владельцев, так и со стороны независимых организаций – операторов технического осмотра, а также со стороны государственных служб (ГИБДД). Функционирование трехуровневой системы контроля снижает вероятность эксплуатации транспортных средств с неисправностями, влияющими на безопасность дорожного движения и экологичность. Законодательство предусматривает ответственность участников системы контроля технического состояния за ненадлежащее исполнение вмененных обязанностей, что также стимулирует соблюдение требований к эксплуатации и техническому состоянию транспортных средств.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

### *Федеральные законы Российской Федерации*

1. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_8585/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/) (дата обращения: 18.02.2023).

2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_10699/1917a12954153390d74667e91d0af4f261e560dc/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/1917a12954153390d74667e91d0af4f261e560dc/) (дата обращения: 03.07.2023).

3. Федеральный закон «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 03.08.2018 г. № 283-ФЗ [Электронный ресурс] // Судебные и нормативные акты РФ. – URL: [https://sudact.ru/law/reshenie-komissii-tamozhennogo-soiuza-ot-09122011-n\\_19/tr-ts-0182011](https://sudact.ru/law/reshenie-komissii-tamozhennogo-soiuza-ot-09122011-n_19/tr-ts-0182011) (дата обращения: 03.02.2023).

4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_34661/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/) (дата обращения: 12.02.2023).

5. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая. Глава 48. Страхование [Электронный ресурс] // ГАРАНТ.РУ. – URL: <https://base.garant.ru/10164072/26b51394d24d68079c9de5cb79741e33/> (дата обращения: 14.02.2023).

6. Закон Российской Федерации «Об организации страхового дела в Российской Федерации» от 27.11.1992 г. № 4015-I (с изменениями и дополнениями) [Электронный ресурс] // ГАРАНТ.РУ. – URL: <https://base.garant.ru/10100758/> (дата обращения: 16.02.2023).

7. Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ [Электронный ресурс] // ГАРАНТ.РУ. – URL: <https://base.garant.ru/184404/> (дата обращения: 14.02.2023).

8. Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого

вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» от 14.06.2012 г. № 67-ФЗ [Электронный ресурс] // Контур Норматив. – URL: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=311770> (дата обращения: 14.05.2023).

9. Федеральный закон «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 01.07.2011 г. № 170-ФЗ (ред. от 30.12.2021 г.) [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_115853/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_115853/) (дата обращения: 15.05.2023).

#### *Постановления Правительства Российской Федерации*

10. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» от 19.09.2020 г. № 1502 [Электронный ресурс] // Официальное опубликование правовых актов. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202009250002> (дата обращения: 18.02.2023).

11. Постановление Правительства Российской Федерации от 27.12.2019 г. № 1874 «Об утверждении Правил ведения государственного реестра транспортных средств» [Электронный ресурс] // ГАРАНТ.РУ. – URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73261885/> (дата обращения: 09.02.2023).

12. Постановление Правительства Российской Федерации «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» от 23.10.1993 г. № 1090 [Электронный ресурс] // Контур Норматив. – URL: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=352263> (дата обращения: 09.01.2023).

13. Постановление Правительства Российской Федерации от 03.11.2011 г. № 912 «О размере платы за аккредитацию в сфере технического осмотра» [Электронный ресурс] // ГАРАНТ.РУ. – URL: <https://base.garant.ru/12191578/> (дата обращения: 18.02.2023).

14. Правила проведения технического осмотра транспортных средств : утв. постановлением Правительства Российской Федерации

от 15.09.2020 г. № 1434 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_362810/25a38784bb664159ddcfc097f013ab393eedf21c/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_362810/25a38784bb664159ddcfc097f013ab393eedf21c/) (дата обращения: 09.01.2023).

15. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Положения о ведении единой автоматизированной информационной системы технического осмотра и об организации взаимодействия при ее использовании» от 29.07.2020 г. № 1134 [Электронный ресурс] // ГАРАНТ.РУ. – URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74353114/> (дата обращения: 25.06.2023).

16. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» от 30.06.2021 г. № 1101 [Электронный ресурс] // ГАРАНТ.РУ. – URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/401335066/> (дата обращения: 25.06.2023).

#### *Приказы*

17. Приказ МВД России «Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях» (вместе с «Порядком организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях, контроля за полнотой и достоверностью этих сведений») от 19.06.2015 г. № 699 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_347009/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_347009/) (дата обращения: 18.02.2023).

18. Приказ МВД России «Об утверждении квалификационных требований к уполномоченным на проведение осмотра транспортных средств лицам специализированных организаций, участвующих в государственной регистрации транспортных средств» от 20.06.2019 г. № 403 [Электронный ресурс] // ГАРАНТ.РУ. – URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/72302730> (дата обращения: 18.02.2023).

19. Приказ МВД России «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления государственной услуги по регистрации транспортных средств» от 21.12.2019 г. № 950 [Электронный ресурс] // МВД.РУ. – URL: [https://мвд.рф/upload/site46/folder\\_page/008/106/032/Prikaz\\_MVD\\_](https://мвд.рф/upload/site46/folder_page/008/106/032/Prikaz_MVD_)

ot\_21\_12\_2019\_N\_950\_red\_\_ot\_28\_09\_2020.pdf (дата обращения: 14.02.2023).

20. Приказ МВД России «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» от 23.08.2017 г. № 664 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_280037/c1c335e4bb9f8d35b9a93f1d4d1d3f3fa615fdd4/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_280037/c1c335e4bb9f8d35b9a93f1d4d1d3f3fa615fdd4/) (дата обращения: 18.02.2023).

21. Приказ МВД России «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в части соблюдения осуществляющими деятельность по эксплуатации транспортных средств, выполняющими работы и предоставляющими услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями и гражданами – участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и иных нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации автотранспортных средств и предметов их дополнительного оборудования, изменению их конструкции, перевозкам пассажиров и грузов» от 14.11.2016 г. № 727 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_212177](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_212177) (дата обращения: 18.02.2023).

22. Приказ Минтранса России «Об утверждении профессиональных и квалификационных требований, предъявляемых при осуществлении перевозок к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, указанных в абзаце первом пункта 2 статьи 20 Федерального закона “О безопасности дорожного движения”» от 31.07.2020 г. № 282 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_368574/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_368574/) (дата обращения: 14.05.2023).

23. Приказ Минтранса России «Об утверждении Порядка организации и проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств» от 15.01.2021 г. № 9 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_385069/379d3090508d0a5bebf5a94df6d3ff80fa8855be/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_385069/379d3090508d0a5bebf5a94df6d3ff80fa8855be/) (дата обращения: 15.05.2023).

24. Приказ Министерства транспорта РФ «Об утверждении требований к производственно-технической базе оператора технического осмотра и перечня документов в области стандартизации, соблюдение требований которых лицами, претендующими на получение аттестата аккредитации оператора технического осмотра, и операторами технического осмотра обеспечивает их соответствие требованиям аккредитации» от 09.07.2020 г. [Электронный ресурс] // Контур Норматив. – URL: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=424710> (дата обращения: 02.05.2023).

25. Приказ Министерства транспорта РФ «Об утверждении методики расчета значения пропускной способности пункта технического осмотра и типового перечня технологических операций по проведению технического диагностирования различных категорий транспортных средств и (или) видов городского наземного электрического транспорта» от 30.04.2020 г. № 151 [Электронный ресурс] // ГАРАНТ.РУ. – URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74473168/> (дата обращения: 20.06.2023).

26. Приказ Министерства экономического развития Российской Федерации «Об утверждении Правил аккредитации операторов технического осмотра, Порядка прохождения операторами технического осмотра процедуры подтверждения соответствия требованиям аккредитации в сфере технического осмотра» от 26.03.2020 г. № 173 [Электронный ресурс] // ГАРАНТ.РУ. – URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/74059624/paragraph/1:0> (дата обращения: 16.05.2023).

27. Приказ Минпромторга Российской Федерации «Об утверждении квалификационных требований к техническим экспертам» от 20.03.2020 г. № 918 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – URL: <https://minjust.consultant.ru/documents/46734> (дата обращения: 16.05.2023).

28. Положение Банка России «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных

средств» от 19.09.2014 г. № 431-П [Электронный ресурс] // ГАРАНТ.РУ. – URL: <https://base.garant.ru/70752926/> (дата обращения: 18.03.2023).

29. Положение Банка России «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства» от 19.09.2014 г. № 432-П [Электронный ресурс] // ГАРАНТ.РУ. – URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70654306/> (дата обращения: 21.12.2022).

30. Указание Банка России «О страховых тарифах по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (вместе с «Требованиями к структуре страховых тарифов», «Порядком применения страховых тарифов страховщиками при определении страховой премии по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств») от 08.12.2021 г. № 6007-У [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_405183/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_405183/) (дата обращения: 14.04.2023).

31. Указание Центрального банка Российской Федерации «О страховых тарифах по обязательному страхованию гражданской ответственности за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров» от 16.05.2022 г. № 6137-У [Электронный ресурс] // Контур Норматив. – URL: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=430681> (дата обращения: 10.06.2023).

32. ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств [Электронный ресурс] // Судебные и нормативные акты РФ. – URL: [https://sudact.ru/law/reshenie-komissii-tamozhennogo-soiuza-ot-09122011-n\\_19/tr-ts-0182011/](https://sudact.ru/law/reshenie-komissii-tamozhennogo-soiuza-ot-09122011-n_19/tr-ts-0182011/) (дата обращения: 03.02.2023).

#### *Прочие источники*

33. Верзилин, В. А. Экономический ущерб как один из аспектов обеспечения экономической безопасности РФ [Электронный ресурс] / В. А. Верзилин, Ю. В. Наролина // Регион: системы, экономика, управление. – 2019. – № 4 (47). – С. 143 – 152. – URL: <http://rseu.vrn.ranepa.ru/jfiles/25122019/7.pdf#:~:text=В%202017%20году%20ущерб%20от,людей%20более%20800%20млрд%20рублей> (дата обращения: 10.04.2023).

34. ГОСТ 27.002-2015. Межгосударственный стандарт. Надежность в технике. Термины и определения [Электронный ресурс]. – URL : <https://docs.yandex.ru/docs/view?tm=1648977563&tld=ru&lang=ru&namn=GOST-27.002-2015-Nadyozhnost-v-tehnike.-Terminy-i-opredeleniya.pdf> (дата обращения: 12.03.2023).

35. ГОСТ 33997-2016. Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки [Электронный ресурс]. – URL: <https://sto-koles.com/assets/files/gost%2033997-2016.pdf> (дата обращения: 10.04.2023).

36. История Госавтоинспекции России [Электронный ресурс] // МВД.ру. – URL: [https://мвд.пф/mvd/structure1/Glavnie\\_upravlenija/Glavnoe\\_upravlenie\\_po\\_obespecheniju\\_bezo/Istorija](https://мвд.пф/mvd/structure1/Glavnie_upravlenija/Glavnoe_upravlenie_po_obespecheniju_bezo/Istorija) (дата обращения: 02.03.2023).

37. Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий Р-03112199-0502-00 [Электронный ресурс]. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200026348> (дата обращения: 18.02.2023).

38. Научный центр безопасности дорожного движения. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год [Электронный ресурс]. – URL: [https://\\_docs.yandex.ru/docs/view?tm=1643901432&tld=ru&lang=ru&name=2124819.pdf](https://_docs.yandex.ru/docs/view?tm=1643901432&tld=ru&lang=ru&name=2124819.pdf) (дата обращения: 18.02.2023).

39. *Разумовская, Е. А.* Страховое дело : учеб. пособие / Е. А. Разумовская, В. В. Фоменко ; под ред. Е. А. Разумовской. – Екатеринбург : Гуманитар. ун-т, 2016. – 249 с. – ISBN 978-5-7741-0300-3.

40. Уголовная ответственность за неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством [Электронный ресурс] // Генеральная прокуратура Российской Федерации. – URL: [https://epp.genproc.gov.ru/web/proc\\_38/activity/legal-education/explain/criminal?item=3827780](https://epp.genproc.gov.ru/web/proc_38/activity/legal-education/explain/criminal?item=3827780) (дата обращения: 02.03.2023).

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	3
Глава 1. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УЧЕТ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ .....	4
1.1. Обоснование необходимости государственного учета транспортных средств .....	4
1.2. История развития системы государственного учета транспортных средств .....	17
1.3. Идентификация транспортных средств.....	21
1.4. Государственный учет и регистрация транспортных средств .....	28
<i>Контрольные вопросы</i> .....	33
Глава 2. СТРАХОВАНИЕ.....	34
2.1. Основные понятия о страховой деятельности.....	34
2.2. Страхование на автомобильном транспорте .....	37
2.3. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.....	39
2.4. Страхование гражданской ответственности перевозчика при перевозках пассажиров.....	48
<i>Контрольные вопросы</i> .....	52
Глава 3. КОНТРОЛЬ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ .....	52
3.1. Субъекты, выполняющие функцию контроля технического состояния транспортных средств.....	52
3.2. Организация и проведение предрейсового контроля технического состояния транспортных средств.....	58
3.3. Технический осмотр транспортных средств.....	65
3.3.1. Порядок аккредитации операторов технического осмотра.....	66
3.3.2. Порядок проведения технического осмотра.....	74
3.3.3. Ответственность за нарушения в области технического осмотра.....	84
<i>Контрольные вопросы</i> .....	89
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	91
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	92

*Учебное издание*

НУЖДИН Роман Владимирович

ОРГАНИЗАЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО УЧЕТА И КОНТРОЛЯ  
ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Учебное пособие

Редактор Т. В. Евстюничева  
Технический редактор Ш. Ш. Амирсейидов  
Компьютерная верстка Е. А. Кузьминой, А. Н. Герасина  
Корректор Н. В. Пустовойтова  
Выпускающий редактор А. А. Амирсейидова

Подписано в печать 21.11.23.  
Формат 60×84/16. Усл. печ. л. 5,81. Тираж 30 экз.

Заказ

Издательство

Владимирского государственного университета  
имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых.  
600000, Владимир, ул. Горького, 87.