

## 2. ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

### Тематический план:

- 
- 2.1. Основы эксплуатационной безопасности транспортных средств.
  - 2.2. Техническое состояние транспортных средств в условиях эксплуатации.
  - 2.3. Влияние технического состояния транспортных средств на безопасность дорожного движения.
  - 2.4. Требования к техническому состоянию транспортных средств в условиях эксплуатации.
  - 2.5. Принципы обеспечения работоспособности транспортных средств.
  - 2.6. Государственный надзор в области транспорта и безопасности дорожного движения.
- 

#### 2.1. Основы эксплуатационной безопасности транспортных средств.

Обеспечение безопасности при эксплуатации транспортного средства (эксплуатационная безопасность) во многом зависит от технического состояния его агрегатов, узлов и систем. При этом, техническое состояние в процессе эксплуатации изменяется под влиянием различных факторов: изнашивания, коррозии, разрушения под действием силовых нагрузок и др. Ухудшение параметров технического состояния транспорта приводит к появлению серьезных предпосылок для возникновения ДТП, имеющих значительный негативный эффект в силу ряда характерных особенностей.

*Во-первых*, резкое ухудшение технического состояния транспортного средства, вплоть до отказа, возникает внезапно, обычно при движении на высоких скоростях и соответственно повышенных нагрузках на конструкцию. Водителю в этих ситуациях крайне сложно экстренно отреагировать на внезапно изменившиеся условия управления транспортным средством. Во многих случаях, водитель объективно не может предотвратить ДТП, особенно в условиях ограниченного времени, пространства и интенсивном транспортном потоке.

*Во-вторых*, изменение технического состояния транспортного средства вследствие изнашивания, воздействия тепловых и силовых нагрузок, воздействия химически активных компонентов и др. протекает скрытно, что сохраняет предпосылки для отказов, а, следовательно, и для совершения ДТП.

*В-третьих*, ДТП из-за неудовлетворительного технического состояния транспортного средства характеризуются тяжелыми последствиями, как для людей, так и для транспорта и дорожной инфраструктуры.

Названные особенности приводят к необходимости более подробного рассмотрения понятия «техническое состояние транспортного средства» и сопутствующих понятий.

*Техническое состояние* транспортного средства (агрегата, механизма, системы, соединения) определяется совокупностью изменяющихся свойств его элементов, характеризующихся текущим значением конструктивных параметров.

*Отказ* транспортного средства – изменение технического состояния, которое приводит к прекращению функционирования транспортного средства и невозможности осуществлять транспортный процесс.

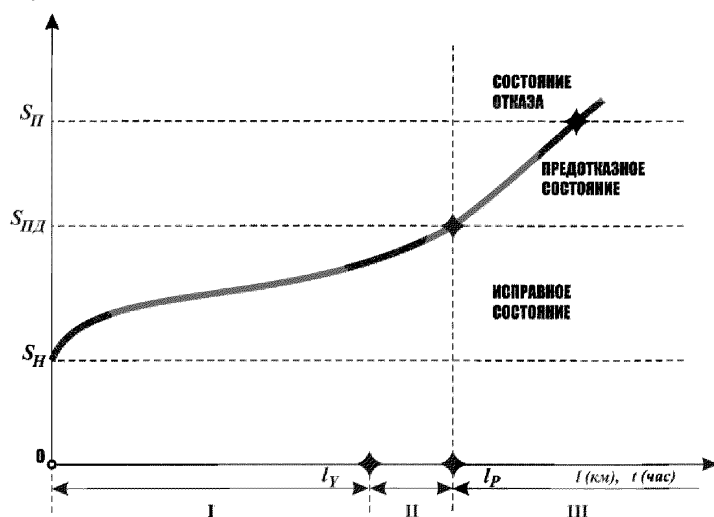
*Работоспособность* транспортного средства – состояние транспортного средства, при котором оно может выполнять заданные функции с параметрами, значение которых соответствует технической документации.

*Неисправность* транспортного средства – состояние транспортного средства, при котором оно не соответствует хотя бы одному из требований технической документации.

К основным видам неисправностей относятся:

- дефект – изменение технического состояния при изготовлении, сборке, монтаже, техническом обслуживании и ремонте элементов транспортного средства;
- повреждение – нарушение исправного состояния транспортного средства в процессе эксплуатации при снижении его работоспособности;
- изменение режима функционирования – нарушение функции транспортного средства при выполнении транспортного процесса.

На рис. 2.1.1 приведена схема изменения параметров технического состояния.



**Рис. 2.1.1.** Схема изменения параметра технического состояния.

- $S_n$  – предельное значение параметра;
- $S_{нд}$  – предельное допустимое значение параметра;
- $S_n$  – номинальное значение параметра;
- $t_y$  – ресурс упреждения;
- $t_p$  – ресурс изделия;
- I – зона исправного состояния;
- II – зона предотказного состояния;
- III – зона неработоспособного состояния (состояние отказа).

При параметрах технического состояния от  $S_H$  до  $S_{ПД}$  изделие считается исправным и работоспособным. При параметрах от  $S_{ПД}$  до  $S_{П}$  изделие считается неисправным, но работоспособным и находящимся в предотказном состоянии.

При достижении параметром технического состояния изделия предельного значения  $S_n$  наступает отказ, то есть прекращение его функционирования.

В процессе эксплуатации с увеличением наработки транспортного средства, параметры технического состояния его элементов (агрегатов, узлов, деталей) изменяются от номинальных значений  $S_H$  до предельных значений  $S_{П}$ , при которых дальнейшая эксплуатация изделия по конструктивным, техническим, экономическим, экологическим причинам и условиям безопасности недопустима.

Величины номинальных, предельных и предельно-допустимых значений параметров технического состояния транспортного средства устанавливается при проектировании и изготовлении его элементов и закрепляются в соответствующих нормативно-правовых актах, стандартах, проектно-конструкторских документах, систематизируются в отечественных и международных справочных изданиях.

Анализ схемы изменения параметров технического состояния транспортного средства позволяет сделать ряд важных выводов в контексте обеспечения эксплуатационной безопасности:

1. По мере выработки ресурса  $I_p$  изделия, заложенного при его изготовлении, создаются предпосылки для возникновения неисправностей, снижающих его работоспособность. Особенно опасными считаются неисправности агрегатов, узлов и систем транспортного средства, влияющие на БДД (тормозная система, рулевое управление, колеса и шины, система освещения и сигнализации и др.).
2. При комплексном воздействии на объект негативных факторов (скорости, силовых и тепловых нагрузок, коррозионных и др. воздействий) зона исправного и предотказного состояния транспортного средства существенно уменьшается и, следовательно, интенсивность наступления отказов значительно возрастает. Несвоевременное обнаружение предотказного состояния элементов транспортного средства приводит к повышению уровня вероятности возникновения ДТП, что представляет собой реальную опасность, особенно при движении в транспортных потоках.
3. Следует признать, что при предрейсовом или предсменном контроле часть параметров технического состояния транспортного средства не всегда выявляется в процессе диагностирования и не восстанавливается за счет обслуживания и ремонта. В результате, в транспортных потоках имеются транспортные средства с потенциально опасными неисправностями, снижающими уровень эксплуатационной безопасности. Самая пессимистичная оценка по результатам анализа параметров, накопленных при проведении инструментального контроля транспортных средств в ряде регионов страны, позволяет утверждать, что *«свыше 30% автомобилей имели неисправности, с которыми запрещается их эксплуатация»*.

## 2.2. Техническое состояние транспортных средств в условиях эксплуатации.

В развитие устанавливаемых статьей 20 Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [2] обязательств в отношении субъекта транспортной деятельности, Министерством транспорта РФ приказом от 15.01.2014 г. № 7 [45] определены основные задачи и требования по обеспечению безопасности при организации и осуществлении перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Субъекты транспортной деятельности обязаны обеспечивать организацию и осуществление мероприятий по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов. К требованиям по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов субъектами транспортной деятельности, наряду с прочими, относят обеспечение соответствия транспортных средств, используемых в процессе эксплуатации, требованиям законодательства Российской Федерации о техническом регулировании.

При организации работы, направленной на обеспечение безопасности перевозок, субъекты транспортной деятельности осуществляют, в частности, выполнение *мероприятий по подготовке транспортных средств к безопасной эксплуатации*, перечень которых содержит:

- проверку соответствия транспортных средств по назначению и конструкции техническим требованиям к осуществляемым перевозкам пассажиров и грузов;
- проверку наличия действующей разрешительной документации, необходимой для допуска к участию транспортного средства в дорожном движении в соответствии с законодательством Российской Федерации (свидетельство о регистрации транспортного средства, страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, лицензия на осуществление пассажирских перевозок, путевой лист, а также иные документы, необходимые для осуществления конкретных видов перевозок в соответствии с законодательством Российской Федерации);
- поддержание транспортных средств в технически исправном состоянии.
- проведение работ по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств в порядке и объемах, определяемых технической и эксплуатационной документацией изготовителей транспортных средств.
- проведение ежедневного контроля технического состояния транспортных средств перед выездом на линию с места стоянки и по возвращении к месту стоянки с соответствующей отметкой о технической исправности (неисправности) транспортных средств в путевом листе.
- обеспечение стоянки (хранения) транспортных средств, исключаящее доступ к ним посторонних лиц, а также самовольное их использование водителями субъектов транспортной деятельности.

Рассмотрим детальнее позиции, непосредственно воздействующие на поддержание безопасного технического состояния транспортного средства, содержащиеся, как в Перечне мероприятий по подготовке транспортных средств к безопасной эксплуатации, так и ряде других нормативно-правовых документов.

Как известно, безопасность любого технического объекта определяется *безопасностью конструкции* и *безопасностью технического состояния*. Существенно упрощая, безопасность конструкции рассматривают, как некий постоянный уровень, устанавливаемый изготовителем для достижения конкретной цели в определенный промежуток времени, а *безопасность технического состояния* – варьируемый показатель, зависящий и от конструкции объекта, условий и режимов его эксплуатации в течение неопределенного временного интервала.

Применительно к транспортным средствам, обе составляющие безопасности не взаимозаменяемы, не обладают взаимокомпенсаторными свойствами – снижение любой из составляющих приводит к снижению безопасности объекта в целом.

Безопасность конструкции транспортного средства оценивается множеством параметров. Субъективные оценки для этого недостаточно информативны. Полный набор показателей безопасности конкретного типа транспортного средства объемов, приводится полностью в технических описаниях изготовителя, не распространяется (даже владельцу транспортного средства) и не публикуется.

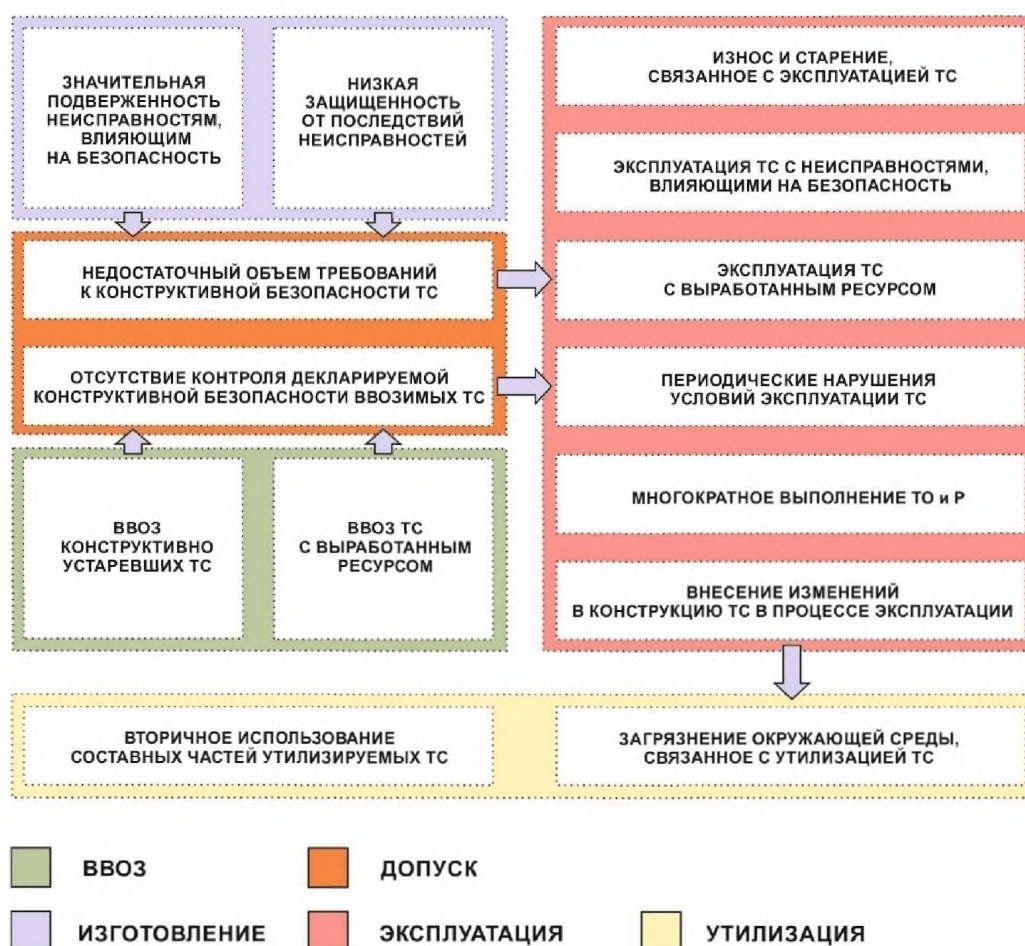
На практике применяют оценки двух типов: технического уровня и сертификации транспортного средства. Технический уровень отражает сравнительную оценку качества транспортного средства относительно базовых значений, в качестве которых чаще всего используют характеристики лучших в мире аналогов. Для оценки технического уровня транспортного средства проводят сравнительные испытания, или испытания на соответствие показателям, достигнутым лидерами мирового автомобилестроения для аналогичных по назначению транспортных средств. Результаты испытаний сравнивают с базовыми, с целью получения сравнительных оценок.

Для сертификации результаты испытаний и обследования транспортного средства, полученные в установленном объеме по строго регламентируемым процедурам, сопоставляют с системой показателей безопасности автомобильных конструкций. Эта система включает в себя минимальный состав показателей безопасности для доступа транспортного средства на рынок через процедуру сертификации.

По ряду основных параметров многие изготовители обеспечивают заметно более высокую безопасность выпускаемых транспортных средств, чем того требуют нормы сертификации – на практике нередки случаи, когда безопасность конструкций транспортного средства одного назначения, но разных изготовителей и разных лет выпуска может существенно различаться; или изготовителем, наряду

с новой моделью, зачастую продолжается производство менее безопасных предшествующих моделей транспортных средств.

Транспортные средства, обладающие сравнительно невысокими показателями технического уровня и безопасности (например, наиболее дешевые транспортные средства устаревших конструкций или уже выработавшие свой ресурс) допускаются действующими нормами к применению и эксплуатируются наравне с самыми современными. Таким образом, разноуровневая безопасность конструкций и отличия в техническом состоянии транспортных средств в составе парка единовременно эксплуатируемых автомобилей по факту является юридически допустимой нормой.



**Рис. 2.2.1. Факторы, снижающие безопасность технического состояния транспортных средств, находящихся в эксплуатации.**

Уместно констатировать, что сертификация – это инструмент технической модернизации продукции, поступающей в обращение, созданный для защиты рынков стран-участниц международных соглашений от недобросовестной конкуренции в международной торговле, в качестве препятствия получению изготовителями ценовых преимуществ в ущерб безопасности. Это не единственная, но существенная в рассматриваемой тематике, цель сертификации.

Однако же, механизмы предъявления сертификационных требований к транспортным средствам не могут обеспечить вывода технически и конструктивно

устаревших транспортных средств из эксплуатации, выравнивания уровней безопасности одновременно эксплуатируемых транспортных средств и проч. – субъекту транспортной деятельности механизмом сертификации лишь обеспечивается возможность периодического повышения минимального уровня безопасности («входного», для выпуска в обращение) ежегодно обновляемой части парка транспортных средств (5 – 6% в России).

*Безопасность технического состояния* транспортных средств. Снижение безопасности происходит по мере выработки ресурса автомобиля, даже при нормальных условиях эксплуатации. Многократное повторение ремонта и плановых технических осмотров в сочетании с накоплением эксплуатационных износов и старением деталей неотвратно ухудшает и активную, и пассивную безопасность транспортного средства.

Эти ухудшения действующими нормами не признаны и не регламентируются, а потому *ресурс транспортного средства не ограничивается*. Ни международные соглашения, ни российские нормативные правовые акты не обязывают изготовителей декларировать ресурс транспортного средства.

Границу допустимого снижения технического состояния транспортного средства по условиям безопасности устанавливают действующие эксплуатационные требования, всегда менее жесткие, чем требования к безопасности конструкции транспортного средства, предъявляемые при изготовлении и сертификации. Верхняя граница допускаемого в эксплуатации риска соответствует уровню эксплуатационных требований к безопасности технического состояния транспортного средства, если таковые установлены, либо условному уровню неработоспособности транспортного средства.

По мере выработки ресурса, начальный уровень безопасности перестает обеспечиваться и, транспортное средство, с действующим одобрением типа, *перестает быть небезопасным* в наиболее жестких режимах и условиях эксплуатации. Для субъектов транспортной деятельности, эксплуатирующих транспортные средства, подобная проблема сравнима по значимости с обеспечением безопасности конструкции изготовителями.

В условиях эксплуатации, техническое состояние каждого транспортного средства должно контролироваться, поддерживаться и восстанавливаться субъектом транспортной деятельности, подвергаться всестороннему анализу со стороны ряда структур (рис. 2.2.2).

Под *техническим состоянием транспортного средства* принято также понимать характеристики соответствия показателей параметров и признаков изменения эксплуатационных свойств, функционирования и целостности *компонентов* конструкции транспортного средства значениям, установленным в нормативной и эксплуатационной документации изготовителя под влиянием износа, старения и многократного выполнения технического обслуживания и ремонта.





**Рис. 2.2.2. Виды и способы воздействия на техническое состояние транспортного средства.**

Техническое состояние характеризуется показателями:

- структурных (конструкционных) параметров и признаков транспортных средств;
- параметров и признаков функционирования компонентов транспортных средств;
- параметров эксплуатационных свойств транспортных средств, подверженных изменениям при эксплуатации.

Техническое состояние транспортных средств, находящихся в эксплуатации, ситуационно оценивается:

- *показателями диагностируемых параметров* – при контроле штатными встроенными в конструкцию транспортного средства средствами диагностирования; техническом обслуживании и ремонте (контроле износа и работоспособности агрегатов транспортного средства и допуске к эксплуатации по результатам ремонтно-восстановительных работ); выпуске транспортного средства на линию или на возврате с линии, техническом осмотре.

Данная оценка технического состояния транспортного средства считается наиболее объективной из применяемых, сопровождается сопоставлением результатов диагностики с установленными нормативами или эталоном, определяющим работоспособность (неработоспособность) транспортного средства и/или его компонентов. Обязательным условием применения данного вида оценки является наличие средств измерений и технического диагностирования.



- *наличием неисправностей.* Оценка технического состояния транспортного средства совокупностями неисправностей или внешних признаков неисправностей применяется: при смене собственника транспортного средства; приемке и выдаче транспортного средства на техническое обслуживание и в ремонт; списании или передаче транспортного средства на капитальный ремонт; эксплуатации транспортных средств, находящихся в собственности физических лиц. Часто, вместо перечня конкретных неисправностей при такой оценке используют номенклатуру неисправных компонентов транспортного средства.  
Подобная оценка привязана к компоновочной схеме и комплектации транспортного средства и не является универсальной. До выявления конкретной неисправности зачастую используют ее внешние признаки, которые указывают на локализацию неисправности в конкретной системе или агрегате автомобиля.
- *обобщающими показателями объема или стоимости требуемых работ по ремонту* оценивают техническое состояние транспортного средства при определении остаточной стоимости; восстановительном ремонте после ДТП; приемке транспортного средства в ремонт на станциях технического обслуживания; смене собственника.  
Подобная технико-экономическая оценка учитывает тарифы и условия деятельности станции технического обслуживания на которой выполняется ремонт.
- *статистическими показателями работоспособности,* когда техническое состояние транспортного средства или парка транспортных средств оценивают индивидуальными или групповыми статистическими показателями работоспособности – коэффициентами технической готовности единичного транспортного средства или парка транспортных средств, рассчитываемых по дискретному значению в каждый момент времени, принимающему только одно из двух состояний – «работоспособно» или «неработоспособно».
- *остаточным ресурсом* (до технического обслуживания, капремонта, списания, истечения срока хранения при консервации). Такие оценки широко применяют в гарантийный период эксплуатации; при эксплуатации транспортных средств в отрыве от станции технического обслуживания и при магистральных перевозках, где вместо комбинации нескольких видов технического обслуживания (ТО-1, ТО-2 и др.) практикуется предрейсовое обслуживание; при списании транспортных средств.
- *документом, подтверждающим работоспособность* транспортного средства, обычно при: надзоре за дорожным движением; контроле за лицензируемыми пассажирскими перевозками; контроле за выполнением международных перевозок; смене собственника (например, диагностическая карта транспортного средства).

В ряде случаев, например, при: автотехнической экспертизе транспортных средств, участвовавших в ДТП; ресурсных испытаниях компонентов транспортных средств; дефектовке деталей в технологических процессах капремонта, техническое состояние компонентов транспортных средств оценивают *показателями структурных (конструкционных) параметров*. Это наиболее наглядная прямая непосредственная оценка потери работоспособности компонентов (чаще всего – деталей) автомобиля. В условиях эксплуатации, возможность оценки структурных (конструкционных) параметров практически отсутствует.

Из изложенного очевидно, что оценка технического состояния транспортных средств и его компонентов производится практически непрерывно, на протяжении эксплуатационного цикла транспортного средства. Необходимо отметить, что современные методы определения технического состояния применимы, только при оценке текущего состояния транспортного средства и принятия решения о целесообразности продолжения его эксплуатации, *прогнозировании безотказной работы или оценки вероятности отказа транспортного средства* эти методы не обеспечивают.

Все транспортные средства относятся к ремонтируемым объектам, обеспечиваемым периодическим (циклическим) техническим обслуживанием, где в каждом цикле наработки до техобслуживания, техническое состояние изменяется от работоспособного до неисправного уровня или до состояния отказа.

С момента выпуска в обращение до утилизации техническое состояние транспортного средства претерпевает изменения по следующим уровням:

- исправное состояние;
- работоспособное состояние (наличие неисправности);
- неработоспособное состояние (наличие отказа);
- предельное состояние.

Причем, на любой из стадий процесс обратим – возможно, многократное снижение технического состояния транспортного средства в процессе эксплуатации до предельного состояния с последующим восстановлением работоспособного состояния посредством техобслуживания и ремонта.

Даже при отсутствии эксплуатации, техническое состояние транспортного средства подвержено изменениям вследствие старения и воздействия среды, например, при длительных простоях, консервации и проч. Темпы снижения технического состояния транспортного средства определяются интенсивностью и условиями эксплуатации, включая дорожные, природно-климатические, сезонные, транспортные условия и условия дорожного движения, а также своевременностью выполнения техобслуживания и ремонта, квалификацией водителей, условиями хранения, качеством конструкции и изготовления.

ГОСТ 27.002-2015. Надежность в технике (ССНТ). Основные понятия. Термины и определения [78], характеризует *предельное состояние* недопустимостью или нецелесообразностью дальнейшей эксплуатации объекта, либо невозможностью или нецелесообразностью восстановления его работоспособности. Переход

ремонтируемых объектов в предельное состояние влечет временное, для выполнения ремонта, или окончательное прекращение их эксплуатации.

Характер изменения технического состояния транспортных средств предопределяет потребности в производственной деятельности по его контролю, восстановлению и поддержанию, исходя из постулата немонотонного снижения технического состояния транспортного средства при эксплуатации, от начального уровня, обеспечиваемого качеством изготовления, до предельного или близкого к предельному.

*Динамику технического состояния по мере выработки ресурса транспортного средства в эксплуатации характеризуют в первую очередь:*

- параметры средневзвешенной наработки на отказ и ее (наработки) относительное сокращение по мере выработки ресурса;
- декларируемый изготовителем транспортного средства в конструкторской документации ресурс до списания (или первого капитального ремонта);
- динамика частоты возвратов с линии и отказов по техническим причинам;
- динамика простоев при техобслуживании и ремонте;
- динамика расходов горюче-смазочных материалов и рабочих жидкостей;
- динамика производительности и технической готовности транспортного средства;
- динамика трудоемкости и затрат на техобслуживание и ремонт.

Вариативность технического состояния транспортного средства закладывается изготовителем применением определенных конструктивных решений и качеством изготовления. Отношение к нормам и правилам технической эксплуатации транспортного средства водителя, персонала технических служб и собственника во многом определяют степень использования или недоиспользования ресурсов транспортного средства и его компонентов. Соблюдение предписаний изготовителя по периодичности и объемам работ техобслуживания, по своевременности выполнения ремонта для предупреждения (или сокращения продолжительности) эксплуатации транспортного средства с неисправностями, замедляет монотонное деградиционное ухудшение параметров технического состояния, заметно повышая тем самым ресурс. Пренебрежение исполнением регламентного техобслуживания сокращает наработки на отказ, снижает ресурс большинства узлов и механизмов, негативно воздействует на безопасность, повышает текущие расходы на эксплуатацию.

### **2.3 Влияние технического состояния транспортных средств на безопасность дорожного движения.**

В последние два десятилетия резко возросли темпы автомобилизации России, вследствие чего увеличилось количество транспортных средств на дорогах, существенно возросла нагрузка на дорожную сеть и экологическую среду.

По состоянию на начало 2019 г., количество транспортных средств составило 57,5 млн. единиц (легковые автомобили – 75,7%, легкие коммерческие

автомобили – 7,2%, коммерческие грузовые автомобили – 6,5%, автобусы – 0,7%, мотоциклы – 4,2%, прицепы – 5,7%).

От темпов автомобилизации существенно отстает развитие дорожной сети, совершенствование системы организации дорожного движения, недостаточно полно учитываются параметры автомобилизации при градостроительном планировании.

Однако, несмотря на некоторое отставание от темпов автомобилизации количество автомобильных дорог с улучшенным покрытием увеличивается, что наряду с новыми конструкциями автомобилей создает предпосылки для увеличения скоростей движения. Рост скоростей, с одной стороны, позволяет повысить эффективность перевозок грузов и пассажиров, с другой – ставит новые задачи по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе, посредством улучшения эксплуатационных качеств транспортных средств, изменения условий регулирования движения, разработки дополнений к правилам дорожного движения, совершенствования требований к техническому состоянию транспортных средств.

Обеспечение безопасности дорожного движения становится все более значимой проблемой дорожно-транспортного комплекса страны. Ежегодно с участием автомобильного транспорта совершается более 168 тыс. ДТП, в которых гибнут около 20 тыс. человек.

На рис. 2.3.1 и 2.3.2, на основе данных Научного центра безопасности дорожного движения МВД России (НЦ БДД МВД России) приведены графики, отражающие динамику изменения количества ДТП по годам и пострадавших в них участников дорожного движения.

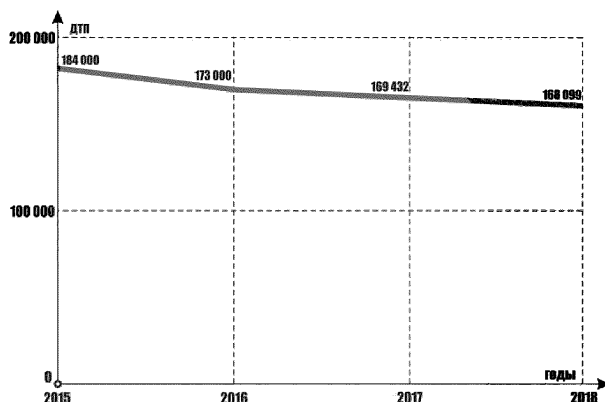
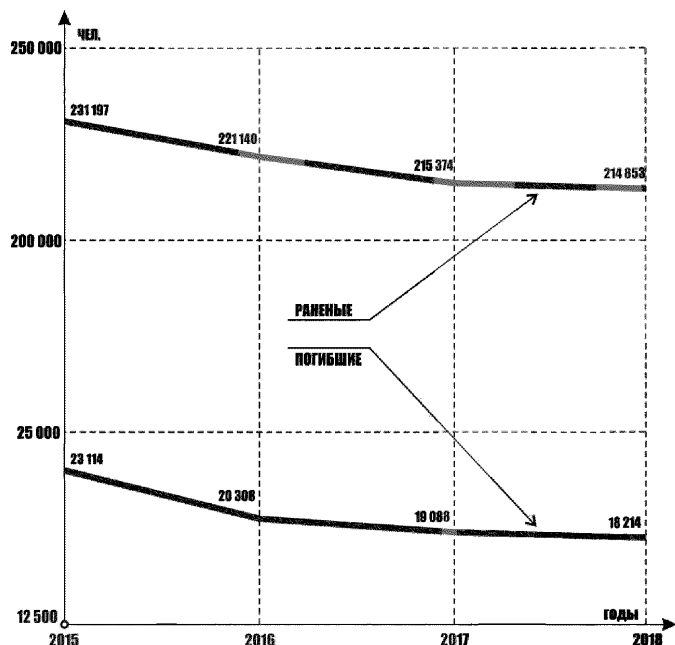


Рис. 2.3.1. Динамика снижения количества ДТП в Российской Федерации за 2015 – 2018 гг.

Анализ динамики показателей безопасности дорожного движения показывает, что принятые законодательные, организационные, административные и технические меры позволили в последние годы существенно снизить количество

ДТП и, соответственно, уменьшить число пострадавших в них людей. Однако, улучшение показателей безопасности дорожного движения все еще не является значительным, так как абсолютные годовые значения количества ДТП (около 170 тыс.), число погибших (более 18 тыс. человек) и раненых людей (около 215 тыс. человек) остаются очень высокими.



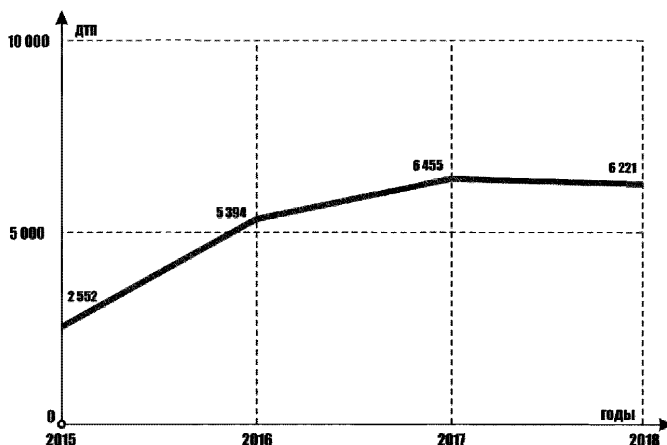
**Рис. 2.3.2.** Динамика снижения количества погибших и раненых в результате ДТП в Российской Федерации за 2015 – 2018 гг.

Одним из направлений, повышающих уровень безопасности дорожного движения, является постоянная работа по поддержанию исправного технического состояния транспортных средств. Это направление требует особого внимания, так как по причине неудовлетворительного состояния транспортных средств совершается от 3% до 4% ДТП (по данным НЦ БДД МВД России). При этом, ДТП отличаются повышенной опасностью. Если, по итогам 2018 г. в России в среднем на 100 пострадавших в ДТП приходилось 7,8 погибших, то в ДТП из-за неудовлетворительного состояния транспортных средств – число погибших составило 10,7, что в 1,37 раза выше среднего уровня анализируемого показателя (см. табл. 2.3.1).

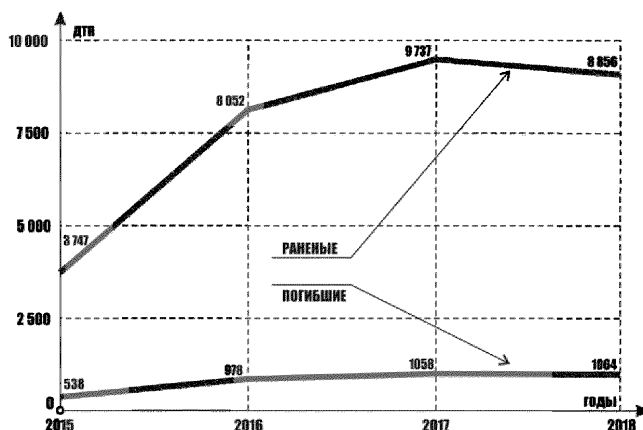
**Таблица 2.3.1.** Динамика показателей ДТП, произошедших из-за неисправности транспортных средств.

Показатели	2015 г.		2016г.		2017 г.		2018 г.	
	Кол-во	Удельный	Кол-во	Удельный	Кол-во	Удельный	Кол-во	Удельный
ДТП	2552	1,4	5394	3,1	6455	3,8	6221	3,7
Погибло	538	2,3	978	4,8	1058	5,5	1064	8,8
Ранено	3747	1,6	8052	3,6	9737	4,5	8856	4,1

На рис. 2.3.3 и 2.3.4 показана динамика изменения показателей безопасности дорожного движения по причине технической неисправности транспортных средств (по данным НЦ БДД МВД России).



**Рис. 2.3.3.** Количество ДТП из-за технической неисправности транспортных средств в России (по данным НЦ БДД МВД России).



**Рис. 2.3.4** Количество раненых и погибших человек в ДТП из-за технической неисправности транспортных средств в России (по данным НЦ БДД МВД России).

Анализ графиков показывает, что количество ДТП из-за технической неисправности транспортных средств, число раненых и погибших людей за последние годы сокращается недостаточными темпами, что требует дополнительного внимания к обеспечению эксплуатационной безопасности транспортных средств.

Рассматривая, подробнее ДТП с участием технически неисправных транспортных средств (более точно – с наличием неисправностей или условий, при которых запрещается их эксплуатация), необходимо отметить, что при общей по



стране слабо выраженной положительной тенденции на снижение в 31-ом регионе за 2018 год количество таких происшествий увеличилось.

Чаще, чем в среднем, выявляют при оформлении ДТП технические неисправности и условия, при которых запрещена эксплуатация, в Республике Коми (11,8%), Ставропольском крае (15,3%), Пензенской области (11,1%), Ямало-Ненецком автономном округе (10,4%), а в Красноярском крае данные факты выявлены более чем в половине (53,1%) случаев.

Вместе с тем, менее чем в 0,5% случаев были выявлены неисправности и условия, при которых запрещена эксплуатация, в Республике Башкортостан (0,3%), Приморском крае (0,2%), г. Санкт-Петербурге (0,4%), Волгоградской области (0,2%), а в Чукотском автономном округе – 0%, что свидетельствует о недостаточном внимании к техническому состоянию транспорта.

Чаще других среди видов технических неисправностей и условий, при которых запрещена эксплуатация, выявляются в частности, такие, как *«установка на одну ось транспортных средств шин различных размеров, конструкций, моделей, с различными рисунками протектора либо на транспортном средстве одновременно установлены ошипованные и неошипованные шины»* (25,1%). В 2018г. зарегистрировано 1 562 ДТП с участием транспортных средств с подобным нарушением, в которых погибло 324 и ранено 2 227 человек. Данное нарушение повышает риск совершения происшествий в зимних условиях, в том числе, связанных с выездом на полосу встречного движения, а тяжесть последствий таких ДТП, как правило, в полтора раза выше средних значений.

Также достаточно часто выявляются наличия конструктивных изменений по сравнению с серийным транспортным средством, сведения о которых отсутствуют в регистрационных документах (19%), неисправность внешних световых приборов (14,4%) и износ рисунка протектора (9,6%).

Наиболее же часто (почти в каждом третьем случае, 29,4%), по-прежнему указываются не конкретизированные, а «иные» неисправности, при этом количество таких фактов уменьшилось (-11,5%, 1827).

Значительно возросло количество выявленных фактов неисправности внешних световых приборов (+60,2%, 899), несоответствие шин модели транспортного средства(+29,3%, 331), наличия конструктивных изменений по сравнению с серийным транспортным средством, сведения о которых отсутствуют в регистрационных документах (+16,9%, 1185) и разрыв колеса (+4,4%, 236).

Снижение отмечается только по выявлению при оформлении ДТП неисправностей рабочей тормозной системы (-37%, 102), рулевого управления (-12,5%, 63), тормозной системы прицепа, износа рисунка протектора, отсоединения колеса, неисправности сцепного устройства, неисправности электрооборудования, установки на одну ось транспортного средства шин различных размеров и конструкций, отсутствия, предусмотренных конструкцией транспортного средства ремней безопасности и (или) подголовников сидений.

#### 2.4. Требования к техническому состоянию транспортных средств в условиях эксплуатации.

Требования к техническому состоянию формируются компонентом транспортного средства, к которому предъявляется требование; диагностическими параметрами и нормативами; допускаемыми методами проверки. Требования задают перечнями, утверждаемыми или рекомендуемыми для разных стадий жизненного цикла транспортного средства или разных условий выполнения проверки. Обязательные требования предусматриваются в отношении безопасности транспортного средства и устанавливаются компетентными органами исполнительной власти, причем, для разных стадий жизненного цикла определены два рода обязательных требований: к безопасности конструкции и к техническому состоянию транспортного средства при эксплуатации. Соответствие транспортного средства этим требованиям проверяют в разных организационных системах, где конструкцию и техническое состояние подвергают испытаниям или проверке.

Примерами могут служить системы одобрения типа транспортного средства и технического осмотра.

Даже в процессе эксплуатации сформированы разные системы требований, например, для технического осмотра и выпуска транспортного средства на линию. К одним и тем же компонентам транспортного средства возможно предъявление разных систем эксплуатационных требований с разными диагностическими параметрами. В одном случае, это могут быть требования с целью обеспечения безопасности, в другом, при восстановлении работоспособности транспортных средств, с целью обеспечения экономичности эксплуатации.

**Таблица 2.4.1. Принципы обоснования требований к безопасности конструкций и техническому состоянию транспортных средств.**

- к техническому состоянию:	- к конструкции:
Грубая оценка снижения безопасности ТС от уровня конструктивной безопасности	Наиболее полная оценка свойств безопасности ТС
Применение национальных эксплуатационных требований, отличных от предъявляемых к конструктивной безопасности	Использование международной системы Правил ЕЭК ООН.
Требования предъявляют: - к признакам неисправностей по структурным (или конструкционным) параметрам; - функционированию составных частей; - параметрам частных эксплуатационных свойств ТС.	Использование требований: - к параметрам частных эксплуатационных свойств безопасности ТС; - структурным (конструкционным) параметрам.
Введение эксплуатационных групповых и индивидуальных (для типа ТС) нормативов.	Использование конструкционных нормативов Правил ЕЭК ООН.
Использование эксплуатационных методов проверки технического состояния на производственно-технической базе.	Использование полигонных методов сертификационных испытаний по Правилам ЕЭК ООН.

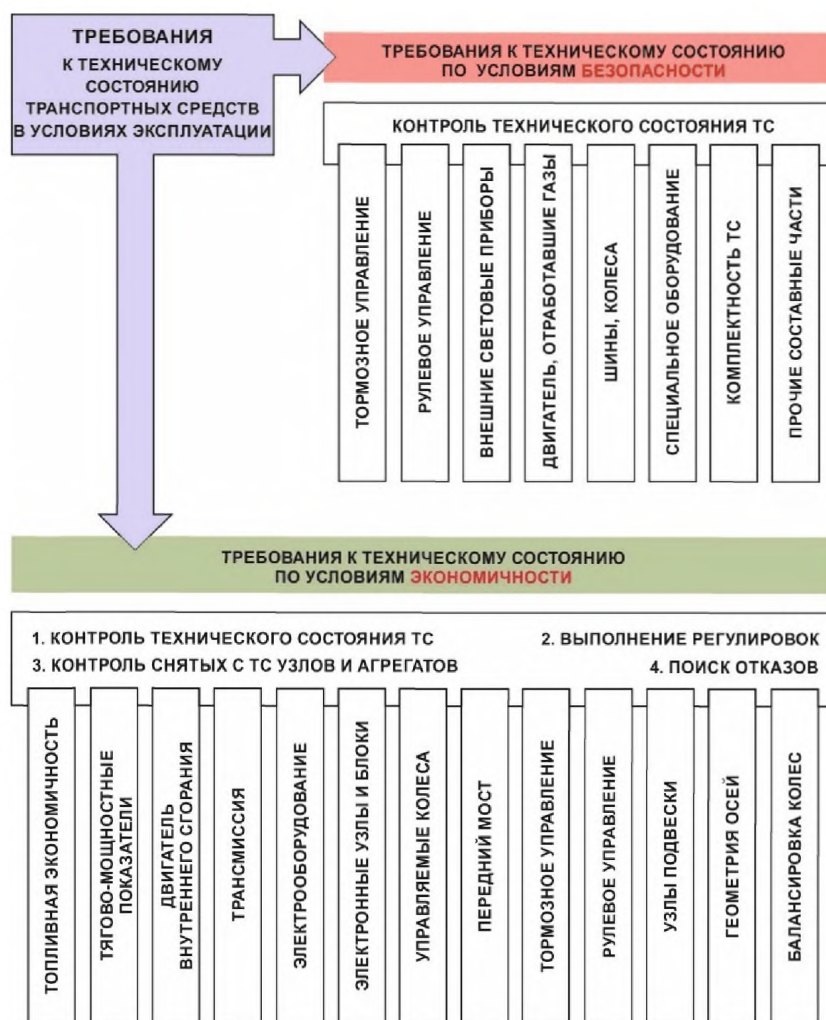
Например, к рабочей тормозной системе при эксплуатации предъявляют требования по удельной тормозной силе и относительной разности тормозных сил колес оси, а к ее работоспособности при техобслуживании и ремонте – к

тормозным силам колес, их биению, сопротивлению вращения незаторможенных колес, времени срабатывания тормозной системы и давлению в тормозном приводе.

Кроме того, при предрейсовом контроле магистральных автопоездов и при выпуске автобусов на линию или возврате с линии на лицензируемых пассажирских перевозках используются требования, утверждаемые руководителями автопредприятий. Принципы обоснования требований к безопасности конструкций и технического состояния транспортных средств разные (табл. 2.4.1).

При эксплуатации предъявляют требования к техническому состоянию транспортных средств в отношении безопасности и экономичности его эксплуатации (рис. 2.4.1).

Требования к транспортным средствам, в части экономичности эксплуатации носят рекомендательный характер, применяются добровольно и приводятся в руководствах (инструкциях) изготовителя по эксплуатации и техническому обслуживанию транспортных средств, технологиях технического обслуживания и ремонта, а их применение не регулируется государством<sup>1</sup>. Они определяют топливную экономичность, комфортабельность, удобство управления и т.д.



**Рис. 2.4.1 Эксплуатационные требования к техническому состоянию транспортного средства, предъявляемые по условиям безопасности и экономичности.**

К техническому состоянию транспортных средств возможно предъявление требований, учитывающих возможные изменения конструкции и комплектности

<sup>1</sup> Для стимулирования повышения указанных эксплуатационных свойств функционирует система добровольной сертификации транспортных средств.

эксплуатируемого транспортного средства, внесенные владельцем или исполнителями работ по техобслуживанию и ремонту.

В процессе эксплуатации объективно востребованы несколько систем эксплуатационных требований к безопасности транспортного средства, каждая из которых «привязана» к определенным технологическим возможностям и условиям проверок и отличается от применяемой при сертификации системы требований к безопасности конструкций.

Отечественная нормативная база обязательных эксплуатационных требований к транспортным средствам, в виде единой иерархической структуры не существует, на практике оперируют четырьмя юридически правомочными системами обязательных требований, отличающихся областью применения, содержанием, полнотой, нормативами и мерами ответственности за нарушение. Наиболее полную систему требований регламента ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» [23] надлежит применять при техобслуживании и ремонте, добровольной сертификации услуг по техобслуживанию и ремонту. За несоответствие требованиям регламента отвечает владелец транспортного средства, или исполнитель работ по техническому обслуживанию и ремонту.

При техническом осмотре применяют требования приложения № 1 к «Правилам проведения технического осмотра транспортных средств» [35] («Правилам проведения технического осмотра транспортных средств городского наземного электрического транспорта» [36]), вместе с отдельными предписаниями ГОСТ 33997-2016 «Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки» [95], на которые содержатся ссылки в упомянутом приложении № 1. При несоответствии любого из указанных требований эксплуатация транспортных средств не запрещается, но технический осмотр должен быть пройден повторно.

**Таблица 2.4.2. Системы обязательных требований к безопасности транспортных средств, находящихся в эксплуатации.**

Назначение требований	Нормативная база
ТО и ремонт, система добровольной сертификации услуг по ТО и ремонту	Пп. 6, 7, 8 раздела II, отдельные пп. приложения 5, отдельные пп. приложения 6, приложение 7, п. 6 приложения 8 ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств».
Технический осмотр	Приложение № 1 «Правил проведения технического осмотра транспортных средств» и ГОСТ 33997-2016, эксплуатационная документация изготовителя транспортного средства.
Запрет эксплуатации неисправных транспортных средств	Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств. Приложение к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения и ГОСТ 33997-2016; ГОСТ 32565-2013; ГОСТ Р 50577-2018.
Запрет на участие в дорожном движении	П. 2.3.1. Правил дорожного движения Российской Федерации

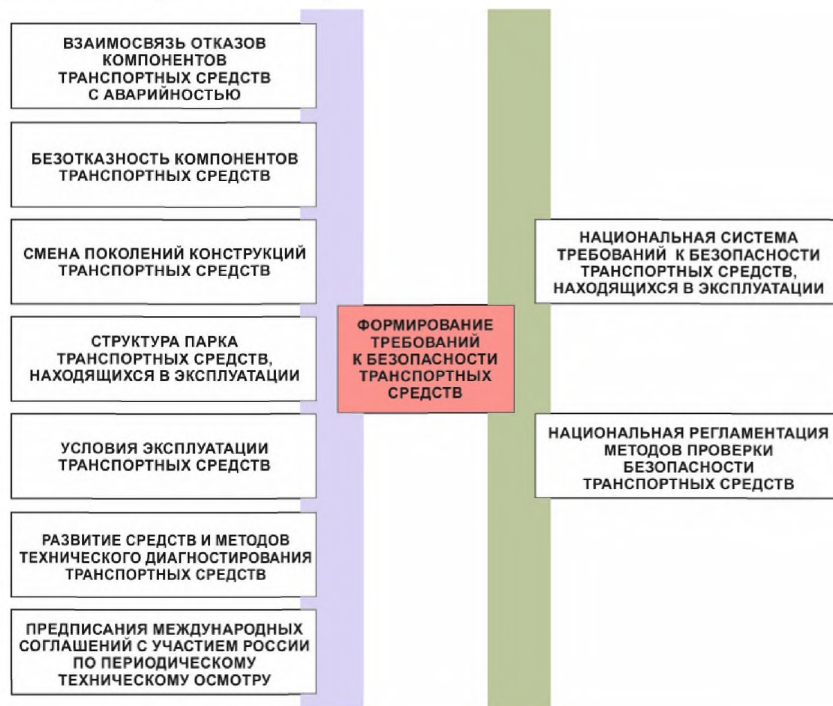
Упомянутые «Правила проведения технического осмотра транспортных средств» [35] и «Правила проведения технического осмотра транспортных средств



городского наземного электрического транспорта» [36] гармонизированы с ТР ТС 018/2011 [23], проверку соответствия транспортного средства требованиям «Правил» допускается проводить только специально установленными методами но, ни в одном из указанных нормативных правовых актов, устанавливающих требования, не содержится содержательной регламентации методов выполнения проверок – в лучшем случае присутствует отсылочная норма на ГОСТ 33997-2016. «Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки» [95].

«Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств» [31], (приложение к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения [30], утвержденным постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 [29]), условно – третья система обязательных требований – консолидирует ряд требований ГОСТ Р, которые применяются вместе с этим «Перечнем», и используется при дорожном надзоре (но не при техническом осмотре), отличаясь от требований Правил техосмотра номенклатурой и «жесткостью» – иными словами, допустимо применение санкций «Перечня» к владельцу транспортного средства при выявлении нарушений технического состояния в дорожных условиях, которые не подлежат выявлению при техосмотре.

Пункт 2.3.1 Правил дорожного движения Российской Федерации [29] содержит еще одну систему немногочисленных требований к безопасности транспортного средства, находящегося в эксплуатации с наиболее жесткими санкциями за их несоблюдение. При несоответствии этим требованиям, участие транспортного средства в дорожном движении запрещается.



**Рис. 2.4.2. Факторы, формирующие требования к безопасности транспортных средств, находящихся в эксплуатации.**

При формировании требований к безопасности транспортных средств, находящихся в эксплуатации, необходимо учитывать ряд факторов, выявляемых анализом: условий и интенсивности эксплуатации; деятельности изготовителей; конъюнктуры спроса на новый и подержанный транспорт; структуры и интенсивности утилизации, и конечно – направлений технической политики России в области модернизации транспорта и деятельности по присоединению к международным соглашениям.

## 2.5. Принципы обеспечения работоспособности транспортных средств.

Деятельность по обеспечению работоспособности транспортных средств применительно к автомобильной технике разного технического уровня включает в себя две основные составляющие: техническое обслуживание и ремонт.

Контроль технического состояния транспортных средств или диагностирование в разных формах агрегировано модулем в технологии техобслуживания и ремонта и, отчасти, в обязанности водителя. Как самостоятельный вид работ, контроль технического состояния и диагностика транспортных средств не обособлены ни в автосервисе, ни в технической службе субъекта транспортной деятельности. Исключением являются операторы технического осмотра, специализирующиеся на проверке безопасности технического состояния транспортных средств.

Определение технического состояния объекта, в соответствии с ГОСТ 20911-89 «Техническая диагностика. Термины и определения» [79], именуется **техническим диагностированием**, одной из задач которого, наряду с *поиском места и определением причины отказа (неисправности) и прогнозированием технического состояния*, является **контроль технического состояния**.

**Под контролем технического состояния**, традиционно подразумевается *проверка соответствия значений параметров объекта требованиям технической документации и определение на этой основе одного из установленных, фиксированных видов технического состояния*. Ранее, уже были упомянуты **виды технического состояния** – исправное, работоспособное, неисправное, неработоспособное и т.п.

Сам же термин «*контроль технического состояния*» применяется, когда основной задачей технического диагностирования является определение вида технического состояния.

Применительно к технической эксплуатации транспортных средств, примерами контроля технического состояния могут считаться процедуры технического осмотра и контроля при выпуске на линию (*предрейсовый или предсменный контроль технического состояния транспортных средств*), приказ Министерства транспорта РФ от 8.08.2018 г. № 296 [48].

При эксплуатации, выполняя задачи проверки соответствия транспортного средства установленным требованиям и обобщающей оценки его технического состояния, уместнее использовать термин «*контроль технического состояния*», а для поиска неисправностей оперировать понятием «*диагностирование*»,



тракуемое, как последовательность операций поэтапного поиска места, характера и причин неисправности с использованием диагностических параметров и признаков, их пределов и эталонов, чередующихся с частичной разборкой, ремонтом или заменой компонентов.

Процедура диагностирования может включать в себя прямые и косвенные измерения, наблюдения, вычисления, логическую обработку результатов, приведение в действие органов управления и силовые воздействия на компоненты транспортного средства, использование нормативов и сведений о конструкции и функционировании. В автомобильной диагностике синонимом термина «контроль технического состояния» служит понятие «**общее диагностирование**», а «поиск места и определение причин отказа (неисправности)» часто именуется «**поэлементным**» или «**углубленным**» диагностированием [135].

Работоспособное техническое состояние транспортного средства обеспечивается рядом концептуальных, универсальных организационно-технологических принципов, а именно:

- плановое проведение техобслуживания и ремонта возложено на собственника транспортного средства;
- процедуры, нормы, правила, технологии их обеспечивающие, устанавливаются изготовителем транспортного средства;
- работы по техобслуживанию и ремонту в послегарантийный период эксплуатации транспортного средства допускаются вне системы фирменного обслуживания изготовителя;
- работоспособность эксплуатируемого транспортного средства обеспечивается посредством: замены отказавших компонентов и рабочих жидкостей на новые или восстановленные; регулировки компонентов на основе технологий технического обслуживания; ремонта, с использованием механизированного и ручного труда;
- контроль технического состояния эксплуатируемых транспортных средств предусмотрен в форме технического осмотра и только с позиций безопасности, за исключением дополнительных требований к транспортным средствам, используемым на лицензируемых перевозках пассажиров и при перевозках опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов.
- контроль технического состояния, организация и выполнение планового техобслуживания осуществляется индивидуально, по каждому транспортному средству;
- выполнение ряда операций по обеспечению работоспособности транспортного средства осуществляется в плановом порядке, через установленные интервалы (по времени, пробегу), и именуется техническим обслуживанием.

Эти принципы лежат в основе организации выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств (и вне сферы фирменного сервисного обслуживания – тоже). Для обобщающей оценки

технического состояния транспортного средства, находящегося в эксплуатации, используют три критерия работоспособности:

- физическая невозможность выполнения транспортной работы или затрудненность водителя в управлении транспортным средством вследствие существующей неисправности;
- несоответствие транспортного средства требованиям к безопасности в эксплуатации, установленным законодательным порядком;
- экономическая нецелесообразность использования транспортного средства по назначению вследствие ухудшения его технического состояния,

причем, для запрета эксплуатации транспортного средства, юридически значимым является только условие *«несоответствия требованиям безопасности»*.

Если, с использованием рекомендуемых изготовителем технологий техобслуживания и ремонта, не удалось восстановить работоспособность транспортного средства, рассматривается целесообразность его капитального ремонта либо списания. Критерии списания (прекращения эксплуатации) транспортного средства по причине выработки ими ресурса, «возраста» или неполного восстановления работоспособности современной нормативно-технической базой не предусмотрены.

Широко практикуемая *комбинированная* стратегия обеспечения работоспособного технического состояния транспортных средств, сочетающая *эксплуатацию по наработке* или календарному времени (плановые техобслуживание) и *эксплуатацию по состоянию* (внеплановый ремонт) характерна, в первую очередь, применением к автомобильному транспорту. Другие виды транспорта реализуют в основном стратегию эксплуатации по наработке посредством выполнения планового ремонта и техобслуживания, а отказы характеризуют, как чрезвычайные события.

Эксплуатация транспортных средств исключительно по наработке посредством планово-предупредительных техобслуживания и ремонта требует существенного повышения затрат, а использование «эксплуатации по состоянию» на постоянной основе не исполнимо из-за отсутствия повсеместного внедрения автоматического контроля износа всех компонентов транспортного средства.

Комбинированная стратегия эксплуатации транспортных средств реализована через организационную систему техобслуживания и ремонта, поддерживаемую изготовителями повсеместно, достаточно продолжительный период времени в России она именуется *планово-предупредительной системой* техобслуживания и ремонта транспортных средств.

«Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта», (Р 3112199-0240-84, утверждены Минавтотрансом РСФСР 20.09.1984 г. [117]) определяет планово-предупредительную систему технического обслуживания и ремонта как совокупность средств, нормативно-технической документации и исполнителей, необходимых для обеспечения

работоспособного состояния транспортного средства. Сегодня это – техническая документация и предписания рекомендационного плана плюс порядок проведения работ по техобслуживанию и ремонту от изготовителей.

Само наименование «планово-предупредительная система техобслуживания и ремонта» ныне справедливо лишь при создании эксплуатационной документации транспортных средств российских конструкций, повсеместно бытует система «техобслуживание по сервисной книжке» с рекомендательным характером применения, но безапелляционным исполнением предписаний в гарантийные сроки.

Систему техобслуживания и ремонта по сервисным книжкам каждый изготовитель разрабатывает для своих транспортных средств, собственными силами по информации собственной фирменной системы техобслуживания. Помимо сервисных книжек изготовители предоставляют и рекомендации по трудоемкостям работ техобслуживания и ремонта с указанием пооперационных нормативов трудоемкости. Эти нормативы служат основанием для нормирования расценок на оказание услуг по техобслуживанию и ремонту «фирменными» станциями техобслуживания.

Следует помнить, изготовитель не альтруистичен – обязательным условием оформления одобрения типа транспортного средства является положительный результат анализа производства изготовителя, проводимый органом по сертификации и содержащий в обязательном порядке, в частности, *наличие предписаний, касающихся эксплуатации транспортных средств, а также их предпродажной подготовки, технического обслуживания и ремонта.*

## **2.6. Государственный надзор в области транспорта и безопасности дорожного движения.**

2.6.1. *Федеральный государственный надзор в области безопасности дорожного движения* (ст. 30 Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [2]) реализуется в целях обеспечения соблюдения осуществляющими деятельность по эксплуатации автомобильных дорог, транспортных средств, выполняющими работы и предоставляющими услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и гражданами – участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения.

«Положение о федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения» (постановление Правительства РФ от 19.08.2013 г. № 716 [40]) устанавливает порядок осуществления федерального надзора в области БДД, направленного на предупреждение, выявление и пресечение нарушений требований нормативно-правовых актов в указанной сфере.

ТР ТС 018/2011 [23] в части 3, п. 72 определяет, что проверка выполнения требований к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, проводится в отношении каждого зарегистрированного транспортного средства в формах

*технического осмотра, а также государственного контроля (надзора) за безопасностью дорожного движения.*

Федеральный надзор осуществляется территориальными органами МВД РФ посредством организации и проведения плановых и внеплановых документарных и выездных проверок юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

К предмету проверок, наряду с прочими, относится соблюдение юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями обязательных требований: к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации транспортных средств, прицепов к ним и предметов их дополнительного оборудования; к изменению конструкции зарегистрированных в ГИБДД МВД России транспортных средств и прицепов к ним; правил дорожного движения.

Перевозки пассажиров и грузов, в том числе тяжеловесных, опасных и крупногабаритных, также подлежат федеральному надзору в области БДД при соблюдении разграничения полномочий с Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (далее – ФСНТ) Министерства транспорта РФ, осуществляющей *федеральный государственный транспортный надзор*. К административным процедурам, реализуемым в рамках федерального надзора в области БДД, наряду с прочими относятся:

- проверка документов, идентификационного номера, номера кузова, номера шасси транспортного средства, государственных регистрационных знаков, а также *технического состояния*, находящегося в эксплуатации транспортного средства;
- остановка транспортного средства;
- применение мер административного воздействия в соответствии с КоАП РФ.

Состав, последовательность и сроки осуществления административных процедур, требования к порядку их выполнения устанавливаются регламентом (приказ МВД России от 14.11.2016 г. № 727 «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, 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» [51]).

Сотрудники Госавтоинспекции осуществляют надзор в области БДД посредством организации и проведения проверок юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, принятия мер по пресечению и (или) устранению последствий выявленных нарушений, а также систематического наблюдения за исполнением требований законодательства в сфере БДД к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации транспортных средств и предметов их дополнительного оборудования, изменению конструкции зарегистрированных транспортных средств, а также перевозкам пассажиров и грузов, в том числе тяжеловесных, опасных и крупногабаритных.

К тематически значимым позициям следует отнести:

*Состав, последовательность и сроки выполнения административных процедур, требования к порядку их выполнения.*

*Проверка технического состояния, находящегося в эксплуатации транспортного средства.*

Проверка технического состояния осуществляется при:

- надзоре за дорожным движением;
- выезде на ДТП;
- проведении проверок юридических лиц и индивидуальных предпринимателей;
- поступлении информации о реализации мер по исполнению внесенного представления или выданного предписания;
- совершении регистрационных действий;
- допуске транспортного средства к перевозке опасного груза;
- проверке выполнения требований к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, в случае внесения изменений в их конструкцию.

Проверка технического состояния включает:

- визуальную или с использованием технических средств оценку соответствия технического состояния транспортных средств обязательным требованиям;
- оценку соответствия имеющейся конструкции транспортного средства представленным документам и обязательным требованиям.

При проверке технического состояния *могут осуществляться:*

- измерения параметров узлов и агрегатов транспортных средств, влияющих на обеспечение БДД, а также проверка режимов и характеристик их работы;
- снятие информации с имеющегося технического средства контроля, обеспечивающего непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств;
- проверка наличия сведений о проведенных проверках технического состояния транспортного средства в Единой автоматизированной информационной системе технического осмотра (ЕАИС ТО);
- проверка предусмотренных Правилами дорожного движения документов на перевозку пассажиров и грузов, в том числе тяжеловесных, опасных и

крупногабаритных (за исключением документов, подлежащих проверке при осуществлении федерального государственного транспортного надзора);

- фото-, киносъемка и видеозапись.

Продолжительность проверки технического состояния одного транспортного средства не может превышать время, установленное приложением № 2 к Правилам проведения технического осмотра транспортных средств.

*Проверка технического состояния при надзоре за дорожным движением* устанавливается регламентом (приказ МВД России от 23.08.2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» [52]), содержащим отсылочную позицию к п. 96 – 99 Административного регламента МВД России [51] 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, устанавливающим, в свою очередь, что проверка технического состояния включает в себя оценку соответствия:

- конструкции автотранспортного средства представленным документам и обязательным требованиям;
- технического состояния автотранспортного средства обязательным требованиям, проводимую органолептическим методом или с использованием технических средств для измерения параметров узлов и агрегатов автотранспортных средств, влияющих на обеспечение безопасности дорожного движения, а также проверки режимов и характеристик их работы.

В рамках проверки технического состояния проводятся:

- проверка документов, необходимых для участия в дорожном движении, а также на перевозку пассажиров и грузов, в том числе тяжеловесных, опасных и крупногабаритных (за исключением документов, подлежащих проверке при осуществлении федерального государственного транспортного надзора);



- проверка маркировочных обозначений автотранспортного средства, государственных регистрационных знаков, а также наличия сведений о проведенных проверках его технического состояния в ЕАИС ТО;
- снятие информации с имеющегося тахографа;
- фото- и видеозапись проводимых мероприятий.

*Проверка технического состояния при выезде на место ДТП.*

Основанием для выезда на место ДТП с целью проведения проверки технического состояния конкретного автотранспортного средства является указание руководителя или дежурного дежурной части подразделения Госавтоинспекции или дежурной части территориального органа МВД России.

Инспектор, путем изучения места ДТП и имеющихся документов, осмотра автотранспортных средств, в том числе с использованием технических средств, а также опроса его участников и свидетелей устанавливает и фиксирует способствовавшие ДТП недостатки в их техническом состоянии, а также факты неправомерных действий (бездействия) субъектов транспортной деятельности, их должностных или уполномоченных ими лиц, связанных с невыполнением обязательных требований.

Проверка документов, идентификационного номера, номера кузова, номера шасси транспортного средства, государственных регистрационных знаков транспортного средства, а также технического состояния находящегося в эксплуатации транспортного средства осуществляется в соответствии с административными процедурами, предусмотренными упомянутым Административным регламентом МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору в области обеспечения безопасности дорожного движения.

По результатам выезда на место ДТП составляется рапорт главному государственному инспектору безопасности дорожного движения (командиру строевого подразделения Госавтоинспекции) для принятия решения в пределах компетенции. В соответствии с решением главного государственного инспектора безопасности дорожного движения (командира строевого подразделения Госавтоинспекции) осуществляется:

- включение субъектов транспортной деятельности в ежегодный план;
- направление информации о фактах неправомерных действий (бездействия) субъектов транспортной деятельности и (или) их должностных лиц, связанных с невыполнением обязательных требований, создающих угрозу жизни и здоровью граждан, в органы прокуратуры, в том числе с целью инициирования внеплановых проверок субъектов транспортной деятельности;
- направление информации о нарушениях требований нормативных правовых актов, контроль (надзор) за соблюдением которых не относится к компетенции МВД России, в соответствующие органы государственного контроля (надзора).

*Проверка технического состояния транспортных средств при проведении проверок юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, а также поступлении информации о реализации мер по исполнению выданного предписания.*

Проверки юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, плановые, внеплановые, документарные и выездные, осуществляются в соответствии с положениями Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» от 26.12.2008 г. № 294-ФЗ [12], с учетом особенностей организации и проведения проверок, определяемых ст. 30 Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ [2].

Проведение проверок включает в себя принятие решения и подготовку проверки, собственно проведение проверки; подготовку акта проверки, ознакомление с его содержанием субъекта проверки; подготовка предписания об устранении нарушений требований в области БДД; принятие мер по недопущению причинения вреда жизни, здоровью граждан, безопасности дорожного движения или прекращению его причинения.

Основанием для включения *плановой проверки* в ежегодный план является истечение одного года со дня:

- государственной регистрации юридического лица, индивидуального предпринимателя;
- окончания проведения последней плановой проверки;
- начала осуществления деятельности в соответствии с представленным уведомлением о начале осуществления деятельности.

Ежегодный план размещается на официальном сайте МВД России.

Основанием для проведения *внеплановой проверки* является:

- истечение срока исполнения выданного предписания об устранении выявленного нарушения обязательных требований безопасности по итогам плановой проверки;
- поступление обращений и заявлений о фактах нарушений обязательных требований, если такие нарушения создают угрозу причинения вреда жизни, здоровью людей, вреда окружающей среде, безопасности государства, имуществу физических и юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, угрозу возникновения аварий и (или) чрезвычайных ситуаций техногенного характера;
- наличие распоряжения руководителя органа внутренних дел о проведении внеплановой проверки.

*Документарная проверка* осуществляется в порядке, предусмотренном статьей 11 Федерального закона от 26.12.2008 г. № 294-ФЗ [12]. При проведении документарной проверки изучаются сведения, содержащиеся в документах юридического лица и индивидуального предпринимателя:

- устанавливающие его организационно-правовую форму, права и обязанности;

- подтверждающие право на занятие деятельностью, предусмотренной уставом;
- содержащие сведения об эксплуатируемом транспорте и оборудовании, используемом в ходе осуществления своей деятельности;
- подтверждающие осуществление деятельности в соответствии с обязательными требованиями;
- акты предыдущих проверок, материалы рассмотрения дел об административных правонарушениях и иные документы о результатах мероприятий, осуществленных в отношении юридического лица и индивидуального предпринимателя в рамках федерального надзора.

Сведения могут быть получены путем анализа данных, размещенных в свободном доступе в сети Интернет, направления соответствующих запросов в надзорные органы, в том числе и в электронном виде, анализа иных документов, связанных с осуществлением деятельности юридического лица и индивидуального предпринимателя, запрашиваемых в порядке, предусмотренном частями 4 – 6 статьи 11 Федерального закона от 26.12.2008 г. № 294-ФЗ [12]. При проведении документарной проверки запрещается затребование сведений и документов, не относящиеся к предмету документарной проверки.

*Выездная проверка* осуществляется в порядке, определенном ст. 12 Федерального закона от 26.12.2008 г. № 294-ФЗ [12]. Предметом выездной проверки являются сведения, содержащиеся в документах юридического лица и индивидуального предпринимателя, выполняемая им работа (предоставляемые услуги) и принимаемые меры по исполнению обязательных требований, а также состояние используемых при осуществлении деятельности оборудования и транспортных средств.

Выездная проверка (как плановая, так и внеплановая) проводится по месту нахождения или месту осуществления деятельности юридического лица и индивидуального предпринимателя.

Выездная проверка проводится в случае, если при документарной проверке не представляется возможным:

- удостовериться в полноте и достоверности сведений, содержащихся в имеющихся в распоряжении подразделения Госавтоинспекции документах юридического лица и индивидуального предпринимателя;
- оценить соответствие деятельности юридического лица и индивидуального предпринимателя обязательным требованиям, без проведения соответствующего мероприятия по надзору.

*Особенности проведения проверки юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность по эксплуатации транспортных средств.*

Объектом проверки являются юридические лица и индивидуальные предприниматели, эксплуатирующие транспортные средства на территории Российской Федерации, в том числе:

- использующие находящиеся в собственности или владении транспортные средства для обеспечения собственных нужд;
- осуществляющие связанную с перевозками автомобильным транспортом деятельность, подлежащую лицензированию в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- осуществляющие связанную с перевозками автомобильным транспортом предпринимательскую деятельность, начало которой носит уведомительный характер;
- осуществляющие деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

Сведения о юридических лицах и индивидуальных предпринимателях, использующих находящиеся в собственности или владении транспортные средства для обеспечения собственных нужд, ежегодно учитываются путем анализа информации, содержащейся в ведомственных системах автоматизированного учета, реестрах ФСНТ Министерства транспорта РФ (ее территориальных органов), органов исполнительной власти субъекта РФ, уполномоченных на выдачу разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

При проведении *документарной проверки, рассматриваются документы:*

- устанавливающие организационно-правовую форму, права и обязанности;
- лицензия на осуществление перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек – в случае отсутствия сведений о ее выдаче в соответствующем реестре ФСНТ Министерства транспорта РФ;
- копия уведомления о начале осуществления предпринимательской деятельности с отметкой ФСНТ Министерства транспорта РФ о дате его получения и регистрационного номера – в случае отсутствия сведений о ее выдаче в соответствующем реестре;
- разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси – в случае отсутствия сведений о его выдаче в реестре, ведущемся уполномоченным органом исполнительной власти соответствующего субъекта Российской Федерации;
- балансовая справка с указанием сведений о марках, моделях, годах выпуска, государственных регистрационных знаках, идентификационных номерах, пробегах эксплуатируемых транспортных средств, номеров полисов обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, серийных номерах установленных тахографов, если их установка предусмотрена;
- журнал учета ДТП владельцем транспортных средств;
- ежегодный план мероприятий по предупреждению ДТП и материалы по его выполнению;

- материалы анализа причин и условий, способствовавших возникновению ДТП с участием эксплуатируемых транспортных средств;
- копия приказа (распоряжения) о назначении должностного лица, ответственного за обеспечение БДД;

В ходе выездной проверки наряду с документарной проверкой осуществляется:

- установление факта проведения предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водительского состава с внесением соответствующей отметки в путевой лист транспортного средства;
- установление факта проведения проверки технического состояния транспортного средства перед их выпуском на линию и допуска водителей к управлению транспортным средством;
- проверка наличия и правильности оформления имеющейся путевой документации, предусмотренной Правилами дорожного движения, а именно:
  - путевого листа в случае оказания юридическим лицом и индивидуальным предпринимателем услуг автомобильным транспортом в соответствии с уставной деятельностью;
  - полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства;
  - разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси;
  - лицензионной карточки в случаях, установленных законодательством Российской Федерации;
  - документов, предусмотренных правилами перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов;
- оснащение транспортных средств тахографами в случаях, установленных законодательством Российской Федерации, в том числе:
  - работоспособности установленных тахографов, своевременности их поверки и целостности нанесенных пломб;
  - наличия у водительского состава и администрации предприятия карт для работы с тахографами (водительская карта и карта предприятия, соответственно);
- поверка технического состояния транспортных средств, эксплуатируемых юридическим лицом и индивидуальным предпринимателем, которая осуществляется после проведения должностным лицом ежедневного контроля их технического состояния перед выездом на линию с места стоянки.

Проверка технического состояния, находящегося в эксплуатации транспортного средства *при совершении регистрационных действий*, осуществляется при поведении его осмотра, предусмотренного пунктом 32.3 Административного регламента по предоставлению государственной услуги по

регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним (приказ МВД России от 07.08.2013 г. № 605 [50]).

Проверка технического состояния транспортного средства *при допуске транспортного средства к перевозке опасного груза* осуществляется в форме проверки соответствия конструкции и оборудования транспортного средства требованиям Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ADR/ДОПОГ) [20].

Транспортные средства, используемые для перевозки опасных грузов в части, касающейся электропроводки, аккумуляторной батареи и ее выключателя, электрических цепей, тормозного оборудования, кабины, топливных баков, двигателя, системы выпуска отработанных газов, топливных обогревательных приборов, устройства ограничения скорости и др. должны соответствовать требованиям, изложенным в главах 9.2 – 9.8 Приложения В ДОПОГ [20].

Дополнительные требования к транспортным средствам для перевозки опасных грузов класса I, опасных грузов в упаковках, опасных грузов навалом/насыпью, опасных грузов, перевозимых при регулируемой температуре, в цистернах и др. приведены в главах 9.3 – 9.8 Приложения В ДОПОГ [20].

Проверка выполнения *требований к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, в случае внесения изменений в их конструкцию* осуществляется в форме предварительной технической экспертизы конструкции на предмет возможности внесения изменений и последующей проверки безопасности конструкции.

*Меры административного воздействия в соответствии с законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях.* В случае невыполнения требования о прекращении противоправных действий в отношении граждан и должностных лиц возбуждается дело об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 19.3 КоАП РФ [8] и применяются меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в соответствии с КоАП РФ [8].

При невыполнении в установленный срок *предписания*, а также *представления об устранении причин и условий*, способствующих реализации угроз безопасности граждан и общественной безопасности, возбуждается дело об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 19.5 КоАП РФ [8].

При неприятии по представлению органа (должностного лица), рассмотревшего дело об административном правонарушении, мер по устранению причин и условий, способствовавших совершению административного правонарушения, возбуждается дело об административном правонарушении, предусмотренном статьей 19.6 КоАП РФ [8].

В случае, если по окончании административных процедур исполнения государственной функции действия (бездействие) лица, нарушившего обязательные требования продолжают создавать угрозу жизни, здоровью людей,

имуществу физических и юридических лиц, возникновения аварий и чрезвычайных ситуаций техногенного характера, главный государственный инспектор БДД или его заместитель, к компетенции которого по распределению обязанностей отнесены вопросы федерального государственного надзора за соблюдением этих требований, в течение 10 (десяти) дней направляет в орган прокуратуры информацию о таких действиях (бездействии) с приложением подтверждающих материалов.

*Систематическое наблюдение за исполнением обязательных требований безопасности к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации транспортных средств и предметов их дополнительного оборудования, изменении их конструкции и перевозках пассажиров и грузов.*

Целью систематического наблюдения за исполнением обязательных требований является получение объективной информации и прогнозирование состояния их исполнения объектами надзора.

Систематическое наблюдение осуществляется путем изучения, анализа и учета:

- обращений юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, граждан;
- результатов административных процедур (действий), плановых и внеплановых проверок;
- фото-, видео и текстовых материалов о ДТП, размещаемых в системах учета, анализа и прогнозирования ситуации с обеспечением БДД;
- судебной практики, обзоров надзорной деятельности и представлений прокуратуры по фактам нарушения обязательных требований безопасности;
- публикаций в средствах массовой информации, касающихся соблюдения обязательных требований.

Результаты систематического наблюдения используются при проверках, формировании плана проверок юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, при назначении административного наказания, подготовке к внесению представлений об устранении причин и условий, способствующих реализации угроз безопасности граждан и общественной безопасности, совершению административного правонарушения, а также при подготовке информации о результатах исполнения государственной функции.

2.6.2. *Федеральный государственный транспортный надзор.* Порядок осуществления федерального государственного транспортного надзора, изложенный в Положении, утвержденном постановлением Правительства РФ от 19.03.2013 г. № 236 «О федеральном государственном транспортном надзоре» [39] регулирует область деятельности ФСНТ Министерства транспорта РФ и ее территориальных подразделений, направленную на предупреждение, выявление и пресечение нарушений субъектами надзора (юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями) требований, установленных международными договорами РФ, федеральными законами и принимаемыми в

соответствии с ними иными нормативными правовыми актами РФ в области транспорта.

Предупреждение, выявление и пресечение нарушений субъектами надзора осуществляется посредством организации и проведения проверок самого субъекта либо транспортного средства в процессе их эксплуатации, принятия мер по пресечению или устранению последствий выявленных нарушений, организации систематического наблюдения за исполнением обязательных требований, анализ и прогнозирование состояния исполнения требований субъектами надзора.

Федеральный государственный транспортный надзор, наряду с прочими направлениями деятельности, содержит:

- государственный контроль (надзор) за осуществлением международных автомобильных перевозок в стационарных и передвижных контрольных пунктах на территории Российской Федерации;
- государственный надзор в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Должностные лица, уполномоченные на осуществление федерального государственного транспортного надзора (государственные транспортные инспекторы) вправе:

- запрашивать на основании письменных мотивированных запросов у органов государственной власти, органов местного самоуправления, а также у субъектов надзора информацию и документы, которые необходимы для проведения проверки;
- по предъявлении служебного удостоверения и копии приказа (распоряжения) о назначении проверки или о проведении мероприятий по контролю за выполнением обязательных требований посещать используемые субъектами надзора территории, объекты транспортной инфраструктуры, подвижной состав и иные связанные с перевозочным процессом транспортные и технические средства, осуществлять осмотр транспортных средств, проводить их обследование, а также необходимые исследования, испытания, измерения, расследования, экспертизы и другие мероприятия по контролю;
- выдавать субъектам надзора предписания об устранении нарушений обязательных требований, о проведении мероприятий по обеспечению предотвращения вреда жизни и здоровью людей, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, предотвращению возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;
- составлять протоколы об административных правонарушениях, связанных с нарушениями обязательных требований, рассматривать дела об указанных административных правонарушениях и принимать меры по предотвращению таких нарушений;



- направлять материалы, связанные с нарушениями обязательных требований, для решения вопросов о возбуждении уголовных дел по признакам преступлений;
- предъявлять иски о возмещении вреда, причиненного вследствие нарушений обязательных требований.

Проведение проверок субъектов надзора при осуществлении федерального государственного транспортного надзора регламентируются положениями Федерального закона от 26.12.2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» [12] с учетом особенностей организации и проведения проверок, установленных статьей 11 Федерального закона от 24.07.1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»[4], а также статьей 3.1. Федерального закона от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [9].

Федеральный государственный транспортный надзор осуществляется посредством организации и проведения *плановых и внеплановых, документальных и выездных* проверок.

Предметом проверок является соблюдение субъектами надзора в процессе осуществления их деятельности требований, установленных международными договорами и национальным законодательством в области транспорта, в том числе:

1. при осуществлении государственного надзора *в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта:*

- требований в отношении наличия у субъекта надзора помещений и оборудования, позволяющих осуществлять хранение, техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, проведение предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей и *контроль технического состояния транспортных средств*, или наличия договоров со сторонними организациями о хранении, техническом обслуживании и ремонте транспортных средств, проведении предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей и контроле технического состояния транспортных средств, а также требований к организации работы водителей в целях обеспечения БДД, в том числе в части соблюдения режима труда и отдыха водителей;
- требований к обеспечению соответствия работников *профессиональным и квалификационным требованиям*, предъявляемым к ним при осуществлении перевозок автомобильным и городским наземным электрическим транспортом;
- требований, предъявляемых к организациям, осуществляющим обучение водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы, и специалистов (консультантов) по вопросам безопасности перевозки опасных

- грузов автомобильным транспортом, в отношении соответствия процесса обучения и проведения экзамена требованиям, установленным Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов [20] и законодательством Российской Федерации;
- требований, предусмотренных правилами перевозки пассажиров, багажа и грузов.
2. при осуществлении государственного контроля (надзора) *за осуществлением международных автомобильных перевозок* в стационарных и передвижных контрольных пунктах на территории Российской Федерации – требований в отношении порядка осуществления международных автомобильных перевозок;
- Состав, последовательность и сроки осуществления административных процедур, требования к порядку их выполнения установлены Административными регламентами ФСНТ Министерства транспорта РФ:
- «Административный регламент ФСНТ исполнения государственной функции по контролю (надзору) за соблюдением юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями законодательства РФ в сфере автомобильного транспорта» (приказ Министерства транспорта РФ от 09.07.2012 г. № 204 [43]).
  - «Административный регламент ФСНТ исполнения государственной функции по контролю (надзору) за соблюдением законодательства РФ и международных договоров РФ о порядке осуществления международных автомобильных перевозок» (приказ Министерства транспорта РФ от 11.07.2012 г. № 229 [44]).

#### **Вопросы для самоконтроля:**

1. Дать развернутые определения понятиям *«безопасность конструкции»*, *«безопасность технического состояния»* применительно к транспортному средству.
2. Перечислите факторы, снижающие безопасность технического состояния транспортных средств, находящихся в эксплуатации.
3. Какими показателями характеризуется и оценивается техническое состояние транспортных средств, находящихся в эксплуатации?
4. Перечислите уровни, по которым техническое состояние транспортного средства претерпевает изменения в процессе эксплуатации. Дайте характеристику уровней.
5. Что характеризует динамику технического состояния транспортного средства по мере выработки ресурса?
6. Назовите факторы, формирующие требования к безопасности транспортного средства, находящихся в эксплуатации.
7. Перечислите и охарактеризуйте принципы, обеспечивающие работоспособное техническое состояние транспортных средств.
8. Какие цели преследует федеральный государственный надзор в области БДД и каким органом исполнительной власти он осуществляется?
9. Перечислите состав административных процедур, реализуемых при осуществлении федерального государственного надзора в области БДД.

10. Перечислите случаи, в которых проверяется техническое состояние транспортного средства, находящегося в эксплуатации при осуществлении надзора в области БДД.
11. В чем состоит (что включает) проверка технического состояния транспортного средства, находящегося в эксплуатации при осуществлении надзора в области БДД?
12. Допустима ли проверка технического состояния транспортного средства при надзоре за дорожным движением?
13. Какие цели преследует федеральный государственный надзор в области транспорта и каким органом исполнительной власти он осуществляется?
14. Перечислите состав административных процедур, реализуемых при осуществлении федерального государственного надзора в области транспорта.