

Министерство образования и науки Российской Федерации  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**  
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет юридический  
Кафедра конституционного права  
Направление подготовки 40.03.01 – Юриспруденция

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Зав. кафедрой

 С.В. Чердаков

« 21 » 02 2019 г.

**БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА**

на тему: Особенности привлечения к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусмотренного статьей 12.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях

Исполнитель

студент группы 521узб 2

21.02.2019

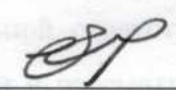


М. В. Семёнов

Руководитель

доцент, канд. юрид. наук

21.02.19



С. В. Чердаков

Нормоконтроль

21.02.19



О. В. Громова

Благовещенск 2019


(подпись студента)

Министерство образования и науки Российской Федерации  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**  
**(ФГБОУ ВО «АмГУ»)**

Факультет юридический  
Кафедра конституционного права

УТВЕРЖДАЮ

Зав. кафедрой

 С. В. Чердаков

«15» 06 2018 г.

**ЗАДАНИЕ**

К бакалаврской работе студента Семёнова Максима Владимировича.

1. Тема выпускной квалификационной работы: Особенности привлечения к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусмотренного статьей 12.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

(утверждена приказом от 20.11.2018 г. № 2725-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта): 10 февраля 2019 года.

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе: Конституция Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Федеральный закон «О безопасности дорожного движения».

4. Содержание выпускной квалификационной работы (перечень подлежащих разработке вопросов): Теоретические основы административной ответственности за нарушения правил дорожного движения; особенности возбуждения и рассмотрения дел об управлении транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых их эксплуатация запрещена.

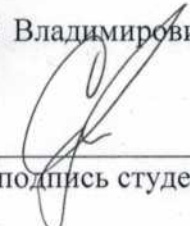
5. Перечень материалов приложения: (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.): нет

6. Консультанты по выпускной квалификационной работе (с указанием относящихся к ним разделов): старший преподаватель Кокамбо Юлия Дмитриевна.

7. Дата выдачи задания: 15 июня 2018 года.

Руководитель бакалаврской работы (проекта): Чердаков Сергей Владимирович, к.ю.н., доцент.

Задание принял к исполнению (дата): 15 июня 2018 года.

  
(подпись студента)

## РЕФЕРАТ

Бакалаврская работа содержит 60 с., 52 источника.

**АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, АДМИНИСТРАТИВНОЕ ПРАВОНАРУШЕНИЕ, ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДОРОЖНО – ТРАНСПОРТНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ, УМЫСЕЛ, НЕОСТОРОЖНОСТЬ**

Цель исследования бакалаврской работы заключается в раскрытии особенностей привлечения к административной ответственности за управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена.

Объектом исследования бакалаврской работы являются общественные отношения, возникающие в процессе привлечения к административной ответственности за управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена.

Предметом – совокупность норм отечественного законодательства, регламентирующих применение мер административной ответственности за управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение	6
1 Теоретические основы административной ответственности за нарушения правил дорожного движения	9
1.1 Административная ответственность за нарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения: понятие и становление	9
1.2 Основания для привлечения к административной ответственности за управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена	12
1.3 Система наказаний, назначаемых за совершение административных правонарушений, предусмотренных ст. 12.5 КоАП РФ	17
2 Особенности возбуждения и рассмотрения дел за управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена	20
2.1 Возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения	20
2.2 Проблемы квалификации административных правонарушений за управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена	25
Заключение	49
Библиографический список	54

## ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ОБОЗНАЧЕНИЯ, СОКРАЩЕНИЯ

ГИБДД – Государственная инспекция безопасности дорожного движения;

ДТП – дорожно-транспортное происшествие;

ДПС – дорожно-патрульная служба

КоАП РФ – Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях;

ПДД РФ – Правила дорожного движения Российской Федерации.

## ВЕДЕНИЕ

Количество транспортных средств на дорогах нашей страны с каждым годом неуклонно растёт, и, как следствие, всё большее количество людей становится участниками правоотношений связанных с правилами дорожного движения. Даже не являясь водителем, каждый из нас является участником дорожного движения, как минимум, в качестве пешехода.

Таким образом, тема бакалаврской работы является актуальной и значимой, а практическое значение результатов представленной работы состоит в том, что сформулированные в ней выводы могут быть использованы для восполнения пробелов и дальнейшего развития законодательства в области правоприменительной практики в частности по статье 12.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях<sup>1</sup>.

В то же время, степень научной разработанности данной темы оставляет желать лучшего, что, впрочем, не слишком удивительно, учитывая то, что сами правила дорожного движения, в более или менее привычном нам виде, с введением соответствующей ответственности за их нарушение, появились только в 1968 году, а в современной России это ещё более поздний срок – 23 октября 1993 г., когда постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации была утверждена действующая редакция Правил дорожного движения Российской Федерации<sup>2</sup>. Впрочем, немало изменений с той поры претерпела и двенадцатая глава КоАП РФ, которой и предусматривается ответственность за правонарушения в области дорожного движения.

В данной работе будет рассмотрена эволюция вышеназванных изменений на примере статьи 12.5 КоАП РФ в частности ее части 3.1 (управление транспортным средством при наличии технической неисправности, в том числе с то-

---

<sup>1</sup> Войтенков Е. А. Юридические исследования в области безопасности дорожного движения: историко-правовой аналитический обзор // История государства и права. 2012. № 24. С. 34.

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (ред. от 04.12.2018) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

нировкой на передних стёклах автомобиля или предметами ограничивающими обзор с места водителя).

Кодексом об административных правонарушениях РФ предусмотрена административная ответственность за данные нарушения. Однако на практике возникают проблемы в квалификации таких нарушений, не говоря уже о технической сложности привлечения к административной ответственности по некоторым частям данной статьи КоАП РФ.

Цель бакалаврской работы заключается в раскрытии особенностей привлечения к административной ответственности за управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена.

Для достижения цели исследования поставлены следующие задачи:

- раскрыть понятие и процесс становления административной ответственности за нарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- рассмотреть основания для привлечения к административной ответственности за управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена;
- охарактеризовать систему наказаний, назначаемых за совершение административных правонарушений, предусмотренных ст. 12.5 КоАП РФ;
- выявить особенности возбуждения и рассмотрения дел за управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена;
- обозначить проблемы квалификации административных правонарушений за управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена.

Объектом исследования бакалаврской работы являются общественные отношения, возникающие в процессе привлечения к административной ответственности за управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена.

Предметом – совокупность норм отечественного законодательства, регламентирующих применение мер административной ответственности за управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена.

Нормативную базу исследования составили: Конституция Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Правила дорожного движения Российской Федерации, а также приказы Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Методологическую базу бакалаврской работы составили следующие методы исследования:

- системный, примененный при характеристике состава административного правонарушения и производства по делу;
- логический – при изложении всей работы, формулировании выводов и предложений;
- статистический – при анализе отчетности о дорожно-транспортных происшествиях;
- метод анализа (при выборке тематического материала из различных изданий);

Нормативную базу исследования составили: Конституция Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Правила дорожного движения Российской Федерации, а также приказы Министерства внутренних дел Российской Федерации.



# 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

## 1.1 Административная ответственность за нарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения: понятие и становление

В нашей стране первый автомобиль проехал по улицам Санкт-Петербурга в 1895 году<sup>3</sup>, но к началу XX века количество автомобилей неуклонно росло, и в 1910 году Россия ратифицировала Международную конвенцию относительно передвижения автомобилей<sup>4</sup>, нормы которой стали обязательными для исполнения на дорогах Российской империи.

В период преобразований на территории России первой половины XX века вопросы обеспечения безопасности дорожного движения не рассматривались среди приоритетных направлений государства. Однако в ходе развития экономики страны увеличивался автомобильный парк, и развивалась дорожная инфраструктура, и как следствие – участились случаи автомобильных аварий и гибели в них людей. Совокупность появившихся проблем поставила вопросы по принятию мер, регулирующих процесс обеспечения безопасности дорожного движения, соответственно, необходимость определения мер ответственности за нарушения установленного порядка участниками дорожного движения. В рассматриваемый период административно-правовые основы в области дорожного движения регламентировались большим количеством субъектов - органов государственного управления и местных органов государственной власти, в компетенцию которых входило управление этого процесса<sup>5</sup>.

В 60-х годах XX столетия уже советским государством были предприняты первые шаги по консолидации законодательства об административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

---

<sup>3</sup> Первый автомобиль в России [Электронный ресурс]. URL: <http://biofile.ru/his/532.html>. (дата обращения: 30.12.2018).

<sup>4</sup> Международная конвенция относительно передвижения автомобилей (11 октября 1909 г., Париж) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных с иностранными государствами. М., 1921. С. 45.

<sup>5</sup> Войтенков Е. А. Юридические исследования в области безопасности дорожного движения: историко-правовой аналитический обзор // История государства и права. 2012. № 24. С. 36.

Между тем, только в 80-х годах прошлого века были осуществлены комплексные меры, результатом которых стало принятие в 1985 году первого Кодекса Российской Советской Федеративной Социалистической республики об административных правонарушениях<sup>6</sup>.

Радикальные преобразования девяностых в России, практически приостановили действия КоАП РСФСР, в результате вновь появилось множество норм, в том числе и регламентирующих безопасность дорожного движения, заключенных в отдельных актах в виде различных положений, регламентов, инструкций, которые описывали порядок обеспечения в области дорожного движения и определяли основы привлечения к административной ответственности за их нарушения. Результатом сложившейся ситуации и накопившихся проблем в области обеспечения безопасности дорожного движения, стало отсутствие к середине девяностых годов XX века действенных правовых механизмов и системы государственного управления безопасностью дорожного движения, которое известный правовед Е.А. Ляшенко<sup>7</sup> охарактеризовал, как критическое состояние данного процесса. Назрела насущная необходимость принятия специального закона и аккумуляции норм, определяющих ответственность за нарушения в области дорожного движения, как минимум в единый раздел Кодекса об административных правонарушениях.

Поэтому в середине девяностых годов XX века был разработан и принят Закон Российской Федерации «О безопасности дорожного движения»<sup>8</sup>. Данный акт стал основой программы развития и систематизации законодательства в сфере организации и обеспечения безопасности дорожного движения.

Принятый Закон Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» не только регламентировал основные права, обязанности и ответственность всех субъектов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, участников дорожного движения, органов исполнительной и законо-

---

<sup>6</sup> Кодекс РСФСР об административных правонарушениях от 20.06.1984 (ред. от 20.03.2001) // Ведомости ВС РСФСР. 1984. № 27. Ст. 909.

<sup>7</sup> Ляшенко Е. А. Административная ответственность за нарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения - возникновение, становление, современность // Юристъ-Правоведъ. 2015. №2. С. 76.

<sup>8</sup> Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 27.12.2018) // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

дательной власти. Но и отдал приоритет программно-целевому планированию и управлению обеспечением безопасности дорожного движения в нашей стране, способствовал осуществлению перехода от ведомственного регулирования правоотношений в данной сфере к государственному нормативному строительству.

Конечно же, одним из самых значимых событий в развитии административного права в Российской Федерации стало принятие в 2001 году Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях<sup>9</sup>, который привел нормативно-правовой материал, составляющий институт административной ответственности, в единую систему, определил административные правонарушения, в том числе и в области безопасности дорожного движения, а также регламентировал порядок производства по делам об административных правонарушениях, в том числе и в рассматриваемой нами сфере.

Самые значимые, для темы нашего бакалаврского исследования нововведения, произошли в период 2010 – 2014 годов. Именно на этом временном отрезке динамично изменяются и Правила дорожного движения и нормы ст. 12.5 КоАП РФ.

Так, например, в усовершенствованной редакции появляется ч. 3.1 ст. 12.5 КоАП РФ – Управление транспортным средством, на котором установлены стекла (в том числе покрытые прозрачными цветными пленками), светопропускание которых не соответствует требованиям технического регламента о безопасности колесных транспортных средств.

Современная ситуация в области дорожного движения в России продолжает оставаться сложной, но, в то же время, если в 2017 году зафиксировано 152852 дорожно-транспортных происшествия, в которых погибло 17185 человек, а 194266 – получили ранение, то в 2018 году эти показатели несколько снизились, составив 133203 – дорожно-транспортных происшествия, при 16638 – погибших, 168146 – получивших ранения<sup>10</sup>.

Таким образом, административная ответственность за нарушения в об-

---

<sup>9</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 06.02.2019) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1. Ст. 1.

<sup>10</sup> Статистика ДТП в Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: [http:// provodim24.ru/statistika-dtp.html](http://provodim24.ru/statistika-dtp.html). (дата обращения: 30.12.2018).

ласти дорожного движения, с момента своего возникновения претерпела немало изменений. Современный мир невозможно представить без автомобильной техники, играющей ведущую роль в экономической и социальной деятельности жизни людей. Требования к техническому состоянию автомобилей и их безопасности всё возрастают, а вместе с ними совершенствуются и нормы ответственности за нарушения связанные с автотранспортом и дорожным движением вообще.

### **1.2 Основания для привлечения к административной ответственности за управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена**

Под административно-правовой ответственностью за правонарушения в области дорожного движения следует понимать разновидность государственного принуждения, особый вид административной ответственности, выражающийся в применении уполномоченным государственным органом или должностным лицом к субъекту, совершившему правонарушение в области дорожного движения, предусмотренной главой 12 КоАП РФ административной санкции на основании вынесенного постановления о привлечении к административной ответственности<sup>11</sup>.

Административная ответственность как вид государственного принуждения характеризуется следующими признаками:

- урегулирована нормами административного права, содержащимися в федеральных законах и законах субъектов РФ;
- основанием ее применения является административное правонарушение;
- состоит в применении к виновным административных наказаний;
- привлечение физических и юридических лиц;
- применяется должностными лицами органов исполнительной власти и судами<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> Иванов И. С. Практический комментарий к главе 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения». М.: Юрист, 2013. С. 6.

<sup>12</sup> Россинский Б. В. Административная ответственность: курс лекций. М.: Норма, 2009. С. 168.

Основанием применения административной ответственности является совершение административного правонарушения.

Не каждое деяние, даже содержащее все признаки административного правонарушения – противоправность, виновность, наказуемость, – является административным правонарушением. В конкретном деянии может отсутствовать состав административного правонарушения, что исключает привлечение лица, его совершившего, к административной ответственности.

Понимание состава административного правонарушения важно для обеспечения законности при привлечении лица к административной ответственности.

Под составом административного правонарушения следует понимать установленную правом совокупность признаков, при наличии которых конкретное деяние становится административным правонарушением<sup>13</sup>.

Наличие состава административного правонарушения в том или ином деянии служит единственным основанием наступления административной ответственности за его совершение. Однотипные признаки состава административного правонарушения в совокупности образуют так называемые элементы состава административного правонарушения. К элементам состава административного правонарушения относятся: объект, объективная сторона, субъект, субъективная сторона.

Объект административного правонарушения – это общественные отношения, урегулированные нормами права и охраняемые мерами административной ответственности.

Объектом рассматриваемых правонарушений являются общественные отношения, которые обеспечивают безопасность участников дорожного движения.

Объективная сторона административного правонарушения в области дорожного движения в большинстве случаев сопряжена с участием транспортного средства в дорожном движении, а поэтому складывается из активных действий.

---

<sup>13</sup> Агапов А. В. Административное право: учебник. М.: Юрайт, 2016. С. 186.

В нашем случае активные действия выражаются в управлении транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена, что, несомненно, представляет опасность или препятствия для других участников дорожного движения.

Правонарушения, ответственность за которые предусмотрена ст. 12.5 КоАП РФ являются довольно распространенными, так только в Амурской области в 2018 году было зарегистрировано 4 325 подобных правонарушений<sup>14</sup>.

Объективную сторону состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ, образует управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения эксплуатация транспортного средства запрещена, за исключением неисправностей и условий, указанных в частях 2 – 7 данной статьи<sup>15</sup>.

Рассмотрим объективную сторону данного правонарушения по каждой части в отдельности.

По части 2 ст. 12.5 КоАП РФ, квалифицируются действия водителя, управлявшим транспортным средством с заведомо неисправными тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством (в составе поезда). И основная сложность при квалификации действий водителя при данном правонарушении это именно «заведомость» которую на практике доказать практически невозможно.

В Амурской области в 2018 году не было зарегистрировано ни одного правонарушения, предусмотренных частью 2 ст. 12.5 КоАП РФ.

Объективную сторону административного правонарушения, предусмотренного частью 3 ст. 12.5 КоАП РФ, составляет управление транспортным средством, на передней части которого установлены световые приборы с огнями красного цвета или световозвращающие приспособления красного цвета, а

---

<sup>14</sup> Статистика ДТП в Амурской области [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru/r/28/statistika.dtp/> (дата обращения: 30.12.2018).

<sup>15</sup> Иванов И. С. Практический комментарий к главе 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения». М.: Юрист, 2013. С. 12.

равно световые приборы, цвет огней и режим работы которых не соответствуют требованиям Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.

В части 3.1 ст. 12.5 КоАП РФ предусмотрена ответственность за Управление транспортным средством, на котором установлены стекла (в том числе покрытые прозрачными цветными пленками), светопропускание которых не соответствует требованиям технического регламента о безопасности колесных транспортных средств.

По данным статистики, количество правонарушений, предусмотренных частями 3 и 3.1 ст. 12.5 КоАП РФ, в Амурской области в 2018 году выросло по сравнению с 2017 годом на 138% и составило 193<sup>16</sup>.

Объективную сторону состава административного правонарушения, предусмотренного частью 4 ст. 12.5 КоАП РФ, образует управление транспортным средством, на котором без соответствующего разрешения установлены устройства для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации).

В Амурской области подобные нарушения – большая редкость. Они более характерны для больших мегаполисов, где установка подобных устройств на автомобиле может давать определённые преимущества в движении в плотном потоке автотранспорта.

Объективная сторона состава административного правонарушения, предусмотренного частью 4.1 ст. 12.5 КоАП РФ, заключается в управлении транспортным средством, на котором незаконно установлен опознавательный фонарь легкового такси или опознавательный знак «Инвалид»<sup>17</sup>.

Объективная сторона состава административного правонарушения, предусмотренного частью 5 ст. 12.5 КоАП РФ, заключается в использовании при движении транспортного средства устройств для подачи специальных световых

---

<sup>16</sup> Статистика ДТП в Амурской области [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru/r/28/statistika.dtp/>. (дата обращения: 30.12.2018).

<sup>17</sup> Иванов И. С. Практический комментарий к главе 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения». М.: Юрист, 2013. С. 14.

или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации), установленных без соответствующего разрешения.

Здесь, как можно заметить, практически копируется норма четвертой части данной статьи, с тем лишь отличием, что в данном случае водитель не только управляет автомобилем с устройством для подачи специальных световых или звуковых сигналов, но и использует его. При этом санкция по данным частям практически одинаковая, что можно трактовать либо как излишнюю жесткость, либо, наоборот, мягкость законодателя. Лишение права управления транспортными средствами от года до полутора лет, в первом случае, и от полутора лет, до двух – во втором.

В части 6 ст. 12.5 КоАП РФ предусмотрена ответственность водителей за управление транспортным средством, на наружные поверхности которого незаконно нанесены специальные цветографические схемы автомобилей оперативных служб.

И, наконец, 7 часть ст. 12.5 КоАП РФ – Управление транспортным средством, на которое незаконно нанесена цветографическая схема легкового такси.

Рассмотрим признаки субъекта правонарушения, предусмотренного ст. 12.5 КоАП РФ.

Первым признаком является то, что субъектами данного правонарушения могут быть только физические лица, однако привлекаться к ответственности, за нарушения по данной статье могут ответственные и юридические лица. Статья 2.3 КоАП РФ относит к физическим лицам, субъектам административной ответственности, лица, достигшие к моменту совершения административного правонарушения возраста шестнадцати лет. Военнослужащие, граждане, призванные на военные сборы, и имеющие специальные звания сотрудники органов внутренних дел, органов и учреждений уголовно исполнительной системы, Государственной противопожарной службы и таможенных органов несут за административные правонарушения, предусмотренные главой 12 КоАП РФ, административную, а не дисциплинарную, ответственность на общих основаниях. Иностранцы граждане и лица без гражданства, совершившие на терри-



тории России административные правонарушения, предусмотренные главой 12, в соответствии с ч. 1 ст. 2.6 КоАП РФ подлежат административной ответственности на общих основаниях<sup>18</sup>.

В статье 2.4 КоАП РФ говорится, что административной ответственности подлежит должностное лицо в случае совершения им административного правонарушения в связи с неисполнением либо ненадлежащим исполнением своих служебных обязанностей. Применительно к нашей статье таким ответственным лицом является механик организации, ответственный за выпуск транспортных средств на маршрут в надлежащем техническом состоянии.

Второй признак – это совершение правонарушения субъектом – собственником (владельцем) транспортного средства.

Третий признак заключается в том, что совершить правонарушение, предусмотренное ст. 12.5 КоАП РФ могут участники дорожного движения, в частности водители. Согласно Правилам дорожного движения, участник дорожного движения - это лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства. Водители, а именно все, кто управляют транспортными средствами на законных основаниях, то есть имеют право управления, однако нарушают установленные требования, связанные с постановкой транспортных средств на учет, их идентификацией, передвижением и т.п.

Форма вины, мотив и цель административного правонарушения в ст. 12.5 КоАП РФ не называются, в связи с чем к данному составу применяются общие положения, содержащиеся в статьях 1.5, 2.1, 2.2 КоАП РФ.

### **1.3 Система наказаний, назначаемых за совершение административных правонарушений, предусмотренных ст. 12.5 КоАП РФ**

Административные наказания, предусмотренные Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях, дифференцируются в зависимости от степени общественной опасности правонарушения<sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> Коваленко К. Е. Субъект как элемент юридического состава административных правонарушений в области дорожного движения // NovaInfo.Ru. 2014. № 28. С. 325.

<sup>19</sup> Агапов А. В. Административное право: учебник. М.: Юрайт, 2016. С. 192.

В целом за административные правонарушения, предусмотренные ст. 12.5 КоАП РФ может применяться три различных вида наказаний:

- во-первых, предупреждение;
- во-вторых, административный штраф;
- в-третьих, лишение права управления транспортными средствами<sup>20</sup>.

Наказание в форме предупреждения назначается за малозначительные, с точки зрения общественной опасности, правонарушения, предусмотренные частью 1 ст. 12.5 КоАП РФ.

Предупреждение – это административное наказание, особенность которого состоит в том, что в данном случае оно служит альтернативой административного штрафа, размер которого равен 500 рублям.

Особенность данного вида административного наказания заключается в том, что оно устанавливается за впервые совершенные административные правонарушения при отсутствии причинения вреда или возникновения угрозы причинения вреда жизни и здоровью людей, объектам животного и растительного мира, окружающей среде, объектам культурного наследия (памятникам истории и культуры) народов Российской Федерации, безопасности государства, угрозы чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также при отсутствии имущественного ущерба<sup>21</sup>. Так, согласно ст. 3.4. КоАП РФ применение предупреждения влечет для нарушителя соответствующие правовые последствия, в частности, лицо, которому назначено это административное наказание, на основании ст. 4.6 КоАП РФ, считается подвергнутым этому наказанию в течение одного года со дня окончания исполнения постановления о назначении предупреждения. Если же в течение этого года такое лицо совершит новое административное правонарушение, то к нему будет применено более строгое административное наказание.

Наказание в виде административного штрафа предусмотрено для всех частей ст. 12.5 КоАП РФ. Сумма штрафа варьируется от 500 до 5000 рублей.

---

<sup>20</sup> Агапов А. В. Административное право: учебник. М.: Юрайт, 2016. С. 192.

<sup>21</sup> Афонин В. В. Особенности привлечения участников дорожного движения к административной ответственности // Наука и практика. 2014. № 2. С. 14.

Лишение права управления транспортными средствами, в качестве санкции, предусмотрено частями 3 – 6 ст.12.5 КоАП РФ<sup>22</sup>.

С учетом того, что к водителям, не имеющим права управления транспортными средствами, не может быть применено наказание в виде лишения права управления транспортными средствами, их действия подлежат квалификации только по части 1 статьи 12.7 КоАП РФ и в случае совершения ими административных правонарушений, предусмотренных статьями главы 12 КоАП РФ, устанавливающими в качестве единственного основного наказания лишение права управления транспортными средствами<sup>23</sup> (например, частью 4 статьи 12.2, частями 3, 4, 5 и 6 статьи 12.5, частью 3 статьи 12.10, частью 4 статьи 12.15, за исключением фиксации этого правонарушения работающими в автоматическом режиме техническими средствами, а также частью 3 статьи 12.27 КоАП РФ).

---

<sup>22</sup> Якимов А. Ю. Особенности нормативной правовой основы назначения и исполнения административного наказания в виде лишения права управления автотранспортными средствами // Вестник Московского университета. 2015. № 6. С. 194.

<sup>23</sup> Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.10.2006 № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» (ред. от 09.02.2012) // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2006. № 12.

## 2 ОСОБЕННОСТИ ВОЗБУЖДЕНИЯ И РАССМОТРЕНИЯ ДЕЛ ОБ УПРАВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ ПРИ НАЛИЧИИ НЕИСПРАВНОСТЕЙ ИЛИ УСЛОВИЙ, ПРИ КОТОРЫХ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЗАПРЕЩЕНА

### 2.1 Возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения

Возбуждение дела об административном правонарушении является первоначальной стадией производства по делу, имеющей решающее значение в определении события административного правонарушения, фиксации обстоятельств, относящихся к этому событию, определении подведомственности (подсудности) рассмотрения дела<sup>24</sup>.

В соответствии со ст. 28.1 КоАП РФ поводами к возбуждению дела об административном правонарушении являются:

- непосредственное обнаружение должностными лицами, уполномоченными составлять протоколы об административных правонарушениях, достаточных данных, указывающих на наличие события административного правонарушения;

- поступившие из правоохранительных органов, а также из других государственных органов, органов местного самоуправления, от общественных объединений материалы, содержащие данные, указывающие на наличие события административного правонарушения;

- сообщения и заявления физических и юридических лиц, а также сообщения в средствах массовой информации, содержащие данные, указывающие на наличие события административного правонарушения (за исключением административных правонарушений, предусмотренных частью 2 статьи 5.27 и статьей 14.52 КоАП РФ);

- фиксация административного правонарушения в области дорожного движения или административного правонарушения в области благоустройства территории, предусмотренного законом субъекта Российской Федерации, со-

---

<sup>24</sup> Агапов А. В. Административное право: учебник. М.: Юрайт, 2016. С. 246.

вершенного с использованием транспортного средства либо собственником или иным владельцем земельного участка либо другого объекта недвижимости, работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото и киносъемки, видеозаписи;

- подтверждение содержащихся в сообщении или заявлении собственника (владельца) транспортного средства данных о том, что в случаях, предусмотренных пунктом 4 ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ, транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица<sup>25</sup>.

Дело об административном правонарушении может быть возбуждено должностным лицом, уполномоченным составлять протоколы об административных правонарушениях, только при наличии хотя бы одного из поводов, предусмотренных частями 1, 1.1 и 1.3 ст. 28.1 КоАП РФ, и достаточных данных, указывающих на наличие события административного правонарушения<sup>26</sup>.

Дело об административном правонарушении считается возбужденным с момента:

- составления протокола осмотра места совершения административного правонарушения;

- составления первого протокола о применении мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении, предусмотренных статьей 27.1 КоАП РФ;

- составления протокола об административном правонарушении или вынесения прокурором постановления о возбуждении дела об административном правонарушении;

- вынесения определения о возбуждении дела об административном правонарушении при необходимости проведения административного расследования, предусмотренного статьей 28.7 КоАП РФ;

- вынесения постановления по делу об административном правонаруше-

---

<sup>25</sup> Антонов С. Н., Россинский Б. В. Правонарушения в области дорожного движения: практический комментарий. М.: Библиотечка «Российской газеты», 2014. С. 40.

<sup>26</sup> Афонин В. В. Особенности привлечения участников дорожного движения к административной ответственности // Наука и практика. 2014. № 2. С. 15.

нии в случае, предусмотренном частью 1 или 3 статьи 28.6 КоАП РФ<sup>27</sup>.

В случае отказа в возбуждении дела об административном правонарушении при наличии материалов, сообщений, заявлений, указанных в пунктах 2 и 3 части 1 ст. 28.1 КоАП РФ, должностным лицом, рассмотревшим указанные материалы, сообщения, заявления, выносится мотивированное определение об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении<sup>28</sup>.

При принятии решения о возбуждении дела об административном правонарушении весьма важна его правильная первоначальная квалификация. Ряд статей КоАП РФ содержит составы административных правонарушений, пограничные с преступлениями. Следует учитывать, что отграничение указанных противоправных действий от уголовно наказуемых деяний осуществляется по соответствующим статьям УК РФ, содержащим квалифицирующие признаки преступлений (например, размер причиненного ущерба). При оценке отличий административных правонарушений от дисциплинарных проступков необходимо учитывать положения ст. 2.5 КоАП РФ.

О совершении административного правонарушения в области дорожного движения составляется протокол. В протоколе указываются дата и место его составления, должность, фамилия и инициалы лица, составившего протокол, сведения о лице, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, фамилии, имена, отчества, адреса места жительства свидетелей и потерпевших, если имеются свидетели и потерпевшие, место, время совершения и событие административного правонарушения, статья КоАП РФ, предусматривающая административную ответственность за данное административное правонарушение, объяснение физического лица или законного представителя юридического лица, в отношении которых возбуждено дело, иные сведения, необходимые для разрешения дела<sup>29</sup>.

При составлении протокола, лицу, в отношении которого возбуждено де-

---

<sup>27</sup> Антонов С. Н., Россинский Б. В. Правонарушения в области дорожного движения: практический комментарий. М.: Библиотечка «Российской газеты», 2014. С. 42.

<sup>28</sup> Афонин В. В. Особенности привлечения участников дорожного движения к административной ответственности // Наука и практика. 2014. № 2. С. 15.

<sup>29</sup> Ноговицина Е. Н. Особенности оформления материалов дела об административном правонарушении в области дорожного движения // Наука и практика. 2015. № 2. С. 88.

ло об административном правонарушении, а также иным участникам производства по делу в обязательном порядке разъясняются их права и обязанности, предусмотренные КоАП РФ, о чем делается запись в протоколе.

Лицу, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, либо его законному представителю, должна быть предоставлена возможность ознакомления с протоколом. Это лицо вправе представить объяснения и замечания по содержанию протокола, которые прилагаются к протоколу. Протокол подписывается должностным лицом, его составившим, физическим лицом или законным представителем юридического лица, в отношении которых возбуждено дело об административном правонарушении. В случае отказа от подписания протокола в нем делается соответствующая запись. Лицу, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, под расписку вручается копия протокола об административном правонарушении (ст. 28.2 КоАП РФ)<sup>30</sup>.

Важно отметить, что в ст. 28.6 КоАП РФ предусмотрены случаи, когда протокол об административном правонарушении не составляется. Так, протокол не составляется, если при совершении административного правонарушения назначается административное наказание в виде предупреждения или административного штрафа, а уполномоченным на то должностным лицом (в области дорожного движения – это либо сотрудник ДПС ГИБДД, либо участковый (старший) уполномоченный полиции) на месте совершения правонарушения выносится постановление по делу об административном правонарушении о назначении наказания в виде предупреждения или административного штрафа. Однако, если лицо, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, оспаривает наличие события административного правонарушения и (или) назначенное ему административное наказание, протокол составляется в обязательном порядке<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup> Ноговицина Е. Н. Особенности оформления материалов дела об административном правонарушении в области дорожного движения // Наука и практика. 2015. № 2. С. 89.

<sup>31</sup> Антонов С. Н., Россинский Б. В. Правонарушения в области дорожного движения: практический комментарий. М.: Библиотечка «Российской газеты», 2014. С. 43.

Протокол также не составляется в случае выявления административного правонарушения, предусмотренного гл. 12 КоАП РФ, зафиксированного с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото и киносъемки, видеозаписи (далее – средства фотовидеофиксации нарушений).

На стадии возбуждения дела об административном правонарушении в области дорожного движения в отдельных случаях составляется протокол осмотра места совершения административного правонарушения (ст. 28.1.1 КоАП РФ). Такой протокол составляется немедленно, после выявления совершения правонарушения, предусмотренного ст. 12.24 КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего» или ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего»<sup>32</sup>.

Осмотр места совершения административного правонарушения осуществляется лицами, уполномоченными составлять протоколы об административных правонарушениях, в присутствии двух понятых. Содержание и порядок заполнения этого процессуального документа определены в ч. 4 - 9 ст. 28.1.1 КоАП РФ<sup>33</sup>.

В соответствии с ч. 1 ст. 28.3 КоАП РФ протоколы об административных правонарушениях в области дорожного движения (а также протоколы осмотра места совершения правонарушения) вправе составлять сотрудники Госавтоинспекции, перечисленные в п. 5 - 8 ч. 2 ст. 23.3 КоАП РФ, и участковые уполномоченные полиции (п. 9 ч. 2 ст. 23.3 КоАП РФ).

Возбуждение дела об административном правонарушении может сопро-

---

<sup>32</sup> Иванов И. С. Практический комментарий к главе 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения». М.: Юрист, 2013. С. 36.

<sup>33</sup> Пустовойт И. И. Меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения // Общество и право. 2012. № 5. С. 232.



вождаться проведением административного расследования.

В ч. 1 ст. 28.7 КоАП РФ установлено, что в случаях, если после выявления административного правонарушения в области дорожного движения осуществляются экспертиза или иные процессуальные действия, требующие значительных временных затрат, проводится административное расследование. В области дорожного движения административное расследование, как правило, проводится при выявлении правонарушений, предусмотренных ст. 12.24 и ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ<sup>34</sup>.

Решение о проведении административного расследования принимается должностным лицом, уполномоченным составлять протокол о соответствующем административном правонарушении, в виде определения. Содержание определения о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования, порядок ознакомления с ним заинтересованных лиц, место и сроки проведения установлены в частях 3 – 5.2 ст. 28.7 КоАП РФ. По окончании административного расследования составляется протокол об административном правонарушении либо выносится постановление о прекращении дела об административном правонарушении<sup>35</sup>.

Таким образом, можно сделать вывод, что при принятии решения о возбуждении или отказе в возбуждении дела об административном правонарушении, в области дорожного движения, необходимо руководствоваться Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях.

## **2.2 Проблемы квалификации административных правонарушений за управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена**

При всей своей кажущейся малозначительности и небольшом размере штрафа нарушения по статье 12.5 КоАП РФ тем не менее зачастую достаточно сложно квалифицировать. Так, например, проведенный нами опрос среди дей-

---

<sup>34</sup> Пустовойт И. И. Меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения // Общество и право. 2012. № 5. С. 232.

<sup>35</sup> Гареева З. В. Проблемы производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения // Вестник НЦБЖД. 2013. №4. С. 12.

ствующих сотрудников полиции показал, что в условно смоделированной ситуации, при которой в тёмное время суток на автомобиле не работает освещение государственного регистрационного знака, лишь 54% опрошенных квалифицировало данное нарушение как наличие технической неисправности, 35% как нарушение ст. 12.2 ч.1 (нечитаемый государственный регистрационный знак) и 11% усмотрело в данной ситуации два нарушения сразу<sup>36</sup>.

Другая гипотетическая ситуация – водитель автомобиля, при повороте, развороте, перестроении, не обозначил свой маневр соответствующим указателем поворота, (статья 12.14 ч.1 КоАП РФ) по причине того, что сгорела лампочка в указателе поворота. Здесь мнения так же разделились примерно в таких же пропорциях.

По большому счёту, здесь, конечно, нет большой беды, так как санкции по статьям 12.14 ч.1 и 12.2 ч.1 совпадают с санкцией за нарушение по статье 12.5 ч.1. однако, и здесь существуют определенные нюансы. Дело в том, что в ситуации, когда транспортное средство зарегистрировано на юридическое лицо, то есть организацию, ответственность за нарушения предусмотренные статьёй 12.5 наряду с водителем несёт ещё и механик данной организации, выпустивший транспортное средство на линию при наличии технической неисправности, и само юридическое лицо.

Штрафы в таких случаях могут достигать от 5000 до 8000 рублей, на должностное лицо, и до 50 000 на юридическое. Нужно ли говорить, что мало кому хочется платить от 8 до 50 тысяч рублей за не горящую лампочку и привлекаемые к ответственности лица идут на множество ухищрений, чтобы этой ответственности избежать.

При этом все процедуры по привлечению к ответственности должностного лица возлагаются на инспектора составившего первоначальный материал. Зачастую же, поиски ответственного за выпуск лица, представляют собой нетривиальную задачу, особенно в отдаленных и больших по площади районах.

---

<sup>36</sup> Пустовойт И. И. Меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения // Общество и право. 2012. № 5. С. 232.

Кроме того, подчас и сами руководители организаций, намеренно или объективно, не в силах разобраться в хитросплетениях своих кадровых перестановок, что затрудняет привлечение виновных к ответственности.

В итоге, сложность процедуры привлечения по данной статье и большие размеры штрафов, рисуящие перед сотрудником полиции не иллюзорную картину перспективы хождения по судебным инстанциям, заставляют его иначе квалифицировать нарушения, казалось бы, напрямую касающиеся статьи 12.5 как это было представлено в приведенных выше примерах.

Что касается проблем квалификации правонарушения предусмотренного ч. 2 ст.12.5 КоАП РФ, то здесь наибольшую трудность представляет доказывание «заведомости», то есть осведомленности, в данном случае, водителя транспортного средства о том, что на его автомобиле не исправна тормозная система. Казалось бы, все признаки административного правонарушения налицо, отсутствует только субъективная сторона, внутренняя сторона противоправного посягательства, основными характеристиками которой выступают вина, мотивы, цель.

Вина, как психическое отношение лица к совершаемому им деянию и его последствиям.

Формами вины, как известно, могут быть умысел и неосторожность.

Умысел – заранее обдуманное намерение, когда лицо осознает противоправный характер деяния, предвидит наступление его вредных последствий, желает их наступления (прямой умысел) либо не желает, но сознательно допускает их наступление (косвенный умысел)<sup>37</sup>.

Неосторожность в свою очередь может проявляться как:

- небрежность. Правонарушитель не осознавал, не предвидел возможности наступления вредных последствий, хотя должен был и мог их предвидеть и осознавать по обстоятельствам дела;
- самонадеянность. Правонарушитель осознавал, предвидел, но легкомысленно рассчитывал на предотвращение вредных последствий.

---

<sup>37</sup> Агапов А. В. Административное право: учебник. М.: Юрайт, 2016. С. 300.

Кроме вины как основного признака, в субъективную сторону правонарушения включаются также:

- мотив – внутреннее побуждение к совершению правонарушения, то есть то что «толкает» совершить правонарушение;
- цель – конечный результат, которого хочет достичь правонарушитель, то есть то к чему он стремится, совершая правонарушение<sup>38</sup>.

Таким образом, если в деянии лица усматривается совокупность четырех юридических элементов, то оно подвергается административному наказанию. Отсутствие хотя бы одного из указанных элементов не дает основания для привлечения нарушителя к административной ответственности.

По отношению к 12 главе КоАП РФ данные положения административного права выглядят, как минимум, странно. Очевидно что, лицо, привлекаемое к ответственности за нарушение ПДД санкция по которому, например, лишение права управления транспортными средствами, естественно будет утверждать, что оно не знало, не предвидело, не желало... Хотя такие утверждения сами по себе выглядят достаточно не убедительно, когда, например, водитель, совершивший подобное правонарушение, управлял автомобилем не имея при себе документов предусмотренных ПДД, то есть уже умышленно нарушал закон, однако именно по статьям с «заведомостью» привлечь его будет практически невозможно.

Вот один из таких примеров, с которым нам довелось столкнуться в нашей практике.

19.07.2016 г. В 12 часов 30 минут на 2 км технической дороги Углегорск - Стартовый комплекс был остановлен автомобиль с заведомо подложными (принадлежащими другому автомобилю) государственными регистрационными знаками. Данным автомобилем управлял гр. Н.

По данному факту был составлен административный материал по ст. 12.2. ч. 4 КоАП РФ. Так как окончательное решение по данной статье принимается судьёй. Инспектором ДПС был составлен Административный протокол и соб-

---

<sup>38</sup> Агапов А. В. Административное право: учебник. М.: Юрайт, 2016. С. 301.

ран первоначальный материал для осуществления производства по делу об административном правонарушении.

В соответствии со ст. 2.1 КоАП РФ Административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое настоящим Кодексом или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

Событие административного правонарушения, в данном случае, налицо.

Состав административного правонарушения образуют четыре элемента:

Объект правонарушения – те общественные отношения, которые оно нарушает. В данном случае были явно нарушены Правила дорожного движения.

Объективная сторона правонарушения – гр. Н управлял автомобилем с заведомо подложными государственными номерами.

Субъект правонарушения – физическое лицо, обладающее признаком вменяемости и достигшее определённого возраста лицо - в данном случае гр. Н.

Субъективная сторона правонарушения – вина в форме умысла или неосторожности, цель.

По мнению суда, не доказанной была только субъективная сторона правонарушения<sup>39</sup>. Субъективная сторона, как мы уже говорили, – это внутреннее психическое отношение лица к совершаемому им деянию. В отличие от признаков объективной стороны преступления, доступных для непосредственного восприятия другими лицами, признаки субъективной стороны недоступны для непосредственного наблюдения и устанавливаются на основании показаний, данных лицом, а также на основании анализа и оценки объективных признаков правонарушения. Другими словами, лицо совершившее правонарушение естественно будет утверждать, что оно не знало... не предвидело.... и не желало...<sup>40</sup> Поэтому в анализируемом примере судебной практики, нам остается лишь анализ объективных признаков.

---

<sup>39</sup> Постановление мирового судьи Свободненского района по делу № 12-84/2016 [Электронный ресурс]. URL: <http://sudpractic.ru/sudebnaya-praktika-po-st--16-15.90-koap-rf.html>. (дата обращения: 30.12.2018).

<sup>40</sup> Агапов А. В. Административное право: учебник. М.: Юрайт, 2016. С. 306.

Статья 2.2 КоАП РФ устанавливает две формы вины в административном праве умысел и неосторожность.

Во-первых, административное правонарушение признается совершенным умышленно, если лицо, его совершившее, сознавало противоправный характер своего действия (бездействия), предвидело его вредные последствия и желало наступления таких последствий или сознательно их допускало либо относилось к ним безразлично.

Во-вторых, административное правонарушение признается совершенным по неосторожности, если лицо, его совершившее, предвидело возможность наступления вредных последствий своего действия (бездействия), но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывало на предотвращение таких последствий, либо не предвидело возможности наступления таких последствий, хотя должно было и могло их предвидеть.<sup>41</sup>

Дело в том, что в отношении вышеупомянутого нами водителя Н., кроме всего прочего, был составлен административный материал по ст. 12.3 ч.1 КоАП РФ – за управление данным автомобилем, не имея при себе предусмотренных ПДД регистрационных документов на данное транспортное средство. Кроме того, у водителя так же отсутствовал путевой лист, где должны были стоять отметки механика и медика о выпуске на линию, и страховой полис ОСАГО. Этот момент очень важен, для понимания всей картины в целом. Получается явная и довольно ясная причинно-следственная связь между этими правонарушениями. Из анализа действий данного водителя транспортного средства видно, что он знал о том, что регистрационных документов на автомобиль нет, как и путевого листа и полиса ОСАГО. Тем не менее он, сознавая противоправный характер своих действий не имея при себе никаких документов, кроме водительского удостоверения, взялся управлять данным автомобилем, т.е сознательно допускал нарушение п.2.1.1. ПДД<sup>42</sup>.

---

<sup>41</sup> Иванов И. С. Практический комментарий к главе 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения». М.: Юрист, 2013. С. 48.

<sup>42</sup> Постановление мирового судьи Свободненского района по делу № 12-84/2016 // [Электронный ресурс]. URL: <http://sudpractic.ru/sudeb№aya-praktika-po-st--16-15.90-koap-rf.html>. (дата обращения: 30.12.2018).

Речь, на наш взгляд, в данном случае может идти о двойной (смешанной) форме вины. То есть виновный замышлял совершить один административный проступок, но, по не зависящим от него обстоятельствам, в результате совершил правонарушение, описываемое другой статьей.

По аналогии с уголовным правом можно заключить, что двойная форма вины это вина в форме умысла, поскольку законопослушный человек в принципе допускать мысль о сознательном нарушении закона не должен.

Следовательно, если бы, рассматриваемый нами водитель, изначально не собирался нарушать административное законодательство, то и не был бы привлечён по более строгой статье КоАП РФ.

Тем не менее, в постановлении суда сказано, что «суд пришел к выводу о том, что в действиях гр. Н. состава административного правонарушения, предусмотренного ч.4 ст. 12.2 КоАП РФ не имеется на основании того, что признак «заведомости» применительно к нормам данной статьи КоАП РФ означает, что лицу должно быть достоверно известно, что автомобиль не состоит на учёте в ГИБДД, государственные знаки на него никто не получал»<sup>43</sup>.

В то же время, водителю было определённо известно о том, что регистрационных документов, путевого листа и полиса ОСАГО на данный автомобиль нет, а значит, нет и возможности узнать, что это за автомобиль, состоит ли он вообще на учете в ГИБДД, какие на нём установлены гос. номера и так далее. Как водитель с многолетним стажем гр. Н. должен был, и мог, предвидеть негативные последствия своих действий, но сознательно их допускал либо относился к ним безразлично, занимая при этом удобную позицию «незнания и отсутствия заведомости».

Если подойти к вопросу с другой стороны – а мог ли и хотел ли гр. Н. знать о юридической чистоте данного автомобиля? Уже сам факт отсутствия каких либо документов на данный автомобиль насторожил бы и менее опытного водителя. Однако гражданин Н. предвидя возможные вредные последствия

---

<sup>43</sup> Постановление мирового судьи Свободненского района по делу № 12-84/2016 [Электронный ресурс]. URL: <http://sudpractic.ru/sudeb№aya-praktika-po-st--16-15.90-koap-rf.html>. (дата обращения: 30.12.2018).

сознательно их допускал либо относился к ним безразлично, что в соответствии с п.1 ст. 2.2 КоАП РФ является даже не неосторожностью а прямым умыслом в нарушении действующего законодательства.

Подводя итог всему выше сказанному, хочется отметить, что хотя гр. Н. в своих объяснениях и заявляет о том, что ему ничего не было известно о том, что номера на автомобиле являются подложными, анализ и оценка объективных признаков правонарушения говорит об обратном.

Следовательно, субъективная сторона правонарушения – вина в форме умысла, на наш взгляд – имеет место быть, а значит, есть и состав административного правонарушения.

Тем не менее, суд не внял нашим доводам и оставил своё первоначальное решение в силе<sup>44</sup>.

Очевидным является, на наш взгляд, и то, что подобный итог, в настоящее время, характерен для любого дела по статье с «заведомостью».

Особая проблема видится в том, что это, как правило, те статьи, окончательное решение по которым принимает судья, то есть инспектор ДПС на месте нарушения составляет протокол и направляет его в суд, для принятия решения. В случае отмены такого протокола, инспектора ждёт как минимум устное замечание, либо дисциплинарное взыскание, хотя, казалось бы, он выполнил свои должностные обязанности в полном объеме - выявил правонарушение, составил протокол и направил его в суд, для принятия решения.

С другой стороны, ещё более странно будет выглядеть признание водителя привлеченного, по статье с «заведомостью», например 12.5 ч.2, что он действительно знал, о том, что у него на автомобиле не работают тормоза и действительно желал нарушить общественный порядок и поставить своими действиями под угрозу жизнь и здоровье других граждан.

В то же время, трудности с квалификацией того или иного правонарушения по ст. 12.5 КоАП РФ испытывают не только сотрудники полиции, но и су-

---

<sup>44</sup> Постановление мирового судьи Свободненского района по делу № 12-84/2016 [Электронный ресурс]. URL: <http://sudpractic.ru/sudeb№aya-praktika-po-st--16-15.90-koap-rf.html>. (дата обращения: 30.12.2018).



ды. Примером тому может послужить судебная практика по ч. 3 ст. 12.5 КоАП РФ.

Так, например, 17 мая 2017 года. Мировой судья Благовещенского городского судебного участка № 5 рассмотрел дело об административном правонарушении по ст. 12.5 ч. 3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее КоАП РФ) в отношении гражданина Р. Из протокола об административном правонарушении следует, что Р. управлял транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых, в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, эксплуатация транспортного средства запрещена, а именно: на передних световых приборах указанного автомобиля установлены приборы цвет, режим которых не соответствует требованиям Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, на автомобиле установлены газоразрядные лампы не предусмотренные конструкцией транспортного средства, в нарушение п. 2.3.1 ПДД РФ, п. 3.4 и п. 3.6 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации. Гражданин Р. в судебном заседании вину в совершенном правонарушении не признал, просил переqualificировать его действия с ч. 3 ст. 12.5 КоАП РФ на ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ, поскольку автомобиль он приобрел в дилерском центре с установленным на нем оборудованием. Анализируя в совокупности представленные доказательства, суд пришел к следующим выводам.

В представленных материалах дела, в том числе в протоколе об административном правонарушении, не указано, что установленные на передней части автомобиля под управлением Р. световые приборы с газоразрядными лампами светились огнями синего цвета или имели световозвращающие приспособления синего цвета. Вместе с тем, из пояснений участников процесса, предоставленных материалов нашел подтверждение факт установки Р. в осветительных приборах, установленных на передней части автомобиля, газоразрядных ламп, хотя подобная установка не соответствует требованиям конструкции

транспортного средства, то есть действия Р. надлежит квалифицировать по ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ.<sup>45</sup>

Приведём другой пример из судебной практики, рассматривающий аналогичный случай. 09 февраля 2017 года в 15 часов 30 минут на 577 км автодороги «Благовещенск – Тында» гражданин С. управлял транспортным средством, на передней части которого были установлены световые приборы, режим работы которых не соответствует требованиям Основных положений пункта 3.4, а, соответственно, и п. 3.1 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещена эксплуатация транспортных средств. В отношении данного гражданина был составлен административный протокол по ст. 12.5 ч.3 КоАП РФ и направлен в суд. В суде, гражданин С. заявил, что требует переквалифицировать его нарушение с ч. 3 ст.12.5 КоАП РФ на ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ. В обоснование жалобы указывает, что при установке на транспортном средстве газоразрядных источников света в световые приборы (фары), предназначенные для галогенных источников света, режим работы световых приборов не меняется, поэтому его действия подлежат квалификации по ч. 1 ст.12.5 КоАП РФ.

Изучив материалы дела об административном правонарушении, проверив обоснованность доводов, изложенных в жалобе, суд пришел к выводу, что указанная жалоба по изложенным в ней доводам удовлетворению не подлежит.<sup>46</sup>

Обратим особое внимание, что фабула протокола об административном правонарушении совершенно одинакова и то, каким цветом светили лампы, ни в первом, ни во втором случае не указываются. Однако в первом случае суд счел возможным переквалифицировать нарушение, а во втором случае гражданин был лишен права управления транспортными средствами на 6 месяцев, что по сравнению со штрафом в 500 рублей, на наш взгляд, представляет большую разницу.

Вопрос о фабулах в административных материалах сам по себе мог бы,

---

<sup>45</sup> Постановление мирового судьи Благовещенского городского судебного участка № 5 Амурской области по делу №5-2424/2017 [Электронный ресурс]. URL : <http://sudpractic.ru/sudeb№aya-praktika-po-st-3-16-1-koap-rf.html>. (дата обращения: 30.12.2018).

<sup>46</sup> Постановление мирового судьи Тындинского городского судебного участка № 2 Амурской области по делу № 5-68/17 [Электронный ресурс]. URL : <http://sudpractic.ru/sudeb№aya-praktika-po-st-16-2-koap-rf.html>. (дата обращения: 30.12.2018).

пожалуй, составить тему отдельного исследования и не только по статье 12.5 КоАП РФ. Дело в том, что фобулы, как правило, берутся из текста КоАП РФ, однако такой подход, как мы имели возможность убедиться на примере из судебной практики, не всегда отвечает требованиям судьи. Вопрос же о том, как, в таком случае, действовать, к примеру, инспектору ДПС, следовать тексту КоАП РФ или выполнять пожелания конкретного суда или судьи, остаётся открытым.

Теперь, скажем несколько слов о проблемах квалификации нарушений предусмотренных в части 3.1 статьи 12.5 КоАП РФ.

За управление автомобилем, на котором установлены стекла (в том числе покрытые прозрачными цветными пленками), светопропускание которых не соответствует требованиям технического регламента о безопасности колесных транспортных средств, – предусмотрено наложение административного штрафа в размере пятисот рублей<sup>47</sup>.

Однако чтобы привлечь нарушителя по данной части, данной статьи, инспектору ДПС придётся предварительно провести замер светопропускаемости стекла специальным прибором. Для этого, ещё несколько лет назад, инспектору необходимо было вытереть начисто и насухо замеряемое стекло, что само по себе со стороны выглядит достаточно нелепо – инспектор ДПС протирает стёкла остановленному нарушителю, затем откалибровать прибор, ознакомив с результатами водителя, и только после этого произвести замеры в трёх разных точках, после чего, по известной формуле, высчитать среднее значение и в том случае, если оно не соответствует требованиям ГОСТа – составить административный материал. При всём при этом, при проведении процедуры замера, необходимо было учитывать параметры окружающей среды – температуру и влажность воздуха, а так же атмосферное давление. Каким образом инспектор ДПС должен был устанавливать на месте эти значения, нигде не оговаривалось. Другими словами, любой желающий уйти от ответственности водитель мог обжа-

---

<sup>47</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 06.02.2019) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1. Ст. 1.

ловать постановление за тонировку сославшись на то, что влажность, либо давление, либо температура воздуха не была учтена и у инспектора не было собой термометра и барометра<sup>48</sup>.

В настоящее время ситуация несколько поменялась, что подтверждает и судебная практика. Примером тому может послужить постановление Первого заместителя Председателя Верховного Суда Российской Федерации Серкова П.П., который рассмотрел жалобу некоего гражданина Н. на постановление инспектора ДПС ОГИБДД УВД по г. Пскову от 17 октября 2010 года, по делу об административном правонарушении, предусмотренном частью 3.1 статьи 12.5 КоАП РФ. В результате, было установлено, что постановлением инспектора ДПС ОГИБДД УВД по г. Пскову от 17 октября 2010 года гражданин Н. признан виновным в совершении административного правонарушения, ответственность за которое предусмотрена частью 3 статьи 12.5 КоАП РФ, и подвергнут административному наказанию в виде административного штрафа в размере 500 рублей.

Не согласившись с состоявшимися по данному делу об административном правонарушении решениями, Н. обратился с надзорной жалобой в Верховный Суд Российской Федерации.

Ознакомившись с доводами жалобы, изучив материалы дела, оснований для удовлетворения указанной жалобы Верховный Суд не нашел, так как, в соответствии с частью 3.1 статьи 12.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях административным правонарушением признается управление транспортным средством, на котором установлены стекла (в том числе покрытые прозрачными цветными пленками), светопропускание которых не соответствует требованиям технического регламента о безопасности колесных транспортных средств. Согласно пункту 3.5.2 Технического регламента о безопасности колесных транспортных средств (утвержден Постановлением Правительства РФ от 10.09.2009 № 720 (в ред. от 10.09.2010) светопропускание

---

<sup>48</sup> Шагапсоев З. Л., Кунунникова Н. Г. К вопросу о совершенствовании правовой базы современной политики в области организации и безопасности дорожного движения // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2013. № 1. С. 48.

ветрового стекла, передних боковых стекол и стекол передних дверей (при наличии) должно составлять не менее 70 процентов. Из материалов дела усматривается, что 17 октября 2010 года в 09 часов 50 минут на Октябрьском просп., д. 50 в г. Пскове Н. управлял транспортным средством – автомобилем с тонированными передними боковыми стеклами, светопропускание которых составляет 13,5%, что не соответствует пункту 3.5.2 Технического регламента о безопасности колесных транспортных средств. Указанные обстоятельства были зафиксированы инспектором ДПС ГИБДД УВД по г. Пскову с использованием измерителя светопропускания стекол «Тоник» (заводской номер 2465), утвержденного в установленном порядке в качестве средства измерения, имеющего свидетельство о поверке со сроком действия до 20 сентября 2011 года, подтверждающее технические характеристики прибора и его пригодность к применению в полном соответствии с руководством по эксплуатации измерителя светопропускания стекол. Все собранные по делу об административном правонарушении доказательства получили оценку в соответствии с требованиями статьи 26.11 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Действия Н. правильно квалифицированы по части 3.1 статьи 12.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Постановление, вынесенное в отношении Н. по делу об административном правонарушении, предусмотренном частью 3.1 статьи 12.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, было оставлено без изменения, жалоба Н. – без удовлетворения.<sup>49</sup>

В настоящее время, при замере светопропускаемости стёкол, замер производится только в одной точке стекла, а требования к окружающей среде касаются только температуры воздуха. Однако в зимнее время, привлечь нарушителя к ответственности по-прежнему не представляется возможным, что, на наш взгляд, так же является пробелом в законодательстве и проблемой правоприменения данной части статьи.

---

<sup>49</sup> Постановление заместителя Председателя Верховного Суда РФ от 02.06. 2011 № 91 - АД11 – 1 [Электронный ресурс]. URL: <http://base.garant.ru/58202999/>. (дата обращения: 30.12.2018).

Более того, в судебной практике встречаются примеры, в которых граждане, привлеченные к ответственности по ч. 1.3 ст. 12.5 КоАП РФ, вообще ставят под сомнение законность применения каких либо измерительных средств.

Например, Конституционный Суд Российской Федерации, рассмотрев по требованию гражданина А. вопрос о возможности принятия его жалобы к рассмотрению в заседании Конституционного Суда Российской Федерации, установил, что в своей жалобе в Конституционный Суд Российской Федерации гражданин А. оспаривает конституционность части 1 и пункта 6 части 2 статьи 23.3 «Органы внутренних дел (полиция)», части 2 статьи 26.2 «Доказательства», части 1 статьи 26.8 «Показания специальных технических средств», части 1 статьи 27.1 «Меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении» и части 1 статьи 28.8 «Направление протокола (постановления прокурора) об административном правонарушении для рассмотрения дела об административном правонарушении» КоАП Российской Федерации. Как следует из представленных материалов, решением суда общей юрисдикции, оставленным без изменения вышестоящим судом, заявителю было отказано в удовлетворении требования об отмене постановления должностного лица органа внутренних дел о привлечении его к административной ответственности за совершение правонарушения, предусмотренного частью 3.1 статьи 12.5 «Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена» КоАП Российской Федерации. Суд счел доказанным факт управления заявителем автомобилем с тонированными передними боковыми стеклами, светопропускаемость которых не соответствует требованиям технического регламента о безопасности колесных транспортных средств. По мнению заявителя, использование специальных технических средств, которые не исключают ошибки в показаниях, приводит к нарушению его прав, гарантированных статьями 17, 21, 23, 45, 48, 49, 50 и 52 Конституции Российской Федерации.

Конституционный Суд Российской Федерации, изучив представленные материалы, не находит оснований для принятия данной жалобы к рассмотре-

нию. Оспаривая конституционность положений Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, заявитель не приводит каких-либо доводов, свидетельствующих о неопределенности данных законоположений. Вместо этого он указывает, что в его деле при определении светопропускаемости стекол транспортного средства использовались показания специальных технических средств, которые не подтверждены другими доказательствами. Таким образом, заявитель фактически выражает несогласие с судебными решениями, вынесенными по его делу.

В конечном счёте, Конституционный Суд Российской Федерации отказал в принятии к рассмотрению жалобы гражданина А., поскольку она не отвечает требованиям Федерального конституционного закона «О Конституционном Суде Российской Федерации», в соответствии с которыми жалоба в Конституционный Суд Российской Федерации признается допустимой.<sup>50</sup>

В то же время, нарушения по ч.1 ст. 12.5 КоАП РФ, обозначенные в Приложении к Основным положениям по допуску к эксплуатации транспортных средств пункте 7.3 перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств – установлены дополнительные предметы или нанесены покрытия, ограничивающие обзорность с места водителя – совсем не требуют таких сложных процедур, как замер тонировки<sup>51</sup>.

Например, широко применяемые в настоящее время каркасные сетки или шторы на передних боковых стёклах автомобиля или та же самая зеркальная тонировка. На наш взгляд, целесообразно было бы внести изменение в закон и производить замер тонировки только в том случае, если водитель не согласен с тем, что он нарушил ПДД. Тем более, что подобные примеры уже зафиксированы в судебной практике.

---

<sup>50</sup> Определение Конституционного Суда РФ от 24.01.2013 № 25-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Анисимова Сергея Анатольевича на нарушение его конституционных прав рядом положений Кодекса российской Федерации об административных правонарушениях» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70285260/>. (дата обращения: 30.12.2018).

<sup>51</sup> Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (ред. от 04.12.2018) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

Например, из Постановления заместителя Председателя Верховного Суда Российской Федерации Серкова П.П., рассмотревшего жалобу гражданина Х. на постановление инспектора ДПС ОГИБДД УВД г. Казани Республики Татарстан от 30 сентября 2010 года, следует, что постановлением инспектора ДПС ОГИБДД УВД г. Казани Республики Татарстан от 30 сентября 2010 года, Х. признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного частью 3.1 статьи 12.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, и подвергнут административному наказанию в виде административного штрафа в размере 500 рублей. Гражданин Х. обратился с надзорной жалобой в Верховный Суд Российской Федерации, в которой просит состоявшиеся в отношении него по делу об административном правонарушении, предусмотренном частью 3.1 статьи 12.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, постановления отменить, считая их незаконными<sup>52</sup>.

Изучив материалы дела об административном правонарушении, доводы надзорной жалобы, Суд нашел указанную жалобу подлежащей удовлетворению по следующим основаниям. Как усматривается из материалов дела, 30 сентября 2010 года в отношении Х. вынесено постановление об административном правонарушении, предусмотренном частью 3.1 статьи 12.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, за управление транспортным средством – автомобилем марки Х., государственный регистрационный знак Х. с нанесенными на стекла пленками, не соответствующими ГОСТу.

В надзорной жалобе Х. указывает, что светопропускаемость стекол была определена инспектором ГИБДД визуально без применения соответствующего средства измерения. Этот довод заявлялся Х. и при обжаловании постановления инспектора ГИБДД в Приволжский районный суд г. Казани, а затем в Верховный суд Республики Татарстан. Оставляя без изменения постановление инспектора ДПС ОГИБДД УВД г. Казани от 30 сентября 2010 года, судья При-

---

<sup>52</sup> Постановление заместителя Председателя Верховного Суда РФ от 08.08. 2011 № 11 - АД11 – 17 [Электронный ресурс]. URL : <http://base.garant.ru/12188759/>. (дата обращения: 30.12.2018).



волжского районного суда г. Казани в решении от 2 ноября 2010 года указал, что при вынесении постановления событие административного правонарушения не оспаривал, в связи с чем, неприменение специальных технических средств для измерения светопропускания стекол не может служить основанием к отмене обжалуемого постановления должностного лица.

Однако с таким выводом судьи районного суда Верховный Суд не согласился. Согласно Перечню неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, методы проверки приведенных параметров регламентированы ГОСТ Р 51709-2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки». В силу пункта 4.7.3 ГОСТ Р 51709-2001 светопропускание стекол, в том числе покрытых прозрачными цветными пленками, должно соответствовать ГОСТ 5727. В соответствии с пунктом 5.7.1 ГОСТ Р 51709-2001 светопропускание стекол по 4.7.3 проверяют по ГОСТ 27902 с помощью специальных приборов для измерения светопропускания стекол с автоматической компенсацией внешней засветки вне зависимости от толщины автомобильных стекол. Аналогичные требования к проверке технического состояния транспортных средств установлены в «Наставлении по техническому надзору Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации». Согласно пункту 14.3.11 указанного Наставления проверка технического состояния осуществляется с использованием средств технического диагностирования. При проверке применяются средства технического диагностирования, внесенные в Государственный реестр типа средств измерений, имеющие сертификаты соответствия (если они подлежат обязательной сертификации), сертификаты об утверждении типа средств измерения, установленные документы о поверке. Исходя из приведенных выше положений, определяющих требования к техническому состоянию транспортных средств, светопропускание стекол проверяется с помощью специальных приборов. Доказательств того, что при проверке светопропускания стекол на транспортном средстве под управлением Х. применялось специальное техническое средство измерения, материалы дела

не содержат.

Следовательно, при рассмотрении данного дела об административном правонарушении должностным лицом – инспектором ГИБДД, а затем и при пересмотре по жалобе Х. указанного постановления требования статей 24.1, 26.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях о выяснении всех обстоятельств, имеющих значение для правильного разрешения дела, соблюдены не были. При таких обстоятельствах постановление инспектора ДПС ОГИБДД УВД г. Казани Республики Татарстан от 30 сентября 2010 года, решение судьи Приволжского районного суда г. Казани Республики Татарстан от 2 ноября 2010 года, определение судьи Верховного суда Республики Татарстан от 9 декабря 2010 года и постановление заместителя председателя Верховного суда Республики Татарстан от 16 февраля 2011 года, вынесенные в отношении Х. по делу об административном правонарушении, предусмотренном частью 3.1 статьи 12.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, подлежат отмене, а производство по данному делу об административном правонарушении – прекращению в связи с недоказанностью обстоятельств, на основании которых были вынесены указанные судебные постановления.<sup>53</sup>

И такие случаи, как показывает судебная практика, не единичны. И, конечно же, подавляющее большинство подобных случаев не доходят до суда высших инстанций, ведь зачастую нарушивший ПДД водитель согласен со своим нарушением и у него, как правило, нет никакого желания растягивать процедуру составления административного материала делая необходимые по закону замеры светопропускаемости стекла. Кроме того, как мы уже говорили, если на стеклах автомобиля нарушившего ПДД водителя установлены, например, москитные или каркасные сетки, шторы или иные предметы ограничивающие обзор, то он привлекается к ответственности без применения каких либо приборов. Более того, проведенный нами опрос среди действующих сотрудников

---

<sup>53</sup> Постановление заместителя Председателя Верховного Суда РФ от 08.08. 2011 № 11 - АД11 – 17 [Электронный ресурс]. URL : <http://base.garant.ru/12188759/>. (дата обращения: 30.12.2018).

ДПС показал, что в 98% случаев даже самая прозрачная тонировка стёкол не соответствует требованиям регламента о светопропускаемости<sup>54</sup>. Другими словами, нет никакой сложности в том, чтобы выявить данное нарушение визуально, как и в случае с сетками, шторами и другими нарушениями ПДД. Применять же прибор, для замера светопропускаемости стёкол, было бы целесообразно в случае, если водитель не согласен с нарушением, как в случае с составлением протокола, либо постановления.

Кроме того, немало споров вызывает и вопрос о том, имеет ли инспектор ДПС право требовать удаления тонировки после привлечения к ответственности водителя по ч.1.3 ст. 12.5 КоАП РФ или водитель, заплатив штраф, может продолжать и дальше ездить с тонированными стёклами?

Обратимся к судебной практике.

Согласно определению Верховного Суда Российской Федерации от 15 июля 2016 г. № 303-КГ15-18105 судья Пронина М.В. изучила кассационную жалобу общества с ограниченной ответственностью Х г. Хабаровска от 19.05.2016 на решение Арбитражного суда Хабаровского края от 24.09.2015 по делу № А73-6618/2015, постановление Шестого арбитражного апелляционного суда от 26.01.2016 и постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 06.04.2016 по тому же делу. По заявлению общества с ограниченной ответственностью Х о признании недействительным требования Отдела государственной инспекции безопасности дорожного движения Управления Министерства внутренних дел России по городу Хабаровску о прекращении совершения административного правонарушения, выданного 16.05.2015 инспектором дорожно-патрульной службы в отношении принадлежащего обществу автомобиля. Как установлено, инспектором дорожно-патрульной службы в отношении водителя, являющегося работником общества, вынесено постановление о привлечении к административной ответственности по части 3.1 статьи 12.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях за

---

<sup>54</sup> Шагапсоев З. Л., Кунунникова Н. Г. К вопросу о совершенствовании правовой базы современной политики в области организации и безопасности дорожного движения // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2013. № 1. С. 49.

управление принадлежащим обществу автомобилем, на передние боковые стекла которого нанесено покрытие, не соответствующее Техническому регламенту Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденному решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877. Водителю выдано требование о прекращении совершения правонарушения, согласно которому предложено удалить покрытие, ограничивающее обзорность с места водителя либо не эксплуатировать это транспортное средство.

Несогласие общества с данным требованием послужило основанием для обращения в арбитражный суд с настоящим заявлением. Судами установлено, что после установления факта несоответствия управляемого работником общества принадлежащим обществу транспортным средством требованиям, предъявляемым к его конструкции, выявленное нарушение устранено не было, светопропускание стекол, через которые обеспечивается обзорность для водителя, не приведено в соответствие с требованиями Техрегламента, в связи с чем, требование об устранении причин и условий, препятствующих эксплуатации транспортного средства, является законным. Иное толкование заявителем положений административного и гражданского законодательства в области дорожного движения, а также иная оценка обстоятельств спора не свидетельствует о неправильном применении судами норм права.

В конечном итоге, жалоба общества с ограниченной ответственностью Х осталась без удовлетворения.<sup>55</sup>

Другими словами, инспектор имеет право требовать у водителя транспортного средства, привлