

комментарий специалиста



Д. В. Кандауров
А. В. Щепотьев

О ТЕХНИЧЕСКОМ ОСМОТРЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Постатейный комментарий
к Федеральному закону

С учетом новейших подзаконных актов

- Технический осмотр ТС
- Контрольные функции в сфере ТО
- Передача контрольных функций государства некоммерческим органам контроля
- Международный сертификат ТО
- Приближение надзора ТО к международным стандартам
- Безопасность дорожного движения
- Квалификация технического эксперта

ЮСТИЦ  ИНФОРМ

Александр Щепотьев

**Комментарий к Федеральному
закону от 1 июля 2011 г. № 170-
ФЗ «О техническом осмотре
транспортных средств и о
внесении изменений в отдельные
законодательные акты Российской
Федерации» (постатейный)**

«Юстицинформ»

2012

Щепотьев А. В.

Комментарий к Федеральному закону от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (постатейный) / А. В. Щепотьев — «Юстицинформ», 2012

ISBN 978-5-7205-1161-6

Федеральным законом от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» внесены существенные изменения в порядок осуществления технического осмотра транспортных средств в России, а также регламентирован порядок выдачи международных сертификатов технического осмотра. В данном Законе рассмотрен порядок и алгоритм действий для получения хозяйствующими субъектами статуса «оператор технического осмотра». Комментируемый Закон затрагивает практически всех граждан и субъектов хозяйственной деятельности в нашей стране. Потребность проводить технический осмотр имеется у всех владельцев транспортных средств, осуществляющих эксплуатацию транспортных средств. В комментарии уделено пристальное внимание всем аспектам, связанным как с организацией деятельности технического осмотра, так и с прохождением технического осмотра владельцами транспортных средств. Издание предназначено для руководителей, юристов, экономистов, водителей транспортных средств, технических экспертов, оценщиков организаций различных организационно-правовых форм собственности, сотрудников органов власти, в том числе сотрудников правоохранительных органов, чья деятельность связана с регулированием дорожного движения, а также для студентов, аспирантов и преподавателей технических, юридических и экономических специальностей.

ISBN 978-5-7205-1161-6

© Щепотьев А. В., 2012

© Юстицинформ, 2012

Содержание

Введение	6
Принятые сокращения	12
Глава 1	14
Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Федеральном законе	14
Конец ознакомительного фрагмента.	27

**Дмитрий Валерьевич Кандауров,
Александр Викторович Щепотьев
Комментарий к Федеральному
закону от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О
техническом осмотре транспортных
средств и о внесении изменений в
отдельные законодательные акты
Российской Федерации» (постатейный)**

Введение

Комментируемый Федеральный закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон) после своего принятия имел широкое обсуждение со стороны различных средств массовой информации. В их числе информационный интернет-канал Сабскрайб. ру, материалы издания «Аргументы и факты» от 5 июля 2011 г. под заголовком «Кому, сколько, когда? 10 главных пунктов нового закона о техосмотре», Российской газеты от 2 августа 2011 г. под заголовком «Процедура техосмотра станет более дорогой». Следует обратить особое внимание на опросы общественного мнения, проводимы интернет-сайтом Сабскрайб. ру, где говорится, что новый порядок ТО поделит российских водителей, представляющих активную (месячную) интернет-аудиторию, на три лагеря. По данным проведенного информационным каналом Subscribe.ru онлайн-опроса, более 1800 российских пользователей Интернета, среди которых 78 % являются владельцами личных автомобилей, а 22 % пользуются ими по доверенности или в качестве служебного транспорта, большинство (43 %) опрошенных идею передачи полномочий на проведение техосмотра от ГИБДД страховым компаниям не одобряют. Поддержку это новшество находит лишь у 27 % опрошенных и еще 30 % не определили своей позиции.

Позиция опрошенных пользователей в незначительной степени зависит от того, к какому классу относится автомобиль, который находится в личном владении/пользовании респондента. Одобряют реформу техосмотра 24–27 % водителей автомобилей компактного, малого и *нижнего среднего* классов против 30–34 % водителей автомобилей среднего и более высоких классов.

Зато возраст используемого автомобиля оказывает значительное влияние на отношение респондента к реформе техосмотра. По новому закону, владельцам, новых машин, возраст которых не превышает трех лет начиная с года выпуска (а это 29 % среди всех опрошенных), проходить техосмотр не нужно. Владельцам автомобилей, возраст которых составляет от трех до семи лет (30 % среди всех опрошенных), нужно будет проходить техосмотр раз в два года, а вот владельцам машин старше семи лет (36 % среди всех опрошенных) придется проходить техосмотр каждый год.

Одобрите ли Вы идею передачи полномочий на проведение техосмотра автотранспорта от ГИБДД страховым компаниям?

	Укажите возраст вашего автомобиля (с даты выпуска)		
	3 года и менее	4—7 лет	8 лет и более
Одобрено	33,5%	27,2%	21,2%
Затрудняюсь ответить	27,1%	29,2%	32,0%
Не одобрено	39,5%	43,6%	46,8%

Наиболее высока доля российских водителей недовольных реформой техосмотра в Дальневосточном (54 %) и Сибирском (50 %) федеральных округах, где доля автомобилей в возрасте старше семи лет достигает соответственно 64 % и 58 %. Наиболее высока доля российских водителей, одобряющих реформу техосмотра, в Москве (32 %) и в Северо-Западном (34 %) федеральных округах, где доля автомобилей в возрасте до трех лет достигает соответственно 38 % и 35 %.

По признанию 57 % опрошенных автомобилистов, последний государственный технический осмотр автомобиля, который они водят чаще всего, был официальным, с надлежащим осмотром автомобиля. Напротив, 31 % получили талон ГТО неофициальными путями. В последнем случае наиболее «отличились» жители Южного (46 %), Северо-Кавказского (45 %) федеральных округов, Москвы (37 %) и вообще все, у кого возраст автомобиля превышает семь лет (44 %).

Один из главных аргументов сторонников реформы – снижение коррупции (в это верит 41 % из числа одобряющих против 12 % из числа не одобряющих реформу техосмотра респондентов), так как чем меньше общаешься с сотрудниками ГИБДД, тем реже приходится давать им взятки. Противники законопроекта возражают: сэкономить на техосмотре все равно не удастся. Как только к этой процедуре допустят страховые компании, официальные расценки сразу же устремятся вверх (в этом уверены 95 % из числа не одобряющих против 49 % из числа одобряющих реформу техосмотра респондентов). Владельцам же «убитых» авто для признания своего металлолома годным к употреблению, вероятно, снова придется решать вопрос неофициальным путем.

По Вашему мнению, какие последствия будет иметь передача полномочий на проведение техосмотра автотранспорта от ГИБДД страховым компаниям?

	Отношение к реформе ТО		
	Одобрено	Затрудняюсь ответить	Не одобрено
Уменьшится	41,0%	16,0%	12,3%
Уровень коррупции в ГИБДД			
Уменьшится	41,0%	16,0%	12,3%
Не изменится	36,0%	51,1%	50,6%
Увеличится	13,7%	16,6%	29,1%
Затрудняюсь ответить	9,3%	16,4%	8,0%
Стоимость техосмотра			
Уменьшится	14,1%	1,3%	0,7%
Не изменится	21,3%	7,5%	1,9%
Увеличится	49,5%	72,6%	95,0%
Затрудняюсь ответить	15,2%	18,5%	2,5%

В настоящее время, по данным участников опроса, за прохождение последнего государственного технического осмотра заплатили не более 500 рублей лишь 13 % среди всех опрошенных (в том числе 17 % среди владельцев новых авто), от 501 до 1000 рублей – 26 % (в том числе 30 % среди владельцев новых авто), от 1001 до 2000 рублей – 19 %, от 2001 до 3000 рублей – 14 %, более 3000 рублей – 12 % (причем в Москве доля последних достигает 30 %, а в Дальневосточном федеральном округе – 33 %). Среди тех, кто последнее ТО проходил неофициально, каждый второй выложил сумму не менее 2000 рублей. Напротив, среди тех, кто последнее ТО проходил официально, каждый второй потратил от 500 до 2000 рублей. Вероятно, что 2000 рублей и окажутся для страховых компаний первоначальным ориентиром при расчете стоимости техосмотра. Стоит отметить, что респонденты, потратившие на последнее ТО не менее 2000 рублей, более склонны к одобрению реформы ТО, возможно рассчитывая, что рынок зафиксирует эту стоимость в качестве средней.

Еще одна надежда поборников частного техосмотра – упрощение процедуры и сокращение времени прохождения техосмотра (в это верит 61 % и 47 % из числа одобряющих против

11 % и 42 % из числа не одобряющих реформу ТО респондентов). Критики же законопроекта не верят, что бюрократии и проволочек станет меньше (62 % среди не одобряющих реформу ТО респондентов ожидают усложнения процедуры и порядка прохождения ТО).

По Вашему мнению, какие последствия будет иметь передача полномочий на проведение техосмотра автотранспорта от ГИБДД страховым компаниям?

Отношение к реформе ТО			
	Одобряю	Затрудняюсь ответить	Не одобряю
<i>Процедура, порядок прохождения техосмотра</i>			
Упростится	62,5%	18,9%	10,8%
Не изменится	15,6%	24,5%	17,7%
Усложнится	12,6%	29,3%	62,5%
Затрудняюсь ответить	9,3%	27,4%	9,0%
<i>Скорость прохождения техосмотра</i>			
Увеличится	47,1%	31,8%	42,3%
Не изменится	17,1%	25,6%	27,7%
Уменьшится	25,8%	13,7%	18,3%
Затрудняюсь ответить	10,0%	28,9%	11,7%

Критики законопроекта считают, что без специалистов ГИБДД качество техосмотра не улучшится или даже ухудшится (в этом уверены соответственно 45 % и 40 % среди не одобряющих реформу ТО респондентов). Позиция сторонников частного техосмотра чуть более оптимистична (среди них 40 % не ожидают снижения качества ТО, а 36 % даже надеются на его повышение).

По Вашему мнению, какие последствия будет иметь передача полномочий на проведение техосмотра автотранспорта от ГИБДД страховым компаниям?

Отношение к реформе ТО			
	Одобряю	Затрудняюсь ответить	Не одобряю
<i>Качество проводимого техосмотра</i>			
Повысится	36,0%	13,3%	5,0%
Не изменится	39,9%	41,2%	45,2%
Понижится	14,5%	21,4%	40,1%
Затрудняюсь ответить	9,5%	24,1%	9,7%
<i>Безопасность на дорогах</i>			
Вырастет	21,3%	7,1%	7,5%
Не изменится	64,4%	74,2%	65,6%
Снизится	6,9%	10,0%	23,1%
Затрудняюсь ответить	7,4%	8,7%	3,8%

Среди сторонников частного техосмотра 21 % рассчитывают на повышение уровня безопасности на российских дорогах, тогда как 23 % среди их оппонентов опасаются, что, напротив, ездить станет опаснее. Однако большинство среди тех и других (65 %) скорее не склонно связывать решение проблем безопасности дорожного движения с практикой техосмотра.

В материалах Российской газеты от 2 августа 2011 г. сказано:

«Станции техобслуживания уже ощутили на себе действие нового закона: их салоны опустели. Однако о закрытии станций речи пока не идет. Как пояснили нам сами владельцы, пока они ждут 1 января 2012 г.».

«Первое заседание рабочей группы Союза (Российского союза автостраховщиков) по новым правилам техосмотра намечено на конец июля 2011 г., – говорит Андрей Антохонов, начальник отдела ОСАГО страховой компании «РОСНО». – Новый закон содержит положения, порядок выполнения которых нуждается как минимум в уточнении. Например, как действовать предприятиям, у которых на некоторый парк транспортных средств техосмотр заканчивается через месяц после окончания ОСАГО, ведь по новому закону заключать новые договора ОСАГО они не смогут, так как требуется талон техосмотра со сроком окончания не менее чем через 6 месяцев. Также есть вопросы по процессу аккредитации в Российском союзе автостраховщиков государственных пунктов техосмотра».

Отметим, что одним из условий прохождения аккредитации пункта техосмотра является наличие технической возможности передачи сведений о результате техобслуживания в единую электронную базу данных. Между тем таковой в нашей стране пока не существует.

«Есть база данных по Москве и Московской области, – рассказывает председатель межрегионального общественного движения «Комитет по защите прав автомобилистов» Алексей Дозоров, – т. е. в этих регионах можно «пробить» по базе, проходил автомобиль техосмотр или нет, подобного банка данных между регионами пока не существует. Хотя его создание не представляет технической сложности. Будем надеяться, что база по всей России появится если не в те полгода, которые остались до того, как закон начнет работать, то хотя бы в те два года «переходного периода», которые нам отведены до полного перехода на новые правила».

Должен быть отрегулирован способ расчета тарифов на техосмотр: в каждом регионе РФ будет установлена своя стоимость прохождения этой процедуры. Верхний предел определит Федеральная служба по тарифам. Комитет Госдумы по транспорту сегодня прогнозирует, что цена не будет превышать 3 тысяч рублей.

«...Если сейчас госпошлина за техосмотр составляет 300 рублей плюс 500 рублей автовладелец платит за диагностику, то после введения новых правил стоимость процедуры теоретически может снизиться, – рассуждает Алексей Дроздов. – Если операторов техобслуживания будет достаточно много и конкурентная среда заставит пойти на снижение цены. Но, честно говоря, я в это не верю».

Дело не только в логике, согласно которой страховые компании, вероятно, не захотят упустить возможности заработать. «Закон ведь вводит ответственность за неисправность в автомобиле, которую могут «недоглядеть» при техосмотре, – говорит Дозоров. – Если эта неисправность поведет к причинению вреда владельцу автомобиля, то ему должны будут возместить ущерб. А такой риск, конечно же, будет закладываться в стоимость услуги. Я практически на сто процентов уверен, что цена на техосмотр по всей стране вырастет».

В этом смысле, по мнению эксперта, закон однозначно выгоден владельцам страховых компаний. «Перевод всех процедур прохождения техосмотра под их крыло, разумеется, позитивно скажется на их бизнесе», – утверждает Алексей Дозоров. Он также не исключает возможности возникновения такой ситуации, при которой отдельные страховые компании будут просто продавать талоны и полисы о техосмотре. «Подобные вещи практикуются и сейчас, не исключено, что они продолжатся и в будущем», – отмечает специалист.

Иначе видит ситуацию кандидат экономических наук, доцент кафедры финансовых рынков и финансового менеджмента Высшей школы экономики (Санкт-Петербург) Юлия Тарасова.

«Я думаю, что существенных изменений для страховщиков не произойдет, – говорит она. – Техосмотр не является определяющим цену полиса и расходов при страховании автомобилей; а сотрудники станций техобслуживания найдут иные способы и возможности заработать».

Ситуация прямой продажи полисов, по мнению специалиста, возможна только для небольшого числа организаций. «В зарубежной практике есть компании, которые называются «принципалы». Это те компании, которые продают полисы исключительно через агентскую сеть», – говорит Юлия Тарасова – Компании, которые пытаются «заработать» на страхователях без оказания страховых услуг, всегда присутствовали на рынке, но не думаю, что они будут составлять большинство. Кроме того, сейчас на страховом рынке России сложилась тенденция к укрупнению страховых организаций, которые не будут ограничиваться простой продажей услуг».

В соответствии с постановлением Государственной Думы Федерального Собрания РФ пятого созыва от 2 июля 2010 г. № 3926-5 ГД проект федерального закона № 154738-5 «Об обязательном техническом осмотре транспортных средств в Российской Федерации», внесенный депутатами Государственной Думы О.В. Морозовым, С.Н. Шишкаревым, Н.Н. Гончаром, А.Л. Бурковым, А.Л. Бурносовым, В.Л. Горбачевым, В.Г. Гридиным, В.М. Зубовым, К.И. Косачевым, Р.В. Кондратовым, был принят в первом чтении. Было решено направить указанный

законопроект Президенту РФ, в Совет Федерации Федерального Собрания РФ, комитеты и комиссии Государственной Думы, во фракции в Государственной Думе, в Правительство РФ, законодательные (представительные) органы государственной власти субъектов РФ. Поправки к указанному законопроекту решено направить в Комитет Государственной Думы по транспорту в 30-дневный срок со дня принятия указанного постановления. Поручено Комитету Государственной Думы по транспорту доработать указанный законопроект с учетом поступивших поправок и внести его на рассмотрение Государственной Думы во втором чтении.

В соответствии с постановлением Государственной Думы Федерального Собрания РФ пятого созыва от 14 июня 2011 г. № 5436-5 ГД проект федерального закона № 154738-5 «Об обязательном техническом осмотре транспортных средств в Российской Федерации» принят во втором чтении с новым наименованием «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Комитету Государственной Думы по транспорту поручено доработать указанный законопроект с учетом принятых поправок и внести его на рассмотрение Государственной Думы в третьем чтении.

На следующий день (15 июня 2011 г.) указанный проект федерального закона был принят в окончательном чтении (постановление № 5448-5 ГД) и направлен в Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации.

Буквально через каких-то семь дней, т. е. 22 июня 2011 г., Федеральный закон «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» был одобрен Советом Федерации (постановление Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации № 231-СФ) и через девять дней, т. е. 1 июля 2011 г., подписан Президентом России Медведевым Дмитрием Анатольевичем. После чего Закону был присвоен № 170-ФЗ.

Через следующие три дня, т. е. 4 июля 2011 г., Закон был официально опубликован в Российской газете № 142. Сам Закон согласно ст. 33 вступает в силу с 1 января 2012 г. Но есть положения, которые вступают в силу опубликования, а есть положения, которые вступают в силу с 1 января 2013 г.

Так, со дня официального опубликования, т. е. с 4 июля 2011 г., вступили в силу следующие положения Закона.

Талоны о прохождении государственного технического осмотра транспортных средств (далее – талоны ГТОТС), имеющих разрешенную максимальную массу до 3,5 тонн, прицепов и полуприцепов, имеющих разрешенную максимальную массу до 3,5 тонн и не используемых для оказания услуг по перевозкам, и мототранспортных средств, которые выданы должностными лицами уполномоченного федерального органа исполнительной власти в местах проведения государственного технического осмотра (далее ГТО) и срок действия которых истек или истекает в 2011 г., продлеваются до момента истечения срока действия договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее договоров ОСАГО) в отношении таких транспортных средств после 1 января 2012 г.

Профессиональное объединение страховщиков, созданное в соответствии с Федеральным законом от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее – ПОС), обязано обеспечить возможность аккредитации заявителей не позднее 1 января 2012 г.

До 1 января 2012 г. МВД России передает ПОС сведения об организациях, которые на день вступления в силу Закона прошли в установленном законодательством РФ порядке конкурсный отбор на право проведения государственного технического осмотра транспортных средств и имеют соответствующие договоры с подразделениями МВД России. Указанные организации обязаны направить до 1 января 2012 г. ПОС заявления о включении в реестр операторов технического осмотра. На основании этих сведений и заявлений ПОС незамедлительно включает указанные организации в реестр операторов технического осмотра. Особен-

ности обеспечения указанных организаций в период с 1 января 2012 г. до 1 января 2014 г. бланками талонов технического осмотра и бланками международных сертификатов технического осмотра, порядок их учета, хранения, передачи, уничтожения устанавливаются Правительством РФ.

До 1 января 2013 г. страховщики обязаны направить в ПОС сведения об ОСАГО, которые имеются у них и внесение которых в автоматизированную информационную систему обязательного страхования предусмотрено в соответствии с комментируемым Законом.

С 1 января 2013 г. вступает в силу положение о дополнении Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» п. 10.1 ст. 15 с текстом следующего содержания:

«10.1. Заключение договора обязательного страхования без внесения сведений о страховании в автоматизированную информационную систему обязательного страхования, созданную в соответствии со статьей 30 настоящего Федерального закона, и проверки соответствия представленных страхователем сведений содержащейся в автоматизированной информационной системе обязательного страхования и в единой автоматизированной информационной системе технического осмотра информации не допускается.»

Более подробно вопрос вступления в силу Закона рассмотрен в данной комментарии к ст. 33 Закона.

Принятые сокращения

Закон – Федеральный закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Закон «О Правительстве Российской Федерации» – Федеральный конституционный закон от 17 декабря 1997 г. № 2-ФКЗ «О Правительстве Российской Федерации» (ред. от 28 декабря 2010 г.).

КоАП РФ – Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.

НК РФ – Налоговый кодекс Российской Федерации.

ГК РФ – Гражданский кодекс Российской Федерации.

Закон «Об ОСАГО» – Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Закон «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» – Федеральный закон от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации».

Закон «О безопасности дорожного движения» – Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Закон «О полиции» – Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции».

Закон «О порядке опубликования» – Федеральный закон от 14 июня 1994 г. № 5-ФЗ «О порядке опубликования и вступления в силу федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов палат Федерального Собрания» (ред. от 22 октября 1999 г.).

Правила аккредитации операторов ТО – Правила аккредитации операторов технического осмотра (зарег. в Минюсте России 21 декабря 2011 г., рег. № 22736), утв. приказом Минэкономразвития России от 28 ноября 2011 г. № 697.

ГИБДД РФ – Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

МВД России – Министерство внутренних дел Российской Федерации.

Минрегионразвития России – Министерство регионального развития Российской Федерации.

Минэкономразвития России – Министерство экономического развития Российской Федерации.

Минтранс России – Министерство транспорта Российской Федерации.

Минпромторг России – Министерство промышленности и торговли Российской Федерации.

ФСТ России – Федеральная служба по тарифам Российской Федерации.

ФСФР России – Федеральная служба по финансовым рынкам.

ВИОГВ субъекта РФ – высший исполнительный орган государственной власти субъекта Российской Федерации.

ОГВ субъекта РФ – орган государственной власти субъекта Российской Федерации.

ПОС – Профессиональное объединение страховщиков, созданное в соответствии с Федеральным законом от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

РСА – Российский союз автостраховщиков.

ТО – технический осмотр.

ТС – транспортное средство.

МСТО – международный сертификат технического осмотра.

ОСАГО – обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

ЕАИС – единая автоматизированная информационная система технического осмотра.

Нормативы МОНП ТО – нормативы минимального обеспечения населения пунктами технического обслуживания.

ГД – Государственная Дума.

Минфин России – Министерство финансов Российской Федерации.

ФНС России – Федеральная налоговая служба Российской Федерации.

Минюст России – Министерство юстиции Российской Федерации.

ИП – индивидуальный предприниматель.

ЮЛ – юридическое лицо.

ЕГРЮЛ – единый государственный реестр юридических лиц.

ЕГРИП – единый государственный реестр индивидуальных предпринимателей.

ОГРНИП – государственный регистрационный номер записи о государственной регистрации индивидуального предпринимателя.

ОГРН – государственный регистрационный номер записи о создании юридического лица.
зарег. – зарегистрирован.

рег. № – регистрационный №.

ред. – редакция.

ст. – статья.

ч. – часть.

п. – пункт.

подп. – подпункт.

см. – смотри.

утв. – утвержденный.

изм. – изменения.

РФ – Российская Федерация.

КОММЕНТАРИЙ К ФЕДЕРАЛЬНОМУ ЗАКОНУ ОТ 1 ИЮЛЯ 2011 Г. № 170-ФЗ

«О ТЕХНИЧЕСКОМ ОСМОТРЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

(в ред. федеральных законов от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ, от 30 ноября 2011 г. № 362-ФЗ, от 3 декабря 2011 г. № 383-ФЗ)

Принят Государственной Думой 15 июня 2011 г. Одобрен Советом Федерации 22 июня 2011 г.

Глава 1

Общие положения

Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Федеральном законе

Для целей настоящего Федерального закона используются следующие основные понятия:

1) владелец транспортного средства – лицо, владеющее транспортным средством на праве собственности или на ином законном основании;

2) диагностическая карта – документ, оформленный по результатам проведения технического осмотра транспортного средства (в том числе его частей, предметов его дополнительного оборудования), содержащий сведения о соответствии или несоответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств и служащий основанием для оформления и выдачи талона технического осмотра, международного сертификата технического осмотра или отказа в их выдаче;

3) заявитель – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, претендующие на получение аккредитации либо на расширение или сокращение области аккредитации;

4) международный сертификат технического осмотра – документ о соответствии транспортного средства, осуществляющего международные автомобильные перевозки, требованиям международных договоров Российской Федерации к техническому состоянию транспортных средств;

5) область аккредитации – деятельность по проведению технического осмотра определенной категории транспортных средств, на осуществление которой получена аккредитация;

6) обязательные требования безопасности транспортных средств – требования к техническому состоянию транспортных средств (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования), установленные международными договорами Российской Федерации или нормативными правовыми актами Российской Федерации, на соответствие которым осуществляется проверка транспортных средств (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования), при проведении технического осмотра;

7) оператор технического осмотра – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, аккредитованные в установленном порядке на право проведения технического осмотра;

8) средства технического диагностирования – оборудование и программные средства, с помощью которых осуществляется техническое диагностирование и которые применяются при проведении технического осмотра;

9) срок действия талона технического осмотра – период со дня выдачи талона технического осмотра до дня, не позднее которого владелец

транспортного средства или его представитель обязан обратиться за проведением очередного технического осмотра;

10) пункт технического осмотра – совокупность сооружений и средств технического диагностирования (в том числе средств измерения), необходимых для проведения технического осмотра транспортных средств оператором технического осмотра и находящихся по одному адресу;

11) талон технического осмотра – документ, подтверждающий соответствие технического состояния транспортного средства (в том числе его частей, предметов его дополнительного оборудования) обязательным требованиям безопасности транспортных средств и допуск транспортного средства к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации и в случаях, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, также за ее пределами;

12) технический осмотр транспортных средств (далее также – технический осмотр) – проверка технического состояния транспортных средств (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования) на предмет их соответствия обязательным требованиям безопасности транспортных средств в целях допуска транспортных средств к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации и в случаях, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, также за ее пределами;

13) технический эксперт – работник оператора технического осмотра, осуществляющий техническое диагностирование и отвечающий установленным в сфере технического осмотра квалификационным требованиям;

14) техническое диагностирование – часть технического осмотра, заключающаяся в процедуре подтверждения соответствия транспортных средств (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования) обязательным требованиям безопасности транспортных средств;

15) транспортное средство – устройство, предназначенное для перевозок по дорогам людей, грузов или установленного на нем оборудования;

16) требования аккредитации – совокупность требований, которым должны удовлетворять заявитель и оператор технического осмотра при осуществлении деятельности по проведению технического осмотра.

Комментируемый Закон сам по себе не определяет цель его написания в отличие, например, от Федерального закона от 18 июля 2009 г. № 181-ФЗ «Об использовании государственных ценных бумаг Российской Федерации для повышения капитализации банков». Цель здесь определяется лишь косвенно, через основные понятия, которые прописаны в комментируемой статье. Отсутствие прописанной цели чревато свободным и порой неправильным толкованием как цели Закона, так и самого Закона в целом. А это в свою очередь может привести даже к искажению судебной практики его применения.

Комментируемая статья дает набор понятий, необходимых для понимания комментируемого Закона. Следует заметить, что понятия даются не в логической последовательности, а в алфавитном порядке. Если говорить о логической последовательности, то правильнее было располагать понятия в следующей очередности: транспортное средство, технический осмотр транспортных средств, требования аккредитации, область аккредитации, оператор технического осмотра, владелец транспортного средства, заявитель, пункт технического осмотра, техническое диагностирование, технический эксперт, средства технического диагностирования, обязательные требования безопасности транспортных средств, диагностическая карта, талон

технического осмотра, срок действия талона технического осмотра, международный сертификат технического осмотра.

1. Владелец транспортного средства

Понятие «владелец транспортного средства» в Законе определено как лицо, владеющее транспортным средством (ТС) на праве собственности или на ином законном основании. Иными словами, понятие «владелец транспортного средства» включает в себя следующие аспекты:

это лицо;

это лицо, которое владеет определенной вещью;

этой вещью, которой владеет лицо, является транспортное средство;

транспортное средство, которым владеет лицо, должно у него находиться на праве собственности или на ином законном основании.

Согласно ст. 2 ГК РФ участниками регулируемых гражданским законодательством отношений являются граждане и юридические лица. Из части 2 ст. 1 ГК РФ видно, что граждане в гражданском законодательстве отождествляются со всеми физическими лицами. Следовательно, владельцами ТС могут быть все как физические, так и юридические лица (ЮЛ).

Речь идет именно о владении. В законодательстве России не определено понятие владения. В теоретической литературе «владение» определено как фактическое обладание вещью, контроль над ней.

Понятие транспортного средства дано в п. 15 настоящей статьи (см. комментарий к п. 15 настоящей статьи)

По общему смыслу определения подразумевается владение на любом законном основании. Но законодатель подчеркнул владение на таком основании, как право собственности, видимо, подразумевая, что это должно являться основным ключевым основанием владения. Нельзя сказать, что право собственности – это наиболее распространенное основание владения вещью. В России достаточно много случаев владения на ином законном основании, например на праве аренды, по договору поручительства, по праву доверенного пользования.

В полной мере (исходя из анализа действующего законодательства) владельцем транспортного средства можно назвать и субъекта (унитарное предприятие), у которого транспортное средство находится в оперативном управлении (ст. 115 ГК РФ).

Однако неоднозначным остается вопрос, кого признавать (например: в случае аренды транспортного средства по договору аренды) владельцем транспортного средства:

собственника имущества (зарег. право собственности);

арендатора имущества (имеется право владения и/или пользования).

Возможно, статусом владельца транспортного средства (для комментируемого Закона) будут обладать два и более самостоятельных субъекта, в связи с чем (для устранения разногласий и двоякого толкования закона) понадобится внесение изменения в Закон с целью уточнения терминологии.

2. Диагностическая карта

Под понятием «диагностическая карта» Закон подразумевает документ, оформленный по результатам проведения технического осмотра (ТО) транспортного средства (в том числе его частей, предметов его дополнительного оборудования), содержащий сведения о соответствии или несоответствии ТС обязательным требованиям безопасности ТС и служащий основанием для оформления и выдачи талона ТО, международного сертификата технического осмотра (МСТО) или отказа в их выдаче. Это понятие в себя включает следующие аспекты:

это документ; этот документ оформляется по результатам проведения ТО ТС; этот документ должен содержать сведения о соответствии или несоответствии ТС обязательным требованиям безопасности ТС; этот документ служит основанием для оформления и выдачи талона ТО, МСТО или отказа в их выдаче. Иными словами, данное определение указывает на то, что диагностическая карта – это документ, который оформляется в строго определенных случаях, содержит определенные сведения, и оформление этого документа несет правовые последствия. В статье 1 Закона от 29 декабря 1994 г. № 77-ФЗ «Об обязательном экземпляре документов» (ред. от 11 июля 2011 г.) дается общеправовое понятие документа, где сказано, что документ – это материальный носитель с зафиксированной на нем в любой форме информацией в виде текста, звукозаписи, изображения и (или) их сочетания, который имеет реквизиты, позволяющие его идентифицировать, и предназначен для передачи во времени и в пространстве в целях общественного использования и хранения.

В части 2 ст. 26.7 КоАП РФ говорится, что документы могут содержать сведения, зафиксированные как в письменной, так и в иной форме. К документам могут быть отнесены материалы фото– и киносъемки, звуко– и видеозаписи, информационных баз и банков данных и иные носители информации.

Под ТО ТС в п. 12 комментируемой статьи Закона понимается проверка технического состояния ТС (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования) на предмет их соответствия обязательным требованиям безопасности ТС в целях допуска ТС к участию в дорожном движении на территории РФ и в случаях, предусмотренных международными договорами РФ, также за ее пределами. Следует обратить внимание, что диагностическая карта – это документ, оформленный по результатам ТО. Если обнаруживается факт оформления диагностической карты до и/или во время проведения ТО, то такой документ будет считаться недействительным.

В пункте 6 комментируемой статьи определено, что к обязательным требованиям безопасности ТС, соответствие которым должно содержаться в диагностической карте, относятся требования к техническому состоянию ТС (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования), установленные международными договорами РФ или нормативными правовыми актами РФ, на соответствие которым осуществляется проверка ТС (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования), при проведении ТО. Более подробно см. комментарий к пункту 6 комментируемой статьи. В диагностической карте указываются не сами требования безопасности, а соответствие или несоответствие ТС этим требованиям. Если в диагностической карте этого не будет указано, что она будет считаться неоформленной.

Диагностическая карта служит основанием для оформления и выдачи талона ТО, МСТО или отказа в их выдаче. Понятие талона ТО и МСТО дано соответственно в п. 11 и 4 комментируемой статьи и раскрыто в комментарии к этим пунктам. Так, под талоном ТО понимается документ, подтверждающий соответствие технического состояния ТС (в том числе его частей, предметов его дополнительного оборудования) обязательным требованиям безопасности ТС и допуск ТС к участию в дорожном движении на территории РФ и в случаях, предусмотренных международными договорами РФ, также за ее пределами. Что касается МСТО, то это документ о соответствии ТС, осуществляющего международные автомобильные перевозки, требованиям международных договоров РФ к техническому состоянию ТС.

В соответствии со ст. 19 Закона в диагностическую карту вносится перечень не соответствующих обязательным требованиям безопасности ТС выявленных неисправностей. Этот перечень заверяется подписью технического эксперта, проводившего проверку технического состояния ТС. Диагностическая карта должна содержать заключение о возможности или невозможности эксплуатации ТС.

Диагностическая карта составляется в письменной форме в двух экземплярах и в форме электронного документа. Один из экземпляров диагностической карты, составленной в пись-

менной форме, выдается владельцу ТС или его представителю, другой хранится у оператора ТО в течение не менее чем три года. Диагностическая карта, составленная в форме электронного документа, направляется в единую автоматизированную информационную систему ТО (ЕАИС ТО) и хранится у оператора ТО в течение не менее чем пять лет.

Согласно ст. 24 комментируемого Закона если в ходе проведения ТО оператором ТО не выявлены технические неисправности ТС либо такие неисправности выявлены, но сведения о них не были внесены в диагностическую карту, оператор ТО должен возместить в полном объеме вред, причиненный жизни, здоровью или имуществу владельца ТС либо третьих лиц вследствие таких неисправностей. А согласно ст. 29 Закона страховщик имеет право предъявить регрессное требование в размере произведенной страховой выплаты к оператору ТО, выдавшему оригинал талона ТО, если страховой случай наступил вследствие неисправности ТС и такая неисправность выявлена в момент проведения этим оператором ТО, но сведения о ней не были внесены в диагностическую карту.

Для того чтобы получить талон ТО и/или МСТО владелец ТС должен иметь на руках диагностическую карту, в которой должны содержаться сведения о соответствии обязательным требованиям безопасности ТС. При отсутствии диагностической карты вопрос о выдаче ТО и/или МСТО не рассматривается. Если в диагностической карте содержатся сведения о несоответствии обязательным требованиям безопасности ТС, то, согласно ст. 19 комментируемого Закона, данный факт служит основанием для отказа в выдаче ТО и/или МСТО. Срок действия диагностической карты равен сроку действия выданных на ее основе талона ТО и (или) МСТО.

Форма диагностической карты приведена в приложении № 1 к настоящему комментарию Закона.

3. Заявитель

Согласно определению комментируемой статьи Закона заявитель – это юридическое лицо (ЮЛ) или индивидуальный предприниматель (ИП), претендующие на получение аккредитации либо на расширение или сокращение области аккредитации. Данное определение является не совсем корректным, так как в ч. 7 ст. 19 этого же Закона говорится о заявителе, который никак под это определение не подходит, а именно о заявителе, который является владельцем ТС и который в случае утраты или порчи талона ТО и/или диагностической карты подает заявление на выдачу соответствующего дубликата. В комментируемом же определении идет речь о заявителе, представляющем заявление о предоставлении аттестата аккредитации, т. е. о заявителе, желающем получить статус оператора ТО. Правильнее было бы называть не «заявитель», а «претендент на аккредитацию», или «заявитель, претендующий на статус оператора ТО», или «аккредитуемый».

Что бы там ни было, но под заявителем в комментируемом определении понимается субъект права обладающий следующими признаками: это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель; это лицо должно претендовать:

- а) либо на получение аккредитации;
- б) либо на расширение области аккредитации;
- в) либо на сокращение области аккредитации.

В статье 48 ГК РФ указывается, что юридическим лицом признается организация, которая имеет в собственности, хозяйственном ведении или оперативном управлении обособленное имущество и отвечает по своим обязательствам этим имуществом, может от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права, нести обязанности, быть истцом и ответчиком в суде. Что касается индивидуального предпринимателя, то в ст. 23 ГК РФ сказано, что гражданин вправе заниматься предпринимательской деятельностью без образования юридического лица с момента государственной регистрации в качестве

индивидуального предпринимателя. При этом в ст. 2 ГК РФ говорится, что предпринимательской является самостоятельная, осуществляемая на свой риск деятельность, направленная на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи товаров, выполнения работ или оказания услуг лицами, зарегистрированными в этом качестве в установленном законом порядке.

Что касается аккредитации, то комментируемое определение не дает ответа на вопрос, о какой аккредитации идет речь. Можно только догадываться, что речь идет об аккредитации на статус оператора ТО. Но по российскому законодательству существует много видов аккредитации, например аккредитация образовательных учреждений, аккредитация органов по сертификации и испытательных лабораторий, аккредитация журналистов, аудиторов, оценщиков, страховщиков, арбитражных управляющих.

Что касается аккредитации в рамках комментируемого определения, то здесь, как можно догадываться (напрямую не сказано), речь идет об аккредитации в рамках всего комментируемого законодательства, т. е. об аккредитации на статус операторов ТО. Проверку заявителей на соответствие установленным требованиям аккредитации согласно ст. 10 комментируемого Закона проводит профессионального объединения страховщиков в сфере ТО (ПОС). Как сказано в ст. 11, аттестат аккредитации выдается на основании представленных заявителем заявления о предоставлении аттестата аккредитации и документов, подтверждающих соответствие заявителя требованиям аккредитации.

Под областью аккредитации в комментируемой статье понимается деятельность по проведению ТО определенной категории ТС, на осуществление которой получена аккредитация. См. комментарий к понятию «область аккредитации».

4. Международный сертификат технического осмотра

Международный сертификат технического осмотра (МСТО) определяется в Законе как документ о соответствии ТС, осуществляющего международные автомобильные перевозки, требованиям международных договоров РФ к техническому состоянию ТС. Здесь выделяются такие признаки, как:

это документ;

это документ, выдаваемый на ТС;

это документ, выдаваемый на ТС, осуществляющее международные автомобильные перевозки;

это документ о соответствии ТС требованиям международных договоров РФ к техническому состоянию ТС.

В рамках настоящего комментария к Закону понятие «документ» дано в комментарии к определению понятия «диагностическая карта», а понятие «транспортное средство» кратко рассмотрено в комментарии к определению понятия «владелец транспортного средства» и более подробно в комментарии к понятию «транспортное средство». Но в комментируемом определении речь идет не о любом ТС, а о ТС, которое осуществляет международные автомобильные перевозки. В соответствии со ст. 1 Федерального закона от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (ред. от 18 июля 2011 г.) международная автомобильная перевозка – перевозка транспортным средством грузов или пассажиров за пределы территории РФ или на территорию РФ, а также перевозка транспортным средством грузов или пассажиров транзитом через территорию РФ. К такой перевозке относится проезд груженого или негруженого транспортного средства, принадлежащего российскому перевозчику, с территории РФ на территорию иностранного государства и обратно, либо на территорию РФ транзитом через территорию иностранного государства, либо

с территории одного иностранного государства на территорию другого иностранного государства транзитом через территорию РФ, а также проезд груженого или негруженого транспортного средства, принадлежащего иностранному перевозчику, на территорию РФ и обратно либо транзитом через территорию РФ.

В комментируемом определении говорится о ТС, осуществляющем международные перевозки. Неточность данной формулировки заключается в том, что причастие «осуществляющий» стоит в настоящем времени, в то время как, прежде чем начать осуществлять международные перевозки, ТС уже должно иметь МСТО. Таким образом, даже для намерения осуществления в будущем только однократной международной перевозки необходимо получить МСТО.

Для получения МСТО транспортное средство должно соответствовать не только национальным требованиям безопасности, но и международным нормам.

Порядок получения МСТО ничем не отличается от порядка получения талона ТО за исключением случаев утраты или порчи этого документа. Согласно ст. 19 комментируемого Закона если в случае утраты или порчи талон ТО может быть выдан дубликат, то дубликат МСТО не выдается.

5. Область аккредитации

В свете данного определения область аккредитации – это деятельность по проведению технического осмотра определенной категории транспортных средств, на осуществление которой получена аккредитация. Иными словами:

это деятельность;

это деятельность по проведению ТО;

это деятельность по проведению ТО определенной категории ТС;

это деятельность по проведению ТО той категории ТС, на осуществление которой получена аккредитация.

Согласно данному понятию область аккредитации не относится к области времени или пространства. Область аккредитации – это деятельность, а точнее, с точки зрения сути комментируемого определения, правильнее было бы сказать, это область деятельности. И это такая область деятельности, которая связана с проведением ТО определенной категории ТС.

В соответствии с примечанием к Требованиям (включая параметры), предъявляемым при проведении ТО к транспортным средствам отдельных категорий (Приложение № 1 к Правилам проведения ТО ТС, утв. постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2011 г. № 1008), категории ТС определяются по классификации, установленной в Приложении № 1 к техническому регламенту о безопасности колесных ТС, утв. постановлением Правительства РФ от 10 сентября 2009 г. № 720. Данный документ содержит Перечень объектов технического регулирования, на которые распространяется действие технического регламента о безопасности колесных ТС. Подраздел 1.1 раздела 1 указанного Перечня называется «Классификация транспортных средств по категориям». Вот содержание этого подраздела.

№ п/п	Объекты технического регулирования	Коды ОКП
1	2	3
1	Категория L — Мототранспортные средства	
1.1	Мопеды, мотовелосипеды, мокики, в том числе:	45 2930
	Категория L ₁ — Двухколесное транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, характеризующееся: в случае двигателя внутреннего сгорания — рабочим объемом двигателя, не превышающим 50 куб. см; в случае электродвигателя — номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 4 кВт	
	Категория L ₂ — Трехколесное транспортное средство с любым расположением колес, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, характеризующееся: в случае двигателя внутреннего сгорания с принудительным зажиганием — рабочим объемом двигателя, не превышающим 50 куб. см; в случае двигателя внутреннего сгорания другого типа — максимальной эффективной мощностью, не превышающей 4 кВт; в случае электродвигателя — номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 4 кВт	
1.2	Мотоциклы, мотороллеры, трициклы, в том числе:	45 2840
	Категория L ₃ — Двухколесное транспортное средство, рабочий объем двигателя которого (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 куб. см или максимальная конструктивная скорость которого (при любом двигателе) превышает 50 км/ч	45 2850
	Категория L ₄ — Трехколесное транспортное средство с колесами, асимметричными по отношению к средней продольной плоскости, рабочий объем двигателя которого (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 куб. см и (или) максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч	

	Категория L ₅ — Трехколесное транспортное средство с колесами, симметричными по отношению к средней продольной плоскости транспортного средства, рабочий объем двигателя которого (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 куб. см и (или) максимальная конструктивная скорость которого (при любом двигателе) превышает 50 км/ч	
1.3	Квадрициклы, в том числе:	45 2240
	Категория L ₆ — Четырехколесное транспортное средство, ненагруженная масса которого не превышает 350 кг без учета массы аккумуляторов (в случае электрического транспортного средства), максимальная конструктивная скорость не превышает 50 км/ч, характеризующееся: в случае двигателя внутреннего сгорания с принудительным зажиганием — рабочим объемом двигателя, не превышающим 50 куб. см, или в случае двигателя внутреннего сгорания другого типа — максимальной эффективной мощностью двигателя, не превышающей 4 кВт, или в случае электродвигателя — номинальной максимальной мощностью двигателя в режиме длительной нагрузки, не превышающей 4 кВт	
	Категория L ₇ — Четырехколесное транспортное средство, иное, чем транспортное средство категории L ₆ , ненагруженная масса которого не превышает 400 кг (550 кг для транспортного средства, предназначенного для перевозки грузов) без учета массы аккумуляторов (в случае электрического транспортного средства) и максимальная эффективная мощность двигателя которого не превышает 15 кВт	
2	Категория M — Транспортные средства, имеющие не менее четырех колес и используемые для перевозки пассажиров	
2.1	Автомобили легковые, в том числе:	45 1400
	Категория M ₁ — Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров и имеющие, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения	48 5365
2.2	Автобусы, троллейбусы, специализированные пассажирские транспортные средства и их шасси, в том числе:	45 1700 45 2230 48 5365
	Категория M ₂ — Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых не превышает 5 т	
	Категория M ₃ — Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых превышает 5 т	

3	Категория N — Транспортные средства, используемые для перевозки грузов, — автомобили грузовые и их шасси, в том числе:	36 6281 36 6282 36 6317
	Категория N ₁ — Транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу не более 3,5 т	36 6610 1 36 6640 36 6654
	Категория N ₂ — Транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу свыше 3,5 тонн, но не более 12 т	36 9320 45 1100 45 2100
	Категория N ₃ — Транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу более 12 т.	45 2200 45 2300 45 2550 45 2580 45 2620 45 2630 48 1113 48 1123 48 1133 48 2100 48 2312 48 2322 48 2624 48 2650 48 3120 48 3510 48 5134 48 5135 48 5136 48 5310 48 5320 48 5330 48 5350 48 5360 48 5410 48 5618 51 3190 51 3231
4	Категория O — Прицепы (полуприцепы) к легковым и грузовым автомобилям, мотоциклам, мотороллерам и квадрициклам, в том числе:	45 2500 45 2600 45 2940
	Категория O ₁ — Прицепы, технически допустимая максимальная масса которых не более 0,75 т	51 3232 1 48 5135
	Категория O ₂ — Прицепы, технически допустимая максимальная масса которых свыше 0,75 т, но не более 3,5 т	
	Категория O ₃ — Прицепы, технически допустимая максимальная масса которых свыше 3,5 т, но не более 10 т	
	Категория O ₄ — Прицепы, технически допустимая максимальная масса которых более 10 т	

Примечания.

1. Транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и грузов, имеющее, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения, относится к категории:

М, если производство предусмотренного конструкцией числа пассажиров на условную массу одного пассажира (68 кг) превышает массу перевозимого одновременно с пассажирами груза;

N, если это условие не выполняется.

Транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и грузов, имеющее, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, относится к категории М.

2. В случае полуприцепов и прицепов с центрально расположенной осью (осями) под технически допустимой максимальной массой принимается статическая вертикальная нагрузка, передаваемая на грунт осью или осями максимально загруженного сцепленного с тягачом полуприцепа и прицепа с центрально расположенной осью (осями).

6. Обязательные требования безопасности транспортных средств

Что касается понятия «обязательные требования безопасности транспортных средств», то это требования к техническому состоянию ТС (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования), установленные международными договорами РФ или нормативными правовыми актами РФ, на соответствие которым осуществляется проверка ТС (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования) при проведении ТО. Выделим аспекты этого определения:

это требования;

это требования к техническому состоянию ТС (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования);

эти требования установлены международными договорами РФ или нормативными правовыми актами РФ;

это требования, на соответствие которым осуществляется проверка ТС (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования) при проведении ТО.

7. Оператор технического осмотра

Под оператором технического осмотра законодатель понимает юридическое лицо или индивидуального предпринимателя, которые отвечают следующим требованиям:

это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель;

это лицо должно быть аккредитовано;

это лицо должно быть аккредитовано в установленном порядке;

аккредитация должна подтверждать право проведения ТО.

Как указывалось в издании «Аргументы и факты» от 5 июля 2011 г., в статье «Кому, сколько, когда? 10 главных пунктов нового закона о техосмотре» этим самым оператором технического осмотра отныне может стать любая организация – сервис-центр, страховая компания, автосалон и даже ИП. Для этого нужно иметь необходимые средства технического диагностирования, хотя бы одного штатного технического эксперта и «возможности для ежедневной передачи сведений о результатах проведения технического осмотра в единую автоматизированную информационную систему технического осмотра, а также документирования сведений о таких результатах». Под последним, видимо, подразумевается компьютер с выходом в Интернет. В указанной статье предполагается, что самым нежелательным оператором ТО для автовладельцев станут сервис-центры. Раньше их не допускали до процедуры ТО, поскольку обнаружение неисправностей и, следовательно, затягивание прохождения техосмотра было и остается в их интересах. Как изменится ситуация сейчас, предсказать сложно. Сами автолюбители вряд ли пойдут в подобные конторы за талоном ТО, но не исключено, что их намеренно будут отправлять туда новоявленные операторы. Отметим, что получение юридического статуса «оператор технического осмотра» позволит хозяйствующим субъектам осуществлять вышеуказанную предпринимательскую деятельность, приносящую коммерческую прибыль.

С экономической точки зрения наличие статуса «оператор технического осмотра» можно рассматривать как «скрытый» актив хозяйствующего субъекта.

Термин «скрытый актив» рассмотрен в различных публикациях¹.

«Скрытые» активы организации – имущество, права, дополнительные возможности и иные улучшения, имеющиеся у организации, которые не отражены в балансе в стоимостной оценке (списаны, частично списаны или не подлежат бухгалтерскому учету в соответствии с законодательством, не учтены при расчете чистых активов или собственных средств организации), владение которыми дает или даст организации в обозримом будущем преимущество или экономические выгоды по сравнению с другими организациями, у которых их нет.

Для получения статуса «оператор технического осмотра» хозяйствующий субъект должен понести ряд расходов, которые, в частности относятся:

к расходам на поиск и прием на работу специалиста, отвечающего профессиональным требованиям технического эксперта, либо на оплату обучения (повышения квалификации) под требования наличия соответствующей квалификации для сотрудника(ов) (см. «Квалификационные требования к техническим экспертам»);

¹ См.: Щепотьев А.В. Методика выявления и оценки «скрытых» и «мнимых» активов и обязательств (применяется для оценки рыночной стоимости организации (бизнеса)). – М.: Юстицинформ, 2009. – (Сер. «Деловая библиотека»); Его же. «Скрытые» активы, учитываемые при исчислении чистых активов организации // Управленческий учет. – 2010. – № 12; Его же. Методика выявления и оценки «скрытых» активов // Соломоново решение: финансово-правовой вестник. – 2005. – № 2. – С. 43–46; 2006. – № 1. – С. 24–29; и др.

к расходам на оплату аккредитации (см. постановление Правительства РФ от 3 ноября 2011 г. № 912 «О размере платы за аккредитацию в сфере технического осмотра»);

к расходам на подготовку и заверение документов и т. д.

Осуществив все необходимые действия, произведя соответствующие расходы, претендент (заявитель) получит (при выполнении всех соответствующих норм законодательства) статус «оператор технического осмотра», что позволит ему осуществлять данный вид предпринимательской деятельности.

8. Средства технического диагностирования

Давая понятие «средства технического диагностирования», законодатель указывает на то, что под ними понимается оборудование и программные средства, с помощью которых осуществляется техническое диагностирование и которые применяются при проведении ТО. Здесь выделяются следующие аспекты:

это как оборудование, так и программные средства;

это средства, при помощи которых осуществляется техническое диагностирование;

эти средства применяются при проведении ТО.

9. Срок действия талона технического осмотра

Давая определение понятию «срок действия талона ТО», законодатель указывает на следующие аспекты:

это период времени;

этот период времени начинается со дня выдачи талона ТО;

концом этого периода считается день, не позднее которого владелец ТС или его представитель обязан обратиться за проведением очередного ТО.

Согласно данной формулировке, если владелец ТС или его представитель обратились за проведением очередного ТО в последний день срока, то они выполнили свою обязанность по проведению очередного ТО.

10. Пункт технического осмотра

Понятие «пункт технического осмотра» включает в себя такие аспекты, как:

это совокупность сооружений и средств технического диагностирования (в том числе средств измерения);

эти сооружения и средства технического диагностирования предназначены для проведения ТО ТС оператором ТО;

эти сооружения и средства технического диагностирования находятся по одному и тому же адресу.

11. Талон технического осмотра

Понятие «талон технического осмотра» включает в себя следующие аспекты:

это документ;

это документ, который подтверждает в совокупности:

соответствие технического состояния ТС (в том числе его частей, предметов его дополнительного оборудования) обязательным требованиям безопасности ТС;

допуск ТС к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации;

в случаях, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, допуск ТС к участию в дорожном движении за пределами Российской Федерации.

Форма талона ТО, электронная форма талона ТО и правила заполнения формы талона ТО приведены в приложении № 3 к настоящему комментарию Закона.

12. Технический осмотр транспортных средств

Понятие «технический осмотр транспортных средств» (далее также – технический осмотр) включает в себя следующие аспекты: это проверка технического состояния ТС (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования); это проверка технического состояния ТС на предмет их соответствия обязательным требованиям безопасности ТС; это проверка, которая проводится в целях допуска ТС к участию в дорожном движении как на территории Российской Федерации, так

2. и, в случаях, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, за ее пределами.

2. Технический эксперт Понятие «технический эксперт» включает в себя следующие аспекты: это работник оператора ТО; это работник, который осуществляет техническое диагностирование; этот работник отвечает установленным в сфере ТО квалификационным требованиям. Здесь идет четкое указание на то, что технический эксперт не является независимым лицом, а должен быть нанят по трудовому договору. По букве комментируемого определения индивидуальный предприниматель не может самостоятельно выступать в роли технического эксперта.

Квалификационные требования работника прописываются каждым работодателем самостоятельно в должностной инструкции и отражаются в трудовом договоре. Кроме того, эти квалификационные требования должны отвечать определенным установлениям в сфере ТО. Согласно п. 4 ст. 8 Закона эти квалификационные требования должны устанавливаться федеральными органами исполнительной власти. На сегодняшний день существуют Квалификационные требования к техническим экспертам, утв. приказом Министерства промышленности и торговли Российской Федерации (Минпромторг России) от 1 декабря 2011 г. № 1664 (зарег. в Минюсте России 28 декабря 2011 г., рег. № 22789). Данный приказ был опубликован 30 декабря 2011 г. и вступил в силу 10 января 2012 г. Приведем текст этих квалификационных требований.

Квалификационные требования к техническим экспертам

I. Общие положения

1. Настоящие квалификационные требования определяют необходимый минимум квалификации работников оператора технического осмотра, при выполнении которого они могут быть допущены к работе в качестве технических экспертов.

2. В соответствии с положениями Федерального закона от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, № 27, ст. 3881, ст. 7040, ст. 7061; № 49, ст. 7020) (далее – Федеральный закон) под техническим экспертом понимается работник оператора технического осмотра, осуществляющий техническое диагностирование и отвечающий установленным в сфере технического осмотра квалификационным требованиям.

3. Настоящие квалификационные требования и соответствие им работников оператора технического осмотра призваны обеспечить квалифицированное проведение технического диагностирования транспортных средств и принятие на основании его результатов ответственных решений о возможности выдачи талона технического осмотра.

II. Квалификационные требования к образованию технических экспертов

4. Работник оператора технического осмотра может быть допущен к работе в качестве технического эксперта в следующих случаях:

при наличии у него высшего профессионального образования, удостоверенного документом государственного образца, по одному из направлений подготовки (специальностей), входящих в укрупненную группу направлений подготовки и специальностей 190 000 «Транспортные средства», в сфере, охватывающей области проектирования, эксплуатации или обслуживания автомобильной техники;

при наличии у него высшего профессионального образования, удостоверенного документом государственного образца, по одному из направлений подготовки (специальностей), входящих в укрупненные группы направлений подготовки и специальностей 140 000 «Энергетика, энергетическое машиностроение и электротехника», 150 000 «Металлургия, машиностроение и материалобработка», 160 000 «Авиационная и ракетно-космическая техника», 180 000 «Морская техника», 200 000 «Приборостроение и оптотехника», 210 000 «Электронная техника, радиотехника и связь», 220 000 «Автоматика и управление» или 230 000 «Информатика и вычислительная техника» с присвоением квалификации «инженер» или специального звания «инженер», «бакалавринженер» или «магистр-инженер», и документа, свидетельствующего о повышении квалификации по программе «Эксперт по техническому контролю и диагностике автотранспортных средств»;

при наличии у него среднего профессионального образования, удостоверенного документом государственного образца, по одной из специальностей, входящих в укрупненную группу направлений подготовки и специальностей «Транспортные средства», в сфере, охватывающей области проектирования, эксплуатации или обслуживания автомобильной техники, и документа, свидетельствующего о повышении квалификации по программе «Эксперт по техническому контролю и диагностике автотранспортных средств».

III. Квалификационные требования к навыкам и опыту практической работы технических экспертов

5. Технический эксперт должен обладать навыками вождения транспортных средств и иметь водительское удостоверение по тем категориям транспортных средств, технический осмотр которых осуществляется на пункте технического осмотра, в котором он работает, в соответствии с заявленной областью аккредитации оператора технического осмотра. При этом общий водительский стаж должен составлять не менее трех лет.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.