



О.В. Панкова

АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ:

комментарий к главе 12

Кодекса Российской Федерации

об административных правонарушениях



Ольга Панкова

**Административные
правонарушения в области
дорожного движения:
комментарий к главе 12
Кодекса Российской Федерации
об административных
правонарушениях**

«Статут»

2015

УДК 342.9
ББК 67.401.041

Панкова О. В.

Административные правонарушения в области дорожного движения: комментарий к главе 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях / О. В. Панкова — «Статут», 2015

ISBN 978-5-8354-1184-9

Научно-практический комментарий к гл. 12 КоАП РФ основан на анализе ее норм и практики их применения, а также норм федеральных законов и подзаконных нормативных правовых актов Российской Федерации, в том числе Правил дорожного движения РФ, содержащих положения, охраняемые нормами указанной главы КоАП РФ, устанавливающей административную ответственность за совершение административных правонарушений в области дорожного движения. Значительное внимание уделено анализу постановлений Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2005 г. № 5 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» и от 24 октября 2006 г. № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях», а также разъяснений, содержащихся в обзорах судебной практики Верховного Суда РФ по вопросам квалификации соответствующих правонарушений. В качестве иллюстрации доводов автора также приведены примеры из судебной практики Верховного Суда РФ и региональных судов по конкретным делам. Все примеры даны в виде содержательных и незначительных по объему выдержек из судебных актов либо в виде своеобразной аннотации, отражающей их суть, что позволяет использовать содержащуюся в них мотивировку для разрешения других подобных дел. Тексты гл. 12 КоАП РФ и нормативных правовых актов приводятся по состоянию на 15 ноября 2015 г. Для судей, сотрудников ГИБДД, должностных лиц прокуратуры и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, уполномоченных осуществлять производство по делам об

административных правонарушениях в области дорожного движения, практикующих юристов, преподавателей и студентов юридических вузов и средних специальных учебных заведений, участников дорожного движения, широкого круга читателей.

УДК 342.9

ББК 67.401.041

ISBN 978-5-8354-1184-9

© Панкова О. В., 2015

© Статут, 2015

Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ	6
КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ	8
Статья 12.1. Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра или технического осмотра	8
Статья 12.2. Управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков	25
Статья 12.3. Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения	43
Конец ознакомительного фрагмента.	44

Панкова О.В.
Административные правонарушения
в области дорожного движения:
комментарий к главе 12 Кодекса
Российской Федерации об
административных правонарушениях

ПРЕДИСЛОВИЕ

За время, прошедшее с момента вступления в силу Кодекса РФ об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) в 2002 г., правовое регулирование административной ответственности в области дорожного движения претерпело существенные изменения, затронувшие как материальные нормы гл. 12 «Административные правонарушения в области дорожного движения», так и процессуальную часть Кодекса. Эти изменения настолько существенны, что не могут быть восприняты правоприменителями без толкования их основных элементов, о чем свидетельствует практика Верховного Суда РФ и региональных судов по данным делам.

Так, до сих пор нет ясности по поводу квалификации отдельных составов правонарушений, предусмотренных гл. 12 КоАП РФ, отсутствует четкое понимание подведомственности и подсудности этой категории дел, значительные сложности возникают при реализации процессуальных положений разд. IV Кодекса, в котором явно не хватает судопроизводственных механизмов разрешения дел об административных правонарушениях, в том числе присущих именно правосудию процедурных норм, регулирующих такие вопросы, как порядок в судебном заседании, ведение протокола рассмотрения дела, соблюдение тайны совещательной комнаты, порядок оглашения судебного постановления и т.п.

Данная ситуация свидетельствует о том, что, являясь одновременно административно-процессуальным и судопроизводственным законом, КоАП РФ оказался неготовым выполнять последнюю функцию в полном объеме. Поэтому его принятие хотя и стало важным шагом вперед на пути систематизации законодательства об административной ответственности, но поставило перед наукой и практикой новые задачи по устранению возникших пробелов и противоречий.

В связи с этим автор, опираясь на правовые позиции Конституционного Суда РФ и новейшую судебную практику, предпринял попытку проанализировать действующее законодательство об административных правонарушениях в области дорожного движения и выработать практические рекомендации по его применению судьями судов общей юрисдикции.

В предлагаемом читателю комментарии отражены основные проблемы, возникающие при квалификации административных правонарушений, предусмотренных гл. 12 КоАП РФ. При этом значительное внимание уделено выявлению и анализу наиболее типичных ошибок, допускаемых судьями при рассмотрении данной категории дел.

Учитывая практическую направленность работы, написанной в первую очередь для судей, автор стремился к достижению оптимального сочетания судебного и доктринального толкования закона. В этих целях проведен анализ целого ряда постановлений Верховного Суда РФ и региональных судов по конкретным делам и показаны пути разрешения различных пра-

вовых ситуаций. В качестве иллюстрации доводов автора по тем или иным вопросам приведены примеры постановлений Верховного Суда РФ и нижестоящих судов по делам об административных правонарушениях.

Автор считает приятным долгом выразить глубокую благодарность *Департаменту транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы* и лично заместителю мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководителю Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы *Максиму Станиславовичу Ликсutowу*, оказавшему неоценимую помощь в подготовке настоящей работы, благодаря которой она увидела свет.

Хочется надеяться, что данная книга будет востребована как судьями и работниками аппаратов судов, так и прокурорами, адвокатами и другими практикующими юристами, а также гражданами, которые волею судьбы оказались вовлечены в производство по делам об административных правонарушениях. Много полезного в ней найдут для себя преподаватели и студенты юридических вузов.

Стиль изложения материала избран более свободный, чем обычно. Как показывает практика, он лучше воспринимается правоприменителями, привыкшими к особому языку, на котором Пленум и Президиум Верховного Суда РФ дают разъяснения по тому или иному вопросу.

КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ

Глава 12. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Статья 12.1. Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра или технического осмотра

(наименование в ред. Федерального закона от 01.07.2011 № 170-ФЗ)

(в ред. Федерального закона от 24.07.2007 № 210-ФЗ)

1. Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, –

влечет наложение административного штрафа в размере от пятисот до восьмисот рублей.

(в ред. федеральных законов от 05.04.2010 № 47-ФЗ, от 23.07.2013 № 196-ФЗ)

1.1. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 настоящей статьи, –

влечет наложение административного штрафа в размере пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до трех месяцев.

(часть 1.1 введена Федеральным законом от 23.07.2013 № 196-ФЗ)

2. Управление легковым такси, автобусом или грузовым автомобилем, предназначенным и оборудованным для перевозок людей, с числом мест для сидения более чем восемь (кроме места для водителя), специализированным транспортным средством, предназначенным и оборудованным для перевозок опасных грузов, которые не прошли государственный технический осмотр или технический осмотр, –

влечет наложение административного штрафа в размере от пятисот до восьмисот рублей.

(часть 2 в ред. Федерального закона от 01.07.2011 № 170-ФЗ)

Примечания утратили силу. – Федеральный закон от 14.10.2014 № 307-ФЗ.

Примечание. Под транспортным средством в настоящей статье следует понимать автомототранспортное средство с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 кубических сантиметров или максимальной мощностью электродвигателя более 4 киловатт и максимальной конструктивной скоростью более 50 километров в час, а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации, а в других статьях настоящей главы также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

(примечание введено Федеральным законом от 14.10.2014 № 307-ФЗ; в ред. Федерального закона от 31.12.2014 № 528-ФЗ)

1. Комментируемая статья состоит из двух частей, содержащих самостоятельные составы административных правонарушений, имеющих единый основной **объект** – безопасность эксплуатации транспортных средств. Под эксплуатацией транспорта понимается использование транспортного средства по прямому назначению как в процессе движения, так и вне его.

В качестве дополнительного объекта правонарушений выступает безопасность дорожного движения – состояние защищенности процесса движения транспортных средств и участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий (ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»).

2. Предметом административных правонарушений являются все виды механических транспортных средств, подлежащих государственной регистрации в органах Госавтоинспекции.

Механические транспортные средства – это безрельсовые самоходные устройства, предназначенные для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, имеющие двигатель внутреннего сгорания или иной двигатель, а также прицепы (полуприцеп).

К ним относятся указанные в примечании к комментируемой статье:

– **автомототранспортные средства**, приводимые в движение двигателем внутреннего сгорания, объем которого составляет более 50 куб. см, с максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч, а также прицепы к ним;

– **электрические транспортные средства** или электромобили, приводимые в движение одним или несколькими электродвигателями с питанием от автономного источника электроэнергии мощностью более 4 кВт, максимальная конструктивная скорость которых составляет более 50 км/ч.

Однако это могут быть и не указанные в примечании к ст. 12.1 КоАП РФ транспортные средства, подлежащие государственной регистрации в органах ГИБДД, оснащенные гибридными силовыми установками, на которых совместно с двигателем внутреннего сгорания объемом более 50 куб. см применяется электродвигатель.

К механическим транспортным средствам не относятся мопеды, максимальная конструктивная скорость которых не превышает 50 км/ч, имеющие двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 куб. см, или электродвигатель максимальной мощностью менее 4 кВт, а также велосипеды с подвесным двигателем и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками.

В соответствии с подп. «м» п. 1 ст. 1 Конвенции о дорожном движении (заключена в г. Вене 8 ноября 1968 г., ратифицирована Российской Федерацией 7 июня 1974 г.) **велосипед с подвесным двигателем** означает любое двух- или трехколесное транспортное средство, снабженное двигателем внутреннего сгорания с объемом цилиндра, не превышающим 50 куб. см, и максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч (30 миль/ч).

Транспортные средства, не оборудованные двигателем (велосипеды, транспорт гужевого типа), предметом комментируемых правонарушений являться также не могут.

Действующая с 3 ноября 2013 г. редакция ст. 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» предусматривает дифференциацию всех транспортных средств, составляющих предмет административных правонарушений, предусмотренных рассматриваемой статьей, на категории «А», «В», «С», «D», «BE», «CE», «DE» и входящие в них подкатегории «A1», «B1», «C1», «D1», «C1E», «D1E»¹:

¹ Категории водительских удостоверений представлены в Приложении № 5 к комментарию.

1) **категория «А» – мотоциклы.** Согласно п. 1.2 Правил дорожного движения **мотоцикл** – это двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него, рабочий объем двигателя которого (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 куб. см или максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч. К мотоциклам приравниваются трициклы, а также квадрициклы с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа, имеющие ненагруженную массу, не превышающую 400 кг (550 кг для транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов) без учета массы аккумуляторов (в случае электрических транспортных средств), и максимальную эффективную мощность двигателя, не превышающую 15 кВт;

2) **категория «В» (легковые автомобили):**

– автомобили (за исключением транспортных средств категории «А»), разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 кг и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми);

– автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг;

– автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 3500 кг.

Определения понятий разрешенной максимальной массы и прицепа см. в п. 1.2 Правил дорожного движения. Определение понятия массы без нагрузки дано в ст. 1 Конвенции о дорожном движении;

3) **категория «С» (грузовые автомобили):**

– автомобили, за исключением автомобилей категории «D», разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг;

– автомобили категории «С», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг;

4) **категория «D» (автобусы):**

– автомобили категории «D», предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя;

– автомобили категории «D», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг;

5) **категория «BE» (автомобили с прицепом):**

– автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг и превышает массу автомобиля без нагрузки;

– автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств превышает 3500 кг;

6) **категория «CE» (автомобили с прицепом)** – автомобили категории «С», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг;

7) **категория «DE» (автомобили с прицепом)** – автомобили категории «D», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг; сочлененные автобусы.

К подкатегориям транспортных средств относятся:

1) **подкатегория «A1»** – мотоциклы с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания, не превышающим 125 куб. см, и максимальной мощностью, не превышающей 11 кВт;

2) **подкатегория «B1»** – трициклы и квадрициклы.

Согласно п. 2.5, 2.7 ГОСТ Р 52051-2003 «Механические транспортные средства и прицепы. Классификация и определение» трицикл – это 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 (при любом двигателе) превышает 50 км/ч; квадрицикл – это четырехколесное транспортное средство, иное, чем легкий квадрицикл, 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 не превышает 15 кВт;

3) подкатегория «C1»:

– автомобили, за исключением автомобилей категории «D», разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг, но не превышает 7500 кг;

– автомобили подкатегории «C1», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг;

4) подкатегория «D1»:

– автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми, но не более 16 сидячих мест, помимо сиденья водителя;

– автомобили подкатегории «D1», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг;

5) подкатегория «C1E» – автомобили подкатегории «C1», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 12 000 кг;

6) подкатегория «D1E» – автомобили подкатегории «D», сцепленные с прицепом, который не предназначен для перевозки пассажиров, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 12 000 кг.

К транспортным средствам категорий «B», «C» и подкатегории «C1» приравниваются самоходные шасси транспортных средств, используемых для перевозки грузов и относящихся к категории «N» и входящим в нее подкатегориям «N1», «N2», «N3».

Определение понятия **самоходного шасси** дано в Техническом регламенте Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утв. решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877: это шасси транспортного средства категории «N», оснащенное кабиной и двигателем, которое может с ограничениями временно участвовать в дорожном движении.

Классификация транспортных средств по категориям приведена в Приложении № 1 к вышеупомянутому Техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»².

Под действие комментируемой статьи не подпадают три категории транспортных средств, указанные в ст. 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»:

1) **категория «Тм»** – трамваи;

2) **категория «Тб»** – троллейбусы;

3) **категория «М»** – мопеды и легкие квадрициклы.

Мопед – это двух- или трехколесное механическое транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, имеющее двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 куб. см, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт. К

² Категории транспортных средств см. в Приложении № 3 к комментарию.

мопедам приравниваются квадрициклы, имеющие аналогичные технические характеристики (п. 1.2 Правил дорожного движения).

В соответствии с Приложением № 1 к Техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», ГОСТ Р 52051-2003 и ГОСТ Р 51815-2001 «Государственный стандарт РФ. Квадрициклы. Технические требования»:

- двухколесный мопед – это 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;
- трехколесный мопед – это 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 двигателя, не превышающей 4 кВт;
- легкий квадрицикл – 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;
 - в случае двигателя внутреннего сгорания другого типа – максимальной эффективной мощностью двигателя, не превышающей 4 кВт;
 - в случае электродвигателя – номинальной максимальной мощностью двигателя в режиме длительной нагрузки, не превышающей 4 кВт.

К категории «М» относятся и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками, для управления которыми необходима проверка знаний Правил дорожного движения, подтвержденная водительским удостоверением категории «М» или любой иной категории либо подкатегории из числа указанных в законе. Например, это могут быть велосипеды с подвесным двигателем, мокики³, скутеры класса «А» (мотороллеры)⁴.

Наряду с транспортными средствами категорий «Тм», «Тб» и «М» нормы комментируемой статьи не распространяются на **трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины**. Согласно п. 2 Правил допуска к управлению самоходными машинами и выдачи удостоверений тракториста-машиниста (тракториста), утв. постановлением Правительства РФ от 12 июля 1999 г. № 796, и п. 2 Инструкции о порядке применения данных Правил, утв. приказом Минсельхозпрода России от 29 ноября 1999 г. № 807, под **самоходными машинами** понимаются тракторы (кроме мотоблоков), самоходные дорожно-строительные машины и другие наземные безрельсовые механические транспортные средства с независимым приводом, имеющие двигатель внутреннего сгорания объемом свыше 50 куб. см или электродвигатель максимальной мощностью более 4 кВт (за исключением предназначенных для движения по автомобильным дорогам общего пользования автомототранспортных

³ Мокик – это мопед с коробкой передач и без велосипедного привода, у которого запуск двигателя производится кик-стартером или электростартером, а переключение передач осуществляется ножным рычагом слева или левой рукой на руле.

⁴ Скутер – разновидность легкого мотоцикла, двигатель которого расположен сзади. Скутеры класса «А» имеют объем двигателя менее 50 куб. см и скорость менее 50 км/ч, а потому приравниваются к мопедам. Также выпускаются макси-скутеры или «гиперскутеры», объем двигателя которых составляет более 50 куб. см, а скорость может достигать 80–90 км/ч и выше.

средств, имеющих максимальную конструктивную скорость более 50 км/ч, и боевой самоходной техники Вооруженных Сил РФ, других войск, воинских формирований и органов, выполняющих задачи в области обороны и безопасности государства).

Постановлением Правительства РФ от 12 июля 1999 г. № 796 предусмотрена дифференциация самоходных машин, на управление которыми предоставляется специальное право, на следующие категории:

1) **категория «А»** – автомототранспортные средства, не предназначенные для движения по автомобильным дорогам общего пользования либо имеющие максимальную конструктивную скорость 50 км/ч и менее:

I – внедорожные мототранспортные средства (мотовездеходы). В соответствии с ГОСТ Р 52008-2003 «Средства мототранспортные четырехколесные внедорожные» **мотовездеход** – это мототранспортное внедорожное четырехколесное транспортное средство с шинами, внутреннее давление которых не более 6,9 кПа, имеющее сиденье с мотоциклетной посадкой и руль мотоциклетного типа, предназначенное для передвижения одного человека (водителя) вне дорог общего пользования. Мотовездеходы делятся на четыре категории:

а) **категория «У»** – мотовездеходы универсальные, предназначенные для общего применения;

б) **категория «С»** – мотовездеходы, предназначенные для соревнований;

в) **категория «Х»** – мотовездеходы, предназначенные для хозяйственного использования;

г) **категория «Д»** – мотовездеходы с максимальным рабочим объемом двигателя 90 см³, предназначенные для нехозяйственного использования детьми и подростками под контролем взрослых. Категория «Д» включает: мотовездеходы подкатегории «Д-6», предназначенные для использования детьми в возрасте не младше 6 лет, и мотовездеходы подкатегории «Д-12», предназначенные для использования подростками в возрасте не младше 12 лет.

К **самоходным машинам категории «АI»** относятся мотовездеходы трех категорий: «У», «С» и «Х». В их числе можно назвать квадроциклы, мотосани, мотонарты, снегоходы, болотоходы, снегоболотоходы и т.п.;

II – внедорожные автотранспортные средства, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 кг и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми (вездеходы специального назначения, вездеходы и т.п.);

III – внедорожные автотранспортные средства, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг (за исключением относящихся к категории «AIV») (карьерные самосвалы и т.п.);

IV – внедорожные автотранспортные средства, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие, помимо сиденья водителя, более восьми сидячих мест (вахтовые автобусы, используемые для перевозки пассажиров в суровых климатических условиях, перронные автобусы, используемые для перевозки пассажиров в аэропортах, и т.п.);

2) **категория «В»** – гусеничные и колесные машины с двигателем мощностью до 25,7 кВт (мини-экскаваторы, коммунально-уборочные машины и т.п.);

3) **категория «С»** – колесные машины с двигателем мощностью от 25,7 до 110,3 кВт (тракторы, экскаваторы-погрузчики и т.п.);

4) **категория «Д»** – колесные машины с двигателем мощностью свыше 110,3 кВт (тракторы, краны пневмоколесные и т.п.);

5) **категория «Е»** – гусеничные машины с двигателем мощностью свыше 25,7 кВт (бульдозеры, экскаваторы и т.п.);

6) **категория «F»** – самоходные сельскохозяйственные машины (сельскохозяйственная техника).

В отличие от автотранспортных средств, предназначенных для движения по дорогам общего пользования, владельцы которых обязаны зарегистрировать их в органах ГИБДД, трактора, самоходные дорожно-строительные и иные машины и прицепы к ним, включая автотранспортные средства, имеющие максимальную конструктивную скорость 50 км/ч и менее, а также не предназначенные для движения по автомобильным дорогам общего пользования, подлежат регистрации в органах исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющих государственный надзор за техническим состоянием данных транспортных средств (**органы гостехнадзора**). Правила государственной регистрации тракторов, самоходных дорожно-строительных и иных машин и прицепов к ним органами государственного надзора за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники в Российской Федерации (гостехнадзора) утверждены приказом Минсельхозпрода России от 16 января 1995 г. № 785. Органы гостехнадзора также осуществляют допуск к управлению самоходными машинами и производят выдачу удостоверений тракториста-машиниста (тракториста), подтверждающих допуск к управлению самоходными машинами соответствующих категорий.

Обязательным условием регистрации тракторов, прицепов и полуприцепов, самоходных дорожно-строительных и других машин и допуска их к эксплуатации является наличие паспорта самоходной машины и иных видов техники (ПСТ). Порядок выдачи таких паспортов регламентирован постановлением Правительства РФ от 15 мая 1995 г. № 460 «О введении паспортов на самоходные машины и другие виды техники в Российской Федерации».

3. Объективная сторона состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 комментируемой статьи, выражается в невыполнении водителем транспортного средства требований п. 1 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утв. постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения», и п. 3 постановления Правительства РФ от 12 августа 1994 г. № 938 «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации», согласно которым собственники транспортных средств либо лица, от имени собственников владеющие, пользующиеся или распоряжающиеся на законных основаниях транспортными средствами (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности и т.п.), обязаны зарегистрировать их или изменить регистрационные данные в ГИБДД:

- в течение срока действия регистрационного знака «ТРАНЗИТ»;
- в течение 10 суток после:
 - приобретения транспортных средств;
 - выпуска транспортных средств в свободное обращение в соответствии с таможенным законодательством Таможенного союза и законодательством Российской Федерации о таможенном деле;
 - замены номерных агрегатов;
 - возникновения иных обстоятельств, потребовавших изменения регистрационных данных.

В соответствии со ст. 15 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» допуск транспортных средств, предназначенных для участия в дорожном движении на территории Российской Федерации, за исключением транспортных средств, участвующих в международном движении или ввозимых на территорию Российской Федерации на срок не более шести месяцев, осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации путем регистрации транспортных средств и выдачи соответствующих документов.

О порядке и сроках временного ввоза транспортных средств на территорию Российской Федерации подробно см. комментарий к ч. 1 ст. 12.3 КоАП РФ.

Не подлежат государственной регистрации в органах Госавтоинспекции:

- автомототранспортные средства, участвующие в международном движении (п. 3 ст. 15 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»);
- автомототранспортные средства, ввозимые на территорию Российской Федерации на срок менее шести месяцев (указанный пункт);
- автомототранспортные средства, имеющие объем двигателя внутреннего сгорания 50 куб. см и менее либо максимальную мощность электродвигателя 4 кВт и менее (п. 1 постановления Правительства РФ от 12 августа 1994 г. № 938);
- трактора, самоходные дорожно-строительные и иные машины и прицепы к ним, включая автомототранспортные средства, имеющие максимальную конструктивную скорость 50 км/ч и менее, а также не предназначенные для движения по автомобильным дорогам общего пользования (п. 2 вышеуказанного Постановления);
- автомототранспортные средства, принадлежащие юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим торговлю транспортными средствами, и предназначенные для продажи (абз. 3 п. 3 названного Постановления).

Государственная регистрация транспортного средства – это акт регистрирующего органа, осуществляемый в отношении транспортного средства, заключающийся в допуске транспортного средства к участию в дорожном движении, а также его государственном учете, с выдачей регистрационного документа и присвоением государственного регистрационного знака.

Регистрационные данные указываются в регистрационных документах на транспортное средство, к которым относится свидетельство о регистрации транспортного средства, а также технический паспорт транспортного средства (п. 7 приказа МВД России от 24 ноября 2008 г. № 1001 «О порядке регистрации транспортных средств»).

Образец свидетельства о регистрации транспортного средства приведен в Приложении № 3 к приказу МВД России от 24 ноября 2008 г. № 1001.

К обязательным регистрационным данным транспортного средства, вносимым в **свидетельство о государственной регистрации** и подлежащим государственному учету, относятся: буквенно-цифровое обозначение государственного регистрационного знака, присваиваемого регистрирующим органом; год выпуска транспортного средства; марка и модель транспортного средства; идентификационный номер (VIN) или номер шасси (кузова, рамы), присвоенные организацией – изготовителем транспортных средств; цвет; мощность двигателя в лошадиных силах и киловаттах; фамилия, имя, отчество физического лица или наименование юридического лица – владельца транспортного средства; наименование регистрирующего органа. В свидетельстве о регистрации указывается также номер паспорта транспортного средства, который владелец получает при приобретении транспортного средства и предъявляет при регистрации в орган ГИБДД.

Регистрация транспортных средств, принадлежащих юридическим и физическим лицам, изменение регистрационных данных, связанное с заменой номерных агрегатов транспортных средств, производится на основании паспортов транспортных средств, заключенных в установленном порядке договоров либо иных документов, удостоверяющих право собственности на транспортные средства и подтверждающих возможность допуска их к участию в дорожном движении по дорогам общего пользования на территории Российской Федерации.

Согласно ст. 2 Соглашения о введении единых форм паспорта транспортного средства (паспорта шасси транспортного средства) и паспорта самоходной машины и других видов техники и организации систем электронных паспортов (заключено в г. Москве 15 августа 2014 г.) **паспорт транспортного средства (ПТС)** – это паспорт, выдаваемый на предназначенные для движения по автомобильным дорогам общего пользования автомототранспортные средства, имеющие двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом свыше 50 куб. см или элект-

тродвигатель(ли) максимальной (суммарной) мощностью более 4 кВт и (или) максимальную конструктивную скорость более 50 км/ч, и прицепы к ним (паспорт, выдаваемый на шасси транспортного средства в случае поставки шасси их потребителям)⁵. Паспорта транспортных средств выдаются собственникам транспортных средств или шасси либо лицам, от имени собственников владеющим, пользующимся и (или) распоряжающимся транспортными средствами и шасси на законных основаниях:

- организациями и индивидуальными предпринимателями – на транспортные средства и (или) шасси, изготовленные ими после 1 июля 1993 г. и реализуемые на территории Российской Федерации, при наличии у организаций и предпринимателей документов, удостоверяющих соответствие транспортных средств (шасси) требованиям, установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»;

- таможенными органами – на транспортные средства или шасси, ввозимые в Российскую Федерацию;

- подразделениями Госавтоинспекции – на транспортные средства, изготовленные организациями-изготовителями до 1 июля 1993 г. или ввозимые в Российскую Федерацию до 1 июля 1997 г., при предъявлении их для регистрации, и на транспортные средства, зарегистрированные в подразделениях Госавтоинспекции до указанных дат, в случае изменения регистрационных данных либо при снятии их с учета в установленном порядке.

Порядок выдачи паспортов транспортных средств регламентирован Положением о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств, утв. приказом МВД России № 496, Минпромэнерго России № 192, Минэкономразвития России № 134 от 23 июня 2005 г.

Образец паспорта транспортного средства приведен в Приложении № 2 к указанному Приказу.

Правила регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России утверждены приказом МВД России от 24 ноября 2008 г. № 1001. С 15 октября 2013 г. данные Правила действуют в редакции приказа МВД России от 7 августа 2013 г. № 605, которым установлен принципиально новый порядок регистрации. Так, если ранее при совершении сделок, направленных на отчуждение зарегистрированных транспортных средств, транспортное средство необходимо было снимать с регистрационного учета и заново ставить на учет, то теперь достаточно лишь изменить регистрационные данные о собственнике транспортного средства, т.е. перерегистрировать его на основании заявления нового собственника, которое может быть подано в любое регистрационное подразделение, находящееся как в пределах, так и за пределами субъекта Российской Федерации, в котором данное транспортное средство или его новый владелец зарегистрированы, в течение **10 суток** после совершения соответствующей сделки. Ранее присвоенные транспортному средству регистрационные знаки ныне сохраняются за ним (за исключением государственных регистрационных знаков советского типа, которые после введения в действие ГОСТ Р 50577-93 в 1993 г. не изымались). Замена прежних регистрационных знаков на новые допускается только по заявлению нового владельца.

В случае если в течение 10 суток после приобретения автотранспортного средства его новый владелец не обратился в орган ГИБДД с требованием о перерегистрации транспортного средства, то по истечении указанного срока это вправе сделать прежний владелец. При этом управлять транспортным средством по истечении указанного срока без внесения изменений в его регистрационные документы прежний владелец не вправе. В противном случае он будет нести ответственность по ч. 1 комментируемой статьи.

Следует также учесть, что предусмотренная п. 1 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопас-

⁵ Определение паспорта самоходной машины и других видов техники см. там же.

ности дорожного движения возможность управления транспортным средством в течение 10 суток после изменения его владельца по совершенной сделке, направленной на отчуждение транспортного средства, до постановки его на учет, распространяется только на приобретателя транспортного средства, например на покупателя по договору купли-продажи.

Показательно в этом отношении дело по жалобе Ч., рассмотренное Верховным Судом РФ.



Постановлением должностного лица ГИБДД, оставленным в силе судебными инстанциями, Ч. был привлечен к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.1 КоАП РФ за управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке.

В жалобе, поданной в Верховный Суд РФ, Ч. просил об отмене названных постановлений, ссылаясь на то, что автомобиль, которым он управлял, был им продан на основании договора купли-продажи два дня назад, в связи с чем срок регистрации транспортного средства еще не наступил.

Отклоняя приведенный довод, Верховный Суд РФ исходил из того, что согласно представленной Ч. копии договора купли-продажи автотранспортного средства Ч., именуемый в дальнейшем Продавец, и Я., именуемый в дальнейшем Покупатель, заключили настоящий договор о том, что Продавец продает, а Покупатель покупает автомобиль и осуществляет его постановку на учет.

Принимая во внимание, что Ч. не является покупателем по данному договору, Верховный Суд РФ, руководствуясь п. 1 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, сделал вывод о том, что оснований полагать об отсутствии в действиях Ч. состава административного правонарушения не имеется.

Верховный Суд РФ также обратил внимание на то, что автомобиль, которым управлял Ч., был снят с учета еще до заключения договора купли-продажи⁶.

Несмотря на то что данное Постановление было принято до издания приказа МВД России от 7 августа 2013 г. № 605, внесшего кардинальные изменения в Правила регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России, изложенная в нем позиция не утрачивает своей актуальности и сейчас, но подлежит применению с учетом ныне действующей редакции указанных Правил.

4. В практике Верховного Суда РФ признается также обоснованной квалификация по ч. 1 комментируемой статьи действий водителя по управлению транспортным средством с реги-

⁶ Постановление Верховного Суда РФ от 25 марта 2011 г. № 11-АД11-6.

страционными знаками «ТРАНЗИТ», срок действия которых истек (см. Обзор судебной практики Верховного Суда РФ за I квартал 2006 г.).

В основе такого вывода лежат положения п. 3 постановления Правительства РФ от 12 августа 1994 г. № 938 и п. 33 приказа МВД России от 24 ноября 2008 г. № 1001, по смыслу которых **знаки «ТРАНЗИТ»** – это специальные регистрационные знаки временного действия, при получении которых у законного владельца транспортного средства возникает обязанность по его регистрации в установленном порядке в течение срока действия указанных знаков⁷. Невыполнение этой обязанности влечет негативные правовые последствия для водителя, предусмотренные ч. 1 рассматриваемой статьи.

5. Федеральным законом от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» комментируемая статья дополнена ч. 1.1, устанавливающей административную ответственность за повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 данной статьи.

При решении вопроса о квалификации действий лица по ч. 1.1 анализируемой статьи необходимо руководствоваться положением п. 2 ч. 1 ст. 4.3 КоАП РФ, согласно которому **повторное совершение административного правонарушения** – это совершение административного правонарушения в период, когда лицо считается подвергнутым административному наказанию в соответствии со ст. 4.6 КоАП РФ. В силу названной статьи лицо считается подвергнутым административному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания и до истечения одного года со дня исполнения данного постановления. Таким образом, по признаку повторности надлежит квалифицировать совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 комментируемой статьи, в период времени, исчисляемый со дня вступления в законную силу предыдущего постановления о назначении административного наказания по ч. 1 данной статьи и до истечения одного года со дня исполнения данного постановления.

Следовательно, общий срок, в течение которого управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, образует повторность, зависит от того, исполнено ли предыдущее постановление о привлечении к административной ответственности за данное правонарушение. Так, если лицо, привлеченное к административной ответственности по ч. 1 рассматриваемой статьи, добровольно уплатило сумму наложенного на него административного штрафа либо эта сумма была принудительно взыскана с него в рамках исполнительного производства, то повторным будет считаться совершение указанным лицом аналогичного правонарушения в период со дня вступления постановления о наложении административного штрафа в законную силу до даты его фактического исполнения и еще в течение года после этой даты.

Если сумма административного штрафа, наложенного на лицо по ч. 1 ст. 12.1 КоАП РФ, им не была уплачена и не была взыскана с него в рамках исполнительного производства, то по ч. 1.1 комментируемой статьи необходимо квалифицировать совершение указанным лицом аналогичного правонарушения в течение установленного в ч. 1 ст. 31.9 Кодекса двухгодичного срока давности приведения постановления в исполнение (с учетом предусмотренной данной статьей возможности приостановления или перерыва этого срока) и в течение года после упомянутой даты, т.е. в течение трех лет со дня вступления первоначального постановления в законную силу.

⁷ Согласно п. 33.1 приказа МВД России от 24 ноября 2008 г. № 1001 регистрационные знаки «ТРАНЗИТ» выдаются на срок 20 суток.

6. Административная ответственность по ч. 2 комментируемой статьи наступает за управление перечисленными в ней видами транспортных средств, не прошедшими государственный технический осмотр или технический осмотр.

Федеральным законом «О безопасности дорожного движения», исходящим из приоритета жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, и из приоритета ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан и связанной с этим необходимости осуществления адекватного контроля, установлены правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения с тем, чтобы не допустить эксплуатацию транспортных средств, технически неисправных и не отвечающих установленным стандартам и техническим нормам в данной области.

Названным Законом предусмотрено, что все находящиеся в эксплуатации на территории Российской Федерации транспортные средства подлежат техническому осмотру (ст. 17).

Этому требованию закона корреспондирует норма п. 11 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, в силу которой запрещается эксплуатация транспортных средств, не прошедших в установленном порядке государственный технический осмотр или технический осмотр.

До 2011 г. существовал только государственный технический осмотр автотранспортных средств, организация и проведение которого относились к компетенции органов ГИБДД. С принятием Федерального закона «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» наряду с системой государственного технического осмотра была создана система частных операторов технического осмотра, включающая юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, аккредитованных профессиональным объединением страховщиков на право проведения технического осмотра. Согласно п. 12 ст. 1 указанного Закона **под техническим осмотром** понимается 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. Установлены также порядок и периодичность проведения технического осмотра.

Порядок оказания услуг по проведению технического осмотра, включая оценку соответствия транспортных средств обязательным требованиям безопасности, проводимую в форме технического диагностирования, регламентирован постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2011 г. № 1008 «О проведении технического осмотра транспортных средств».

По результатам технического осмотра выдается диагностическая карта, которая содержит заключение о соответствии или несоответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств.

С вступлением в силу Федерального закона «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» система государственного технического осмотра, проводимого органами государственной власти, сохранена лишь в отношении транспортных средств, зарегистрированных военными автомобильными инспекциями, автомобильными службами федеральных органов исполнительной власти, в которых предусмотрена военная служба, и транспортных средств органов, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность. Порядок и периодичность проведения технического осмотра таких транспортных средств определяются Правительством РФ.

Например, постановлением Правительства РФ от 29 июня 2013 г. № 550 утверждены Правила проведения технического осмотра транспортных средств, зарегистрированных воен-

ными автомобильными инспекциями или автомобильными службами федеральных органов исполнительной власти, в которых федеральным законом предусмотрена военная служба.

В целях реализации названного Постановления МВД России издан приказ от 20 декабря 2013 г. № 997, определяющий квалификационные требования к должностным лицам военной автомобильной инспекции внутренних войск МВД России, допущенным к проведению технического диагностирования транспортных средств, и перечень средств технического диагностирования, используемых при проведении технического осмотра транспортных средств воинских частей внутренних войск МВД России.

Порядок проведения технического осмотра транспортных средств, зарегистрированных военными автомобильными инспекциями Вооруженных Сил РФ, установлен приказом Минобороны России от 14 ноября 2013 г. № 820.

Технический осмотр транспортных средств, имеющих особенности конструкции и (или) специально оборудованных для решения задач оперативно-розыскной деятельности, проводится в соответствии с Правилами, утв. постановлением Правительства РФ от 17 апреля 2013 г. № 348.

7. По сравнению с прежней редакцией ч. 2 комментируемой статьи в ее действующей редакции содержится исчерпывающий перечень видов транспортных средств, управление которыми без прохождения государственного технического осмотра или технического осмотра образует объективную сторону состава административного правонарушения.

В их числе названы транспортные средства, предназначенные только для коммерческой перевозки пассажиров и багажа, и специализированные транспортные средства, предназначенные и оборудованные для перевозок опасных грузов.

Управление легковыми автомобилями или мототранспортными средствами, не прошедшими технический осмотр, не подлежит квалификации по ч. 2 рассматриваемой статьи. Это связано с тем, что в соответствии с Федеральным законом «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» диагностическая карта, содержащая сведения о соответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств, необходима водителю для получения полиса ОСАГО. Полис ОСАГО, в свою очередь, является обязательным документом, при отсутствии которого действия водителя по управлению транспортным средством подлежат квалификации по ч. 2 ст. 12.37 КоАП РФ.

8. Особое внимание следует обратить на то, что с 15 ноября 2014 г. действует новая редакция примечания к комментируемой статье, в котором с учетом его последующего уточнения, внесенного Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ, существенно расширен перечень транспортных средств, составляющих предмет административных правонарушений, предусмотренных иными статьями гл. 12 КоАП РФ. Так, ранее под действие этой главы не попадали мототранспортные средства с рабочим объемом двигателя не более 50 куб. см и максимальной скоростью не более 50 км/ч, не требующие государственной регистрации в органах ГИБДД.

Вместе с тем такой законодательный подход не отвечал сложившейся за последние годы ситуации в стране, связанной с широким распространением мопедов, легких квадрициклов, мокиков, скутеров класса «А» (мотороллеров) и других мототранспортных средств с рабочим объемом двигателя не более 50 куб. см и максимальной скоростью не более 50 км/ч, предназначенных для движения по дорогам общего пользования, но не требующих государственной регистрации в органах ГИБДД, а также различных внедорожных мототранспортных средств (квадроциклов, мотосаней, снегоходов, болотоходов, снегоболотоходов и т.д.) с аналогичными характеристиками, подлежащих государственной регистрации в органах Ростехнадзора.

Более того, до принятия Федерального закона от 7 мая 2013 г. № 92-ФЗ, которым мопеды и легкие квадрициклы были выделены в самостоятельную категорию «М», получать специ-

альное право на управление ими также не требовалось. На практике это приводило к тому, что лица, управлявшие мопедами и иными приравненными к ним транспортными средствами, равно как и внедорожными мототранспортными средствами, не подлежащими государственной регистрации в органах ГИБДД, не могли быть подвергнуты административному наказанию за целый ряд социально значимых правонарушений, представляющих серьезную угрозу безопасности дорожного движения, например за управление транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 12.8 КоАП РФ), за отказ от выполнения законного требования сотрудника полиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (ст. 12.26 КоАП РФ) и др. Хотя в судебной практике подобные ошибки имелись.



Так, постановлением мирового судьи, оставленным без изменения решением судьи районного суда и постановлением заместителя председателя областного суда, Давыдов А.Ю. был привлечен к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ за то, что он, управляя квадроциклом «Казума» и имея признаки опьянения, не выполнил законное требование сотрудника полиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

В жалобе, поданной в Верховный Суд РФ, Давыдов А.Ю. просил об отмене всех состоявшихся по делу судебных решений, считая их незаконными.

Удовлетворяя жалобу заявителя, Верховный Суд РФ исходил из того, что в ходе рассмотрения мировым судьей дела об административном правонарушении Давыдов А.Ю. и его защитник неоднократно указывали на то, что по смыслу п. 1 ст. 12.1 КоАП РФ квадроцикл «Казума» не относится к числу транспортных средств, поскольку рабочий объем его двигателя менее 50 куб. см. Вместе с тем мировой судья доводам Давыдова А.Ю. и его защитника по существу оценки не дал, вопрос о технических характеристиках квадроцикла «Казума» в судебном заседании исследован не был.

Верховный Суд РФ также учел, что к жалобе на постановление мирового судьи, поданной в районный суд, была приложена копия договора купли-продажи автотранспортного средства, согласно которому Давыдов А.Ю. приобрел в собственность у ООО «Квадро Сمارт» автотранспортное средство «Казума», объем двигателя которого составляет 49,26 куб. см. Однако судья районного суда, указав, что относится к данному доказательству критически, мотивы такого вывода в решении не привел.

При таких обстоятельствах постановление мирового судьи, решение судьи районного суда и постановление заместителя председателя областного суда были отменены, а производство по делу прекращено в соответствии с

п. 4 ч. 2 ст. 30.17 КоАП РФ в связи с недоказанностью обстоятельств, на основании которых были вынесены обжалуемые судебные постановления⁸.

Приведенный пример убедительно доказывает, что прежняя редакция примечания к комментируемой статье выводила из сферы административной ответственности значительное число нарушителей Правил дорожного движения. Тем не менее еще в течение года после введения новых категорий транспортных средств, на управление которыми предоставляется специальное право, требующее получения водительского удостоверения⁹, и выделения среди них категории «М» (мопеды и легкие квадрициклы) соответствующие изменения в данное примечание не были внесены.

Подобная ситуация сохранялась вплоть до принятия Федерального закона от 14 октября 2014 г. № 307, которым положения гл. 12 КоАП РФ, за исключением анализируемой статьи, были распространены на транспортные средства указанной категории, а также на все иные транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

Таким образом, **понятием транспортного средства в гл. 12 КоАП РФ (за исключением ст. 12.1) охватываются:**

- транспортные средства, подлежащие государственной регистрации в органах ГИБДД, для управления которыми требуется получение водительского удостоверения. Обязательным условием допуска таких транспортных средств к эксплуатации является наличие паспорта транспортного средства;

- транспортные средства, подлежащие государственной регистрации в органах Ростехнадзора, для управления которыми требуется получение удостоверения тракториста-машиниста. Обязательным условием допуска таких транспортных средств к эксплуатации является паспорт самоходной машины и других видов техники.

По смыслу примечания к комментируемой статье **не являются транспортными средствами** устройства, не требующие государственной регистрации ни в органах ГИБДД, ни в органах Ростехнадзора, для управления которыми не требуется получения специального права и для которых не предусмотрен паспорт транспортного средства, самоходной машины или других видов техники. Например, это могут быть кроссовые мотоциклы типа *Irbis*, *Kawasaki*, предназначенные исключительно для участия в спортивных соревнованиях, для которых не предусмотрен паспорт транспортного средства. В соответствии с документацией на данные мотоциклы они являются спортивным инвентарем и не предназначены для передвижения по дорогам общего пользования.

Показательно в этом отношении дело З., рассмотренное Верховным Судом РФ.



⁸ Постановление Верховного Суда РФ от 28 марта 2013 г. № 46-АД13-3.

⁹ Правила проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений утверждены постановлением Правительства РФ от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами».

Постановлением должностного лица, оставленным в силе решением судьи районного суда и вышестоящими судебными инстанциями, З. был привлечен к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ за то, что он управлял мотоциклом AGB37-2 без государственного регистрационного знака, не имея права управления транспортными средствами.

При рассмотрении жалобы З. Верховный Суд РФ исходил из того, что согласно письму врио заместителя начальника Управления МВД России по Тамбовской области эксплуатация кроссового мотоцикла типа AGB37-2 по дорогам общего пользования запрещена, он предназначен исключительно для участия в спортивных соревнованиях, не подлежит постановке на регистрационный учет в органах Госавтоинспекции, паспорт транспортного средства для него не предусмотрен.

На этом основании и принимая во внимание положения примечания к ст. 12.1 КоАП РФ и ст. 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Верховный Суд РФ сделал вывод о том, что мотоцикл, которым управлял З., не является транспортным средством.

При таких обстоятельствах, а также в связи с тем, что действующим законодательством не предусмотрена обязанность получения права управления устройствами, предназначенными исключительно для спортивных соревнований, Верховный Суд РФ признал, что действия З. по управлению мотоциклом AGB37-2 при отсутствии права управления транспортными средствами не образуют объективную сторону состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ.

С учетом изложенного все состоявшиеся по делу решения были отменены, а производство по делу прекращено в соответствии с п. 2 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ за отсутствием в действиях З. состава административного правонарушения¹⁰.

9. **Субъект** рассматриваемых правонарушений – водители транспортных средств независимо от наличия или отсутствия у них права управления транспортными средствами.

10. С **субъективной стороны** управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, а также транспортным средством, не прошедшим государственный технический осмотр или технический осмотр, может быть совершено как умышленно, так и по неосторожности.

11. До 15 ноября 2014 г. при совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 комментируемой статьи, допускалось применение такой меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении, как запрет эксплуатации транспортного средства, при этом государственные регистрационные знаки подлежали снятию до устранения причины запрещения эксплуатации транспортного средства (ст. 27.13 КоАП РФ). В настоящее время такая возможность утрачена, поскольку Федеральным законом от 14 октября 2014 г. № 307-ФЗ данная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении исключена.

12. **Протоколы** об административных правонарушениях составляются должностными лицами органов внутренних дел (ч. 1 ст. 28.3 КоАП РФ).

¹⁰ Постановление Верховного Суда РФ от 13 февраля 2015 г. № 13-АД15-1.

13. Дела о комментируемых правонарушениях **рассматриваются** начальником ГИБДД, его заместителем, начальником центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД, его заместителем, командиром полка (батальона, роты) дорожно-патрульной службы, его заместителем, старшими участковыми уполномоченными полиции, участковыми уполномоченными полиции, а по ч. 1 и 2 анализируемой статьи – также сотрудниками ГИБДД, имеющими специальное звание (ст. 23.3 КоАП РФ).

Должностные лица военной автомобильной инспекции рассматривают дела об административных правонарушениях, предусмотренных ст. 12.1 КоАП РФ, в отношении должностных лиц воинской части, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, и водителей транспортных средств Вооруженных Сил РФ, внутренних войск МВД России, инженерно-технических, дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти или спасательных воинских формирований федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на решение задач в области гражданской обороны (ст. 23.77 Кодекса).

Дела по ч. 1.1 анализируемой статьи могут рассматриваться **судьями судов общей юрисдикции** в случае, если должностное лицо, на рассмотрение которого поступило такое дело, придет к выводу о необходимости назначения административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами, предусмотренного санкцией указанной нормы, которое может быть применено только в судебном порядке, и передаст данное дело на рассмотрение судье (ч. 2 ст. 23.1 КоАП РФ). При этом судья, установив состав административного правонарушения, вправе назначить любое наказание в пределах санкции ч. 1.1 комментируемой статьи.

По общему правилу дела, подведомственные судьям судов общей юрисдикции, рассматриваются **мировыми судьями**.

Судьи районных судов рассматривают такие дела лишь в том случае, если по делу проводилось административное расследование (абз. 2 ч. 3 ст. 23.1 КоАП РФ).

Административное расследование представляет собой совокупность процессуальных действий, совершаемых с целью получения сведений, необходимых для составления протокола об административном правонарушении, и требующих значительных временных затрат (ч. 1 ст. 28.7 КоАП РФ).

Объективная необходимость в назначении административного расследования по делам об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 1.1 комментируемой статьи, отсутствует. Поэтому в случае передачи такого дела на судебное рассмотрение оно подлежит разрешению мировым судьей.

Оснований для проведения административного расследования по делам об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 1, 2 анализируемой статьи, отнесенных к исключительной компетенции органов ГИБДД, также нет.

14. Постановления по делам об административных правонарушениях, рассматриваемых органами ГИБДД, не могут быть вынесены по истечении **двух месяцев** со дня совершения административного правонарушения. Постановление по делу об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1.1 комментируемой статьи, в случае передачи данного дела на рассмотрение судье не может быть вынесено по истечении **трех месяцев** со дня совершения административного правонарушения.

15. **Днем совершения** рассматриваемых правонарушений следует считать день их обнаружения (пресечения) уполномоченным должностным лицом.

16. **Место совершения** указанных правонарушений определяется местом их обнаружения уполномоченным должностным лицом.

Статья 12.2. Управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков

1. Управление транспортным средством с нечитаемыми, нестандартными или установленными с нарушением требований государственного стандарта государственными регистрационными знаками, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 настоящей статьи, –

(в ред. Федерального закона от 23.07.2010 № 175-ФЗ)

влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере пятисот рублей.

(в ред. федеральных законов от 22.06.2007 № 116-ФЗ, от 23.07.2010 № 175-ФЗ)

2. Управление транспортным средством без государственных регистрационных знаков, а равно управление транспортным средством без установленных на предусмотренных для этого местах государственных регистрационных знаков либо управление транспортным средством с государственными регистрационными знаками, видоизмененными или оборудованными с применением устройств или материалов, препятствующих идентификации государственных регистрационных знаков либо позволяющих их видоизменить или скрыть, –

(в ред. федеральных законов от 23.07.2010 № 175-ФЗ, от 14.10.2014 № 307-ФЗ)

влечет наложение административного штрафа в размере пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до трех месяцев.

(в ред. федеральных законов от 22.07.2005 № 120-ФЗ, от 22.06.2007 № 116-ФЗ, от 24.07.2007 № 210-ФЗ)

3. Установка на транспортном средстве заведомо подложных государственных регистрационных знаков –

влечет наложение административного штрафа на граждан в размере двух тысяч пятисот рублей; на должностных лиц, ответственных за эксплуатацию транспортных средств, – от пятнадцати тысяч до двадцати тысяч рублей; на юридических лиц – от четырехсот тысяч до пятисот тысяч рублей.

(в ред. Федерального закона от 22.06.2007 № 116-ФЗ)

(часть третья в ред. Федерального закона от 22.07.2005 № 120-ФЗ)

4. Управление транспортным средством с заведомо подложными государственными регистрационными знаками –

влечет лишение права управления транспортными средствами на срок от шести месяцев до одного года.

(часть четвертая введена Федеральным законом от 22.07.2005 № 120-ФЗ)

Примечание. Государственный регистрационный знак признается нестандартным, если он не соответствует требованиям, установленным в соответствии с законодательством о техническом регулировании, и нечитаемым, если с расстояния 20 метров не обеспечивается прочтение в темное время суток хотя бы одной из букв или цифр заднего государственного регистрационного знака, а в светлое время суток хотя бы одной из букв или цифр переднего или заднего государственного регистрационного знака.

(примечание в ред. Федерального закона от 24.07.2007 № 210-ФЗ)

1. Административные правонарушения, предусмотренные комментируемой статьей, посягают на общественные отношения в области безопасности дорожного движения. О понятии безопасности дорожного движения см. ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения».

2. Вопросы квалификации комментируемых правонарушений разъяснены в постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 24 октября 2006 г. № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях».

3. Предметом административных правонарушений является **государственный регистрационный знак транспортного средства**, под которым понимается специальный опознавательный знак транспортного средства, содержащий буквенно-цифровое обозначение, присваиваемое транспортному средству регистрирующим органом, и изготовленный в соответствии с требованиями национального стандарта.

Типы знаков и их реквизиты утверждены приказом МВД России от 28 марта 2002 г. № 282 «О государственных регистрационных знаках транспортных средств».

Государственный регистрационный знак транспортного средства необходимо отличать от его идентификационного номера (VIN) и номера шасси (кузова, рамы, двигателя), которые ни в названии, ни в содержании статьи в качестве предмета указанных в ней административных правонарушений не названы.

Идентификационный номер (VIN) – это уникальный код транспортного средства, который присваивается ему предприятием-изготовителем и содержит информацию о производителе и характеристиках транспортного средства. Содержание VIN номера транспортного средства подробно раскрыто в Положении о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств.

Номера кузова, шасси, рамы, двигателя также присваиваются предприятием-изготовителем. Это порядковые производственные номера, которые фиксируются в техническом паспорте и других документах транспортного средства. Исключение составляет номер двигателя, который в техническом паспорте транспортного средства не указывается.

4. С **объективной стороны** административное правонарушение, предусмотренное ч. 1 рассматриваемой статьи, выражается в действиях водителя по управлению зарегистрированным транспортным средством с нечитаемыми, нестандартными или установленными с нарушением требований государственного стандарта государственными регистрационными знаками.

При квалификации действий лица по ч. 1 ст. 12.2 КоАП РФ следует руководствоваться примечанием к указанной статье, согласно которому **государственный регистрационный знак признается нестандартным**, если он не соответствует требованиям, установленным законодательством о техническом регулировании, и **нечитаемым**, когда с расстояния 20 м не обеспечивается прочтение в темное время суток хотя бы одной из букв или цифр заднего государственного регистрационного знака, а в светлое время суток хотя бы одной из букв или цифр переднего или заднего государственного регистрационного знака.

Например, по ч. 1 комментируемой статьи надлежит квалифицировать управление транспортными средствами с загрязненными номерами, которые затрудняют прочтение нанесенных на них символов (в том числе одного из них).

5. Самостоятельный состав административного правонарушения, предусмотренный ч. 1 анализируемой статьи, образуют действия лица, выразившиеся в управлении транспортным средством с государственными регистрационными знаками, установленными с нарушением требований государственного стандарта.

Типы, основные размеры, а также технические требования к государственным регистрационным знакам и к их установке определены Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств». Аналогичные требования содержатся в

ГОСТ Р 50577-93 «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования», включенном в перечень национальных стандартов, обеспечивающих соблюдение положений указанного Регламента.

В соответствии с упомянутым ГОСТом большинство государственных регистрационных знаков в Российской Федерации являются стандартными. Они устанавливаются на автотранспортных средствах физических лиц и организаций в виде прямоугольных табличек, изготовленных из металлических пластин с нанесенными на них цифровыми и буквенными обозначениями, форма, размер и цветовая гамма которых определены ГОСТом.

Комбинации буквенно-цифровых обозначений на таких знаках строятся по принципу – три буквы, три цифры.

Буквы означают серию номерного знака, а цифры – номер. ГОСТом для использования на знаках разрешены 12 букв кириллицы, имеющих графические аналоги в латинском алфавите, – А, В, Е, К, М, Н, О, Р, С, Т, У и Х. В правой части номерного знака, в обособленном четырехугольнике, расположены: в нижней части – флаг Российской Федерации с надписью «RUS», а в верхней – кодовое обозначение субъекта Российской Федерации, в котором был зарегистрирован автомобиль. При этом буквы по размеру шрифта меньше, чем цифры.

Пластина автомобильного государственного регистрационного знака изготавливается из металла без применения краски с использованием специальной белой клеящейся светоотражающей пленки (ЗМ), содержащей надпись «RUS» и изображение российского флага, которые технологически внесены в саму пленку. Дополнительно, в целях борьбы с подделками государственного регистрационного знака, на пленке имеются элементы голографической защиты, выполненные в виде квадратов с надписями «RUS». Пленку фиксируют на металлической пластинке с помощью термопресса, а надпись выдавливают и затем покрывают черной краской.

После введения в действие ГОСТ Р 50577-93 государственные регистрационные знаки предыдущих образцов не изымались из обращения, в связи с чем до сих пор встречаются автотранспортные средства с советскими номерными знаками: образца 1980 г. – из четырех цифр и трех букв на белом фоне и образца 1958 г. – из двух двузначных чисел, разделенных дефисом, и идущих за ними трех букв на черном фоне. Желтые номера образца 1947 г. встречаются очень редко, только на ретро-автомобилях.

Формат, размер и (или) цветовая гамма государственных регистрационных знаков, устанавливаемых на маршрутных транспортных средствах, военных транспортных средствах, транспортных средствах дипломатических миссий, транспортных средствах МВД России, прицепах, строительной технике и мотоциклах, немного отличаются от стандартных номеров¹¹.

Например, **нестандартным** будет считаться знак, который по своим размерам и (или) размерам нанесенных на него символов не соответствует требованиям ГОСТ Р 50577-93 (п. 3.5), а также знак, который имеет буквенно-цифровые обозначения, выполненные любой иной краской, кроме черной (п. 4.8), либо знак, на котором под кодом региона регистрации транспортного средства отсутствуют изображение Государственного флага РФ и (или) надпись «RUS» (п. 3.3) либо на котором комбинации букв и цифр не имеют выпуклого 3D рельефа (п. 3.6). Не соответствующими требованиям государственного стандарта признаются и такие знаки, которые установлены с отклонением от продольной плоскости симметрии транспортного средства более чем на 3° (п. И.4.2) либо с отклонением от опорной плоскости транспортного средства более чем на 5° (п. И.4.3), а также потертые в процессе эксплуатации транспортного средства или в результате изначально некачественного изготовления номера (за исключением случаев умышленного физического или химического воздействия на номер с

¹¹ Изображения основных типов государственных регистрационных знаков и их характеристики приведены в Приложении № 4 к комментарию.

помощью посторонних предметов или средств (кислоты, наждачной (шлифовальной) бумаги, тяжелого предмета и т.п.)) (п. 4.5), надломленные и деформированные знаки.

6. Согласно п. 2 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения на механических транспортных средствах (кроме трамваев и троллейбусов) и прицепах к ним должны быть установлены на предусмотренных для этого местах регистрационные знаки соответствующего образца, а на автомобилях и автобусах, кроме того, размещается в правом нижнем углу ветрового стекла в установленных случаях лицензионная карточка.

В соответствии с требованиями ГОСТ Р 50577-93 на легковых, грузовых, грузопассажирских автомобилях и автобусах должны быть предусмотрены места установки одного переднего и одного заднего государственного регистрационного знака; на прочих транспортных средствах – одного заднего (п. И.5).

Место для установки регистрационного знака должно представлять собой плоскую вертикальную прямоугольную поверхность и выбираться таким образом, чтобы исключались загромождение знака элементами конструкции транспортного средства, загрязнение при эксплуатации транспортного средства и затруднение прочтения. Регистрационные знаки не должны уменьшать углы переднего и заднего свесов транспортного средства, закрывать внешние световые и светосигнальные приборы, выступать за боковой габарит транспортного средства (п. И.2 указанного ГОСТа). Передний регистрационный знак должен устанавливаться, как правило, по оси симметрии транспортного средства. Допускается установка переднего регистрационного знака слева от оси симметрии транспортного средства по направлению движения транспортного средства (п. И.3 ГОСТа). Согласно п. И.4.1 ГОСТ Р 50577-93 регистрационный знак должен устанавливаться по оси симметрии транспортного средства или слева от нее по направлению движения.

Высота нижнего края заднего регистрационного знака от опорной плоскости транспортного средства должна быть не менее 300 мм, для мотоциклов, мотороллеров, мопедов и снегоходов – не менее 200 мм, высота верхнего края знака – не более 1200 мм. В случае если конструкция транспортного средства не позволяет обеспечить высоту расположения верхнего края регистрационного знака на высоте не более 1200 мм, то допускается увеличение размера до 2000 мм (п. И.4.4 упомянутого ГОСТа). Не допускается закрывать знак органическим стеклом или другими материалами (п. И.5 ГОСТа).

Приведенные нормы корреспондируют положениям Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств».

Регистрационные знаки «ТРАНЗИТ» должны устанавливаться на легковых автомобилях и автобусах – один на переднем и один на заднем ветровых стеклах внутри салона (кабины) справа от продольной плоскости симметрии по направлению движения транспортного средства; на грузовых автомобилях и тракторах – один знак на переднем ветровом стекле внутри кабины справа от продольной плоскости симметрии по направлению движения транспортного средства. Регистрационные знаки «ТРАНЗИТ», выданные на мотоциклы и прицепы, должны находиться у водителей (п. И.6 ГОСТ Р 50577-93).

Управление транспортным средством без государственных регистрационных знаков или регистрационных знаков «ТРАНЗИТ», а также управление транспортным средством без установленных на предусмотренных для этого местах государственных регистрационных знаков или регистрационных знаков «ТРАНЗИТ» подлежит квалификации по ч. 2 комментируемой статьи.

7. В соответствии с п. 5.1 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 октября 2006 г. № 18 административная ответственность по ч. 2 рассматриваемой статьи наступает не только в случае управления транспортным средством, на котором отсутствуют либо неправильно установлены оба государственных регистрационных знака, но и при отсутствии лишь

одного из них, а также в случае установки одного из регистрационных знаков на не предусмотренном для этого месте при правильной установке другого (например, один транзитный номерной знак находится в салоне автомашины в горизонтальном положении). Приведенное разъяснение особенно важно учесть, поскольку ранее в постановлениях Верховного Суда РФ по конкретным делам отсутствие на транспортном средстве одного государственного регистрационного знака рассматривалось в качестве нарушения требования государственного стандарта, регулирующего вопрос установки государственных регистрационных знаков. В свою очередь, управление таким транспортным средством квалифицировалось по ч. 1 ст. 12.1 КоАП РФ¹².

8. Если отсутствие на транспортном средстве государственных регистрационных знаков (в том числе одного из них) или установка государственных регистрационных знаков (в том числе одного из них) с нарушением требований государственного стандарта были обусловлены объективными причинами, например дорожно-транспортным происшествием, повлекшим утрату номерных знаков или причинение транспортному средству механических повреждений, исключающих возможность крепления знаков на предусмотренных для этого местах, то оснований для освобождения водителя от административной ответственности, предусмотренной ч. 2 комментируемой статьи, также не имеется. Действия водителя, осуществляющего движение на транспортном средстве без государственных регистрационных знаков (в том числе без одного из них), подлежат квалификации по ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ даже в том случае, когда он был остановлен сотрудником ГИБДД по пути следования с места дорожно-транспортного происшествия, в результате которого возникли указанные обстоятельства (например, если в результате дорожно-транспортного происшествия был поврежден передний бампер автомобиля и установить передний номерной знак на предусмотренном для этого месте не представилось возможным).

9. При разграничении составов административных правонарушений, предусмотренных ч. 1 и 2 комментируемой статьи, связанных с управлением транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков, необходимо учитывать, что данные нормы соотносятся как общая и специальная. Следовательно, решающее значение для правильной квалификации будет иметь принцип приоритета специальной нормы над общей. Это значит, что административную ответственность по ч. 1 рассматриваемой статьи могут повлечь только такие действия, которые не охватываются диспозицией ч. 2 данной статьи.

Так, управление транспортным средством с государственными регистрационными знаками, установленными на предусмотренных для этого местах, но с нарушением требований ГОСТ Р 50577-93 (например, знак загромождает элементы конструкции транспортного средства, закрывает световые и светосигнальные приборы, имеет дополнительные отверстия, предназначенные для крепления знака, выступает за боковой габарит транспортного средства, установлен перпендикулярно плоскости симметрии транспортного средства с отклонением более чем на 3°, закреплен болтами красного или иного цвета, отличного от цвета поля знака, и т.д.), подлежит квалификации по ч. 1 комментируемой статьи. В случае, когда хотя бы один государственный регистрационный знак установлен на не предусмотренном ГОСТ Р 50577-93 месте (например, справа от оси симметрии транспортного средства по направлению движения транспортного средства, на капоте, под лобовым стеклом, под фарой и др.), действия водителя образуют состав административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 данной статьи.

10. Сложным для практики оказался вопрос о квалификации административного правонарушения, выразившегося в управлении транспортным средством с регистрационными знаками «ТРАНЗИТ», срок действия которых истек¹³. Как разъяснил Верховный Суд РФ,

¹² См., например, постановление Верховного Суда РФ от 22 июня 2007 г. № 5-АД07-41.

¹³ Как было указано ранее, согласно п. 33.1 приказа МВД России от 24 ноября 2008 г. № 1001 регистрационные знаки

указанные действия не охватываются составом административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 комментируемой статьи, и влекут за собой иные предусмотренные законом последствия, связанные с нарушением владельцем транспортного средства обязанности по его регистрации в установленном порядке. В силу этого данное правонарушение надлежит квалифицировать по ч. 1 ст. 12.1 КоАП РФ (см. Обзор судебной практики Верховного Суда РФ за I квартал 2006 г., постановление Верховного Суда РФ от 17 марта 2014 г. № 11-АД14-4).



Постановлением мирового судьи, оставленным в силе решением судьи районного суда, А. был признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ, за управление транспортным средством без государственных регистрационных знаков.

Московский городской суд судебные решения изменил, переквалифицировав действия А. с ч. 2 на ч. 1 ст. 12.2 КоАП РФ, и снизил размер наложенного на него административного штрафа.

Приходя к такому выводу, суд исходил из того, что предыдущему собственнику транспортного средства, приобретенного А. на основании договора купли-продажи, был выдан регистрационный знак «ТРАНЗИТ», который А. не был передан.

При остановке транспортного средства под управлением А. сотрудником ГИБДД срок действия указанного знака, который на момент заключения договора купли-продажи являлся действующим, уже истек, равно как истек и срок регистрации транспортного средства в органе ГИБДД, предусмотренный п. 1 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденных постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения», и п. 4 приказа МВД России от 24 ноября 2008 г. № 1001 «О порядке регистрации транспортных средств».

На этом основании и принимая во внимание, что регистрация транспортных средств осуществляется с выдачей соответствующих документов и государственных регистрационных знаков, суд указал, что в данном случае отсутствие регистрационных знаков на транспортном средстве, принадлежащем А., свидетельствует о наличии в его действиях состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.1 КоАП РФ¹⁴.

11. Отдельный состав административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 комментируемой статьи, образует управление транспортным средством с государственными реги-

«ТРАНЗИТ» выдаются на срок 20 суток.

¹⁴ Постановление Московского городского суда от 6 декабря 2013 г. № 4а-2667/13.

страционными знаками, видоизмененными или оборудованными с применением устройств или материалов, препятствующих идентификации государственных регистрационных знаков либо позволяющих их видоизменить или скрыть.

Приведенное положение действует в редакции Федерального закона от 14 октября 2014 г. № 307-ФЗ, который внес некоторые изменения в содержание признаков объективной стороны состава данного правонарушения. До этого, как известно, речь шла об управлении транспортным средством с государственными регистрационными знаками, оборудованными органическим стеклом или другими материалами, препятствующими или затрудняющими их идентификацию. Однако такая редакция приводила к трудностям в правоприменении, так как не учитывала многообразие различных способов и устройств, позволяющих скрыть или видоизменить номерные знаки либо затруднить их идентификацию без применения каких-либо дополнительных материалов. На практике в связи с этим возникали вопросы, например, о том, подпадает ли под действие ч. 2 рассматриваемой статьи управление транспортным средством с государственными регистрационными знаками, на которых все или только отдельные символы, нанесенные предприятием-изготовителем, изменены путем заклеивания либо полностью или частично закрыты с помощью какого-либо устройства.

Сейчас эти проблемы в основном сняты, поскольку ныне действующая редакция ч. 2 комментируемой статьи позволяет привлекать правонарушителей к административной ответственности независимо от того, какие именно материалы или устройства и каким образом были использованы в целях закрытия, видоизменения или иного затруднения идентификации номерных знаков (в том числе одного из них) и какие именно последствия из числа вышеперечисленных они повлекли. Следовательно, при разрешении данной категории дел вопрос о том, каким материалом, затрудняющим распознавание номерных знаков, последние были оборудованы, существенного правового значения не имеет. Правовое значение имеет лишь факт управления транспортным средством, оборудованным с применением такого материала.

Как показывает практика, в целях затруднения распознавания государственных регистрационных знаков, установленных на транспортном средстве, водители чаще всего используют **рамки-шторки автоматического закрывания**, приводимые в действие с помощью пульта дистанционного управления, **скотч, пластилин, изоленту**. Однако это могут быть и другие материалы.



Так, по одному из дел Московский городской суд признал обоснованной квалификацию по ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ действий Е., выразившихся в управлении транспортным средством с государственными регистрационными знаками, один из которых был частично заклеен кленовым листком. Приходя к такому выводу, суд отверг довод жалобы о том, что лист от дерева прилип к государственному регистрационному знаку во время движения. При этом суд учел, что согласно свидетельским показаниям инспектора ДПС находившийся на государственном регистрационном знаке кленовый лист

закрывал строго одну букву номера и затруднял его идентификацию, тогда как сама автомашина и указанный знак были абсолютно чистыми. Было принято во внимание и то, что данный лист Е. «оторвал» от государственного регистрационного знака с большим трудом¹⁵.



По другому делу Московский городской суд согласился с постановлением мирового судьи, которым К. был признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ, выразившегося в управлении транспортным средством с государственными регистрационными знаками, оборудованными с применением самоклеющейся пленки, которая при обычном освещении не препятствовала идентификации транспортного средства, но в случае попадания на нее световых вспышек затрудняла распознавание номерного знака специальными техническими средствами фото- и видеофиксации¹⁶.

В связи с приведенными примерами следует обратить внимание на то, что состав рассматриваемого правонарушения будет иметь место во всех случаях, когда материалы и устройства, с применением которых оборудованы государственные регистрационные знаки, не обеспечивают возможности их *постоянной идентификации* независимо от погодных условий, уровня освещенности, угла обзора и других факторов либо затрудняют распознавание номерных знаков с помощью работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи. Таким образом, возможность идентификации номерного знака на момент остановки транспортного средства сотрудником ГИБДД, равно как и возможность его идентификации с применением отдельных средств автоматической фото- и видеофиксации, не может повлечь освобождение водителя от административной ответственности по ч. 2 комментируемой статьи.

Показательно в этом отношении дело П., рассмотренное Московским городским судом.



¹⁵ Постановление Московского городского суда от 8 июля 2014 г. № 4а-1491/14.

¹⁶ Постановление Московского городского суда от 15 октября 2014 г. № 4а-2878/14.

Постановлением мирового судьи, оставленным в силе решением судьи районного суда, П. была привлечена к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ за управление транспортным средством с государственными регистрационными знаками, оборудованными шторками автоматического закрывания, одна из которых на момент остановки транспортного средства сотрудником ГИБДД была открыта, а другая – частично закрыта.

В жалобе на данные постановления, поданной в Московский городской суд, П. ссылалась на то, что во время движения транспортного средства оба государственных регистрационных знака были открыты, а шторки автоматического закрывания фактически не использовались. Отклоняя приведенный довод, суд исходил из того, что при наличии таких шторок, находящихся в исправном состоянии, не обеспечивается возможность постоянной идентификации номерных знаков, так как с помощью пульта дистанционного управления водитель может мгновенно закрыть один номер или оба номера одновременно. Суд также учел, что ни при составлении протокола об административном правонарушении, ни в ходе судебного разбирательства П. не указывала на то, что рамки-шторки, установленные на государственных регистрационных номерах ее автомашины, находятся в неисправном состоянии, исключающем возможность их применения для закрытия госномера, а ссылалась лишь на то, что во время движения она фактически их не использовала. Кроме того, суд принял во внимание письменные объяснения П., собственноручно изложенные ею в протоколе об административном правонарушении, из содержания которых усматривалось, что номерные знаки ее автомашины были оборудованы стандартной рамкой, имеющей возможность опускания непрозрачного защитного покрытия для следования в условиях бездорожья для защиты лакокрасочного покрытия. Как указал суд, сведений о том, что на момент остановки П. сотрудником ГИБДД установленные на номерных знаках шторки автоматического закрывания были неисправны, в материалах дела нет и П. представлено не было.

При таких обстоятельствах жалоба П. была оставлена без удовлетворения¹⁷.

12. Действия водителя по управлению транспортным средством с государственными регистрационными знаками, установленными в перевернутом виде нижней частью кверху, либо с номерными знаками, полностью или частично закрытыми элементами конструкции транспортного средства (в том числе одного из них), например металлической дугой, лебедкой, а также с государственными регистрационными знаками, незначительно потертыми от времени, не образуют состав административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 комментируемой статьи. Указанные действия свидетельствуют о несоблюдении водителем требований ГОСТ Р 50577-93, предъявляемых к установке государственных регистрационных знаков, и подлежат квалификации по ч. 1 данной статьи.

Однако если внешний вид государственного регистрационного знака соответствует требованиям государственного стандарта, но сам знак установлен лицевой стороной к бамперу транспортного средства, то предпочтение должно отдаваться специальной норме ч. 2 комментируемой статьи, так как структура и характер материала покрытия обратной стороны номерного знака не обеспечивают возможности его постоянной идентификации, в том числе

¹⁷ Постановление Московского городского суда от 20 января 2012 г. № 4а-2781/11.

затрудняют распознавание государственного номера с помощью работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи¹⁸.

То же самое касается случаев управления транспортным средством с государственными регистрационными знаками, оборудованными рамками-перевертышами, которые при нажатии на кнопку, находящуюся в салоне автомашины, или на пульт дистанционного управления переворачиваются на 180°, меняя один номер, нанесенный на лицевую сторону государственного регистрационного знака, на другой номер или надпись, нанесенные на его обратную сторону, или на табличку без каких-либо надписей и обозначений.

Аналогичным образом следует квалифицировать действия водителя по управлению транспортным средством с государственными регистрационными знаками, на которых цифровые и буквенные обозначения, нанесенные предприятием-изготовителем, хотя и имеют выпуклый 3D рельеф, соответствующий требованиям п. 3.6 ГОСТ Р 50577-93, однако полностью выбелены или стерты. Содеянное представляет собой управление транспортным средством с **видоизмененными** знаками и подлежит квалификации по ч. 2 комментируемой статьи независимо от того, имела ли возможность распознавания таких знаков с применением автоматических средств фото- и видеофиксации, поскольку в рассмотренной ситуации возможность их постоянной идентификации исключена.

Государственные регистрационные знаки признаются видоизмененными и в том случае, когда нанесенные на них цифровые и буквенные обозначения (как все, так и некоторые из них) имеют потертости, полученные не в процессе эксплуатации транспортного средства, а в результате умышленного воздействия на номер с помощью посторонних предметов или средств (кислоты, наждачной (шлифовальной) бумаги, тяжелого предмета и т.п.). Правда, необходимо внести одно уточнение: управление транспортным средством с такими знаками не может быть квалифицировано по ч. 2 комментируемой статьи, если в результате механического или химического воздействия на номер имеющиеся на нем символы были полностью или частично искажены, что повлекло создание фактически нового номера.

Составом административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 анализируемой статьи, охватываются также случаи управления транспортным средством с государственными регистрационными знаками, на которых **поле лицевой стороны полностью закрыто пластиком или иным материалом**, не позволяющим различить не только нанесенные на знак обозначения, но и 3D рельеф имеющихся на нем комбинаций букв и цифр. В приведенном примере номерные знаки на транспортном средстве по существу отсутствуют, в связи с чем управление указанным транспортным средством подлежит квалификации по ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ¹⁹.

13. Объективная сторона состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 3 комментируемой статьи, состоит в установке на транспортном средстве заведомо подложных государственных регистрационных знаков.

Согласно позиции Верховного Суда РФ по ряду дел **под подложными государственными регистрационными знаками** понимаются, в частности:

– государственные регистрационные знаки, изготовленные не на предприятии-изготовителе целиком со всеми их элементами (например, это могут быть государственные регистрационные знаки, изготовленные из пластика, оргстекла, картона и т.п., полностью имитирующие подлинный номер, со всеми имеющимися на нем цифровыми и буквенными обозначениями, внесенными в регистрационные документы данного транспортного средства);

¹⁸ Подробную аргументацию см. в постановлении Московского городского суда от 15 сентября 2014 г. № 4а-2422/2014.

¹⁹ Наиболее типичные примеры административных правонарушений, квалифицируемых по ч. 2 комментируемой статьи, см. в Приложении № 6 к комментарию.

– государственные регистрационные знаки с какими-либо изменениями, полностью или частично искажающими нанесенные на них предприятием-изготовителем символы, осуществленными любым способом, в результате чего создается новый номер, не внесенный в регистрационные документы данного транспортного средства;

– государственные регистрационные знаки, выданные при государственной регистрации другого транспортного средства.

Приведенная позиция может служить серьезным ориентиром для судей и исключить случаи ошибочной квалификации подложных знаков в качестве нестандартных или видоизмененных²⁰.

Однако в деятельности судов подобные ошибки имеются. Например, в Обзоре судебной практики рассмотрения уголовных, гражданских дел и дел об административных правонарушениях за I квартал 2015 г., утв. на заседании Президиума Верховного суда Республики Татарстан 20 мая 2015 г., обращено внимание на то, что государственный регистрационный знак, изготовленный не на предприятии-изготовителе, но содержащий сочетание символов (цифр и букв), соответствующих символам государственного регистрационного знака, выданного органом ГИБДД при регистрации автомобиля, и соответствующий данным регистрационных документов на этот автомобиль, не может рассматриваться в качестве подложного.



Так, по делу К. Верховный суд Республики Татарстан, ссылаясь на правовую позицию Верховного Суда РФ по вопросу о подложности государственных регистрационных знаков, выраженную в постановлении от 1 августа 2014 г. № 56-АД14-6, тем не менее признал, что копия подлинного государственного регистрационного знака, изготовленная из бумаги в связи с утерей номерного знака, установленного на задней части транспортного средства К., не является подложным государственным регистрационным знаком, так как никаких изменений, которые бы искажали символы, имеющиеся на государственном регистрационном знаке, выданном органом ГИБДД при регистрации транспортного средства К., в данный знак не вносилось.

В то же время региональный суд сделал вывод о том, что изготовленная заявителем копия регистрационного знака не соответствует предъявляемым требованиям ГОСТ Р 50577-93 и была установлена на автомобиле К. в нарушение п. 2 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, согласно которому на механических транспортных средствах (кроме трамваев и троллейбусов) и прицепах должны быть установлены на

²⁰ См., например, постановления Верховного Суда РФ от 1 августа 2014 г. № 56-АД14-6, от 5 августа 2014 г. № 71-АД14-9, от 19 декабря 2014 г. № 5-АД14-21, от 26 января 2015 г. № 34-АД14-8.

предусмотренных для этого местах регистрационные знаки соответствующего образца²¹.

С таким выводом нельзя согласиться, так как сам факт кустарного изготовления государственного регистрационного знака, полностью имитирующего подлинный регистрационный знак, уже свидетельствует о его подложности.

14. Управление транспортным средством с подложными государственными регистрационными знаками (в том числе одним из них) подлежит квалификации по ч. 4 комментируемой статьи.

Состав данного правонарушения необходимо отграничивать от управления транспортным средством с государственными регистрационными знаками, оборудованными с применением устройств или материалов, препятствующих идентификации государственных регистрационных знаков либо позволяющих их видоизменить, наказуемого по ч. 2 рассматриваемой статьи. В том и в другом случае совершение противоправных действий в отношении транспортного средства приводит к полному или частичному изменению его регистрационного номера, указанного в регистрационных документах. В том и в другом случае измененные данные регистрационного номера могут ошибочно восприниматься окружающими в качестве подлинных.

Однако в первом случае изменение изначально подлинного государственного регистрационного знака осуществляется в результате механического или химического воздействия на его покрытие, разрушающего структуру материалов, примененных предприятием-изготовителем, например путем перебивки, вытравливания, стирания, закрашивания цифровых или буквенных обозначений, в результате чего создается новый номер. Во втором случае структура материалов покрытия, примененных предприятием-изготовителем, не изменяется и не разрушается – искажение номера происходит в результате нанесения на его лицевое поле (и) или символы дополнительного покрытия или использования дополнительных материалов.



Так, в постановлении по делу П., привлеченного к административной ответственности по ч. 4 ст. 12.2 КоАП РФ, Верховный Суд РФ согласился с выводом нижестоящих судов о том, что П. управлял транспортным средством с подложным передним государственным регистрационным знаком, поскольку на нем имелись следы красящего вещества, нанесенного на две цифры и одну букву номера. Как указал суд, это свидетельствует о том, что в регистрационный знак были внесены изменения, искажающие помещенные на него символы²².

Подложные знаки необходимо отличать и от видоизмененных знаков, о которых говорится в ч. 2 комментируемой статьи. Например, если в результате умышленного воздействия

²¹ Обзор судебной практики рассмотрения уголовных, гражданских дел и дел об административных правонарушениях за I квартал 2015 г. (утв. на заседании Президиума Верховного суда Республики Татарстан 20 мая 2015 г.).

²² Постановление Верховного Суда РФ от 19 декабря 2014 г. № 5-АД14-21.

на государственный регистрационный номер с помощью посторонних предметов или средств образовались потертости, затрудняющие идентификацию нанесенных на данный знак цифровых и буквенных обозначений, то, как уже отмечалось, мы имеем дело с видоизмененным знаком. Однако если в результате такого воздействия имеющиеся на номерном знаке цифровые и (или) буквенные обозначения были полностью или частично *искажены*, что повлекло создание нового номера, то государственный регистрационный знак следует считать подложным.

Таким образом, вопрос о наличии в действиях лица состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 4 анализируемой статьи, и об отграничении указанного состава от управления транспортным средством с государственными регистрационными знаками, видоизмененными или оборудованными с применением устройств или материалов, препятствующих идентификации государственных регистрационных знаков либо позволяющих их видоизменить или скрыть, квалифицируемого по ч. 2 данной статьи, должен решаться судом в каждом конкретном случае с учетом того, какой именно способ, повлекший ошибочное восприятие данных регистрационного номера, был применен.

15. Сфера применения положений ч. 4 комментируемой статьи не касается случаев управления транспортным средством со скрытыми, поддельными, измененными номерами узлов и агрегатов либо с подложным VIN номером. Согласно правовой позиции Верховного Суда РФ, изложенной в Обзоре судебной практики за III квартал 2006 г., в этом случае нарушается установленный в п. 11 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения запрет эксплуатации транспортных средств, имеющих скрытые, поддельные, измененные номера узлов и агрегатов, в связи с чем содеянное необходимо квалифицировать по ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ.

Следует также отметить позицию высшего судебного органа по вопросу управления транспортным средством, владелец которого произвел замену одного из его номерных узлов или агрегатов, например кузова, повлекшую изменение VIN номера данного транспортного средства. В постановлениях по конкретным делам Верховный Суд РФ неоднократно отмечал, что такие действия не могут квалифицироваться по ч. 4 комментируемой статьи, так как несоответствие номера узла или агрегата транспортного средства номерам узлов и агрегатов, указанным в его регистрационных документах и учетной карточке, не свидетельствует о подложности установленных на транспортном средстве государственных регистрационных знаков. При этом если в нарушение требований п. 7.18 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, изменения в конструкцию транспортного средства были внесены без разрешения органов ГИБДД, то водитель будет нести ответственность по ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ. Практика Верховного Суда РФ по этому вопросу уже достаточно устойчива.



Так, по одному из дел Верховный Суд РФ установил, что С. управлял транспортным средством, у которого была произведена замена кузова. По

другому делу суд установил, что А. управлял транспортным средством, у которого было заменено шасси. В обоих случаях в протоколах об административных правонарушениях, составленных сотрудниками ГИБДД в отношении указанных лиц, их действия были квалифицированы по ч. 4 ст. 12.2 КоАП РФ как управление транспортным средством с заведомо подложными номерами. И в обоих случаях мировые судьи согласились с такой квалификацией, признав С. и А. виновными в совершении вменяемых им административных правонарушений. Решениями судей районных и краевых судов постановления мировых судей были оставлены без изменений.

Верховный Суд РФ с таким выводом судебных инстанций не согласился.

По делу С. Верховный Суд РФ учел, что заявитель представил суду договор купли-продажи кузова и свидетельство о соответствии конструкции транспортного средства требованиям безопасности, выданное ГИБДД, а по делу А. – представленные заявителем договор купли-продажи номерных агрегатов, наряд-заказ на выполнение работ по замене и добавочный лист к декларации на товары, подтверждающий законность ввоза этих запчастей. При таких обстоятельствах Верховный Суд РФ сделал вывод о том, что государственные регистрационные знаки, установленные на автомашинах, которыми управляли С. и А., не могут считаться подложными. На этом основании все судебные постановления, вынесенные в отношении С., были отменены, а производство по делу прекращено в связи с отсутствием состава административного правонарушения²³.

Вместе с тем по делу А. свидетельство о соответствии конструкции транспортного средства требованиям безопасности дорожного движения, выданное органом ГИБДД, представлено не было. В связи с этим Верховный Суд РФ посчитал, что действия А. нарушают требования п. 7.18 Перечня неисправностей и условий, согласно которому запрещается эксплуатация транспортных средств в случае, если в конструкцию транспортного средства внесены изменения без разрешения ГИБДД или иных органов, определяемых Правительством РФ.

На этом основании Верховный Суд РФ признал, что действия А. подлежат квалификации по ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ. Между тем переквалификация совершенного А. деяния с ч. 4 ст. 12.2 КоАП РФ на ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ не представилась возможной, так как на момент рассмотрения жалобы А. в Верховном Суде РФ постановление мирового судьи о привлечении А. к административной ответственности было принято органом ГИБДД к исполнению. Как указал Суд, при таких обстоятельствах переквалификация действий А. приведет к нарушению принципа недопустимости двойной ответственности за одно и то же административное правонарушение.

С учетом изложенного все состоявшиеся в отношении А. решения были отменены, а производство по делу прекращено в связи с отсутствием состава административного правонарушения²⁴.

Отметим, что замена номерных узлов и агрегатов обязывает владельца транспортного средства не только получить свидетельство о соответствии конструкции транспортного средства требованиям безопасности дорожного движения, но и внести изменения в регистрационные документы транспортного средства, обратившись в органы ГИБДД в течение 10 суток

²³ Постановление Верховного Суда РФ от 5 августа 2014 г. № 71-АД14-9.

²⁴ Постановление Верховного Суда РФ от 1 августа 2014 г. № 56-АД14-6.

после произведенной замены. Иначе действия водителя по управлению таким транспортным средством могут быть квалифицированы по ч. 1 ст. 12.1 КоАП РФ как управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке.

16. Важное значение для характеристики объективной стороны состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 4 комментируемой статьи, имеет положение о том, что принадлежность установленных на транспортном средстве государственных регистрационных знаков иностранному государству сама по себе не свидетельствует об их подложности, как иногда считают на практике²⁵.



Так, в постановлении по конкретному делу Верховный Суд РФ не согласился с выводом нижестоящих судов о подложности иностранного государственного регистрационного знака, установленного на передней части транспортного средства под управлением С., основанным на протоколе об административном правонарушении, фототаблице, а также рапорте и показаниях инспектора ДПС, согласно которым на автомобиль С. на таможне был получен паспорт транспортного средства, государственные регистрационные знаки на данное транспортное средство не выдавались.

Как указал Суд, копий паспорта транспортного средства, а также документов, связанных с таможенным оформлением автомобиля С., в материалах дела об административном правонарушении не содержится. Объективных доказательств, подтверждающих либо опровергающих факт того, что на автомобиль, которым управлял С., были в установленном порядке получены какие-либо государственные регистрационные знаки, в материалах дела не имеется.

На этом основании суд признал, что в нарушение требований ст. 24.1, 26.1 КоАП РФ вопрос об отнесении установленного на передней части транспортного средства государственного регистрационного знака иностранного государства к подложным государственным регистрационным знакам по существу разрешен не был.

При таких обстоятельствах все состоявшиеся по делу судебные решения были отменены, а производство по делу прекращено в соответствии с п. 4 ст. 30.17 КоАП РФ в связи с недоказанностью обстоятельств, на основании которых были вынесены обжалуемые судебные акты²⁶.

17. **Субъектом** административных правонарушений, предусмотренных ч. 1, 2 и 4 рассматриваемой статьи, являются водители транспортных средств.

²⁵ Наиболее типичные примеры квалификации административных правонарушений по ч. 4 ст. 12.2 КоАП РФ см. в Приложении № 6 к комментарию.

²⁶ Постановление Верховного Суда РФ от 25 августа 2014 г. № 5-АД14-15.

С учетом того, что в силу ст. 3.8 КоАП РФ к водителям, не имеющим права управления транспортными средствами, не может быть применено наказание в виде лишения права управления транспортными средствами, в случае совершения ими административного правонарушения, предусмотренного ч. 4 комментируемой статьи, устанавливающей в качестве единственного основного наказания лишение права управления транспортными средствами, их действия могут быть квалифицированы только по ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ как управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортными средствами (п. 5 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 октября 2006 г. № 18).

Субъектом административного правонарушения, предусмотренного ч. 3 анализируемой статьи, могут быть граждане, должностные лица, ответственные за эксплуатацию транспортных средств, и юридические лица.

Применительно к административным правонарушениям, выявленным и зафиксированным с использованием специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, в роли **специального субъекта** административной ответственности выступает собственник транспортного средства (ст. 2.6.1 КоАП РФ).

18. С **субъективной стороны** административные правонарушения, предусмотренные ч. 1 комментируемой статьи, могут совершаться как умышленно, так и по неосторожности. Административные правонарушения, предусмотренные ч. 2–4 данной статьи, характеризуются только умышленной формой вины.

Показательным в связи с этим является дело Г., дошедшее до Верховного Суда РФ.



Постановлением мирового судьи, оставленным в силе вышестоящими судебными инстанциями, Г. был привлечен к административной ответственности по ч. 4 ст. 12.2 КоАП РФ за управление транспортным средством с подложными государственными регистрационными знаками.

Верховный Суд РФ все состоявшиеся по делу решения отменил, указав следующее.

В ходе производства по делу об административном правонарушении Г. заявлял, что данное транспортное средство принадлежит на праве собственности организации, наемным работником которой он является; конкретный автомобиль за ним не закреплен; при выходе на смену ему указывают, каким автомобилем он будет управлять, и выдают на него документы; переоборудованием указанного автомобиля он не занимался. Суд также учел, что согласно копии свидетельства о регистрации транспортного средства собственником названного автомобиля является организация. При этом в материалах дела отсутствуют данные, объективно свидетельствующие о том, что Г. знал о подложности государственного регистрационного знака, установленного на управляемом им транспортном средстве. Как указал Суд,

заявленные им доводы в ходе судебного разбирательства должным образом не проверялись.

На этом основании Суд признал, что дело об административном правонарушении было рассмотрено с нарушением требований ст. 24.1, 26.1 КоАП РФ о выяснении всех обстоятельств, имеющих значение для правильного разрешения дела.

При таких обстоятельствах производство по делу было прекращено в соответствии с п. 4 ст. 30.17 КоАП РФ²⁷.

Представляется, что в приведенном примере вывод Верховного Суда РФ о недоказанности вины Г. в совершении вменяемого ему правонарушения небезупречен, так как в силу п. 2.3.1 Правил дорожного движения перед выездом Г. был обязан проверить соответствие вверенного ему транспортного средства Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, в частности требованиям их п. 11, запрещающего эксплуатацию транспортных средств, имеющих скрытые, поддельные, измененные номера узлов и агрегатов или регистрационные знаки²⁸. Следовательно, при должной внимательности и осмотрительности Г. мог избежать нарушения требований Правил дорожного движения, которые он тем не менее нарушил.

Приведенный подход преобладает и в практике нижестоящих судов, в которой случаи прекращения производства по делам об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 4 комментируемой статьи, в связи с недоказанностью умысла лица, привлекаемого к административной ответственности, единичны.

19. **Протоколы** о рассматриваемых правонарушениях составляются должностными лицами органов внутренних дел (ч. 1, п. 1 ч. 2 ст. 28.3 КоАП РФ).

20. Дела об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 1–3 комментируемой статьи, **рассматриваются** начальником ГИБДД, его заместителем, начальником центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД, его заместителем, командиром полка (батальона, роты) дорожно-патрульной службы, его заместителем. По составам, предусмотренным ч. 1–2 данной статьи, дела могут рассматриваться старшими участковыми уполномоченными полиции, участковыми уполномоченными полиции, а ч. 1 – также сотрудниками ГИБДД, имеющими специальное звание (ст. 23.3 КоАП РФ).

Должностные лица военной автомобильной инспекции рассматривают дела об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 1–3 анализируемой статьи, в отношении должностных лиц воинской части, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, и водителей транспортных средств Вооруженных Сил РФ, внутренних войск МВД России, инженерно-технических, дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти или спасательных воинских формирований федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на решение задач в области гражданской обороны (ст. 23.77 КоАП РФ).

Дела по ч. 2 комментируемой статьи могут рассматриваться **судьями судов общей юрисдикции** в случае, если должностное лицо, на рассмотрение которого поступило такое дело, придет к выводу о необходимости назначения административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами, которое может быть применено только в судебном порядке, и передаст его (данное дело) на рассмотрение судье (ч. 2 ст. 23.1 КоАП

²⁷ Постановление Верховного Суда РФ от 19 декабря 2014 г. № 71-АД14-14.

²⁸ См., например, постановления Хабаровского краевого суда от 16 января 2014 г. № 4А-3/2014, Московского областного суда № 4а-325/14, Московского городского суда от 5 марта 2015 г. № 4а-0343/15.

РФ). При этом судья, установив состав административного правонарушения, вправе назначить любое наказание в пределах санкции ч. 2 анализируемой статьи.

Дела по ч. 4 данной статьи рассматриваются только судьями судов общей юрисдикции (ч. 1 ст. 23.1 КоАП РФ).

По общему правилу дела, подведомственные судьям судов общей юрисдикции, рассматриваются **мировыми судьями**.

Судьи районных судов рассматривают такие дела лишь в том случае, если по делу проводилось **административное расследование** (абз. 2 ч. 3 ст. 23.1 КоАП РФ) (о понятии административного расследования см. п. 13 комментария к ст. 12.1 КоАП РФ). На практике объективная необходимость в назначении административного расследования по делам об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 4 комментируемой статьи, отсутствует. Поэтому все такие дела рассматриваются мировыми судьями.

Оснований для проведения административного расследования по делам об административных правонарушениях, отнесенных к исключительной компетенции органов ГИБДД, также нет.

21. Постановления по делам об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 1, 2 (в случае рассмотрения дела органом ГИБДД) и 3 комментируемой статьи, не могут быть вынесены по истечении **двух месяцев** со дня совершения административного правонарушения. Постановление по делу об административном правонарушении, предусмотренном ч. 2 (в случае передачи дела на рассмотрение судье) и 4 анализируемой статьи, не может быть вынесено по истечении **трех месяцев** со дня совершения административного правонарушения.

22. **Днем совершения** указанных правонарушений следует считать день их обнаружения (пресечения) уполномоченным должностным лицом.

23. **Местом совершения** административных правонарушений, предусмотренных ч. 1, 2 и 4 комментируемой статьи, является место их обнаружения (пресечения) уполномоченным должностным лицом. Например, в случае выявления административного правонарушения с использованием специального технического средства, работающего в автоматическом режиме, имеющего функции фото- и киносъемки, видеозаписи, местом совершения данного правонарушения будет считаться место установки соответствующего средства фото- или видеофиксации. Место совершения административного правонарушения, предусмотренного ч. 4 данной статьи, определяется местом нахождения транспортного средства, например местом его постановки на стоянку.

Статья 12.3. Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения

(наименование в ред. федеральных законов от 21.04.2011 № 69-ФЗ, от 25.12.2012 № 252-ФЗ)

1. Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе регистрационных документов на транспортное средство, а в установленных случаях документов, предусмотренных таможенным законодательством Таможенного союза, с отметками таможенных органов, подтверждающими временный ввоз транспортного средства, –

(в ред. федеральных законов от 25.04.2002 № 41-ФЗ, от 24.07.2007 № 210-ФЗ, от 25.12.2012 № 252-ФЗ, от 08.06.2015 № 143-ФЗ)

влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере пятисот рублей.

(в ред. федеральных законов от 22.06.2007 № 116-ФЗ, от 23.07.2013 № 196-ФЗ)

2. Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов на право управления им, страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортного средства, за исключением случая, предусмотренного частью 2 статьи 12.37 настоящего Кодекса, а в случаях, предусмотренных законодательством, путевого листа или товарно-транспортных документов, –

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.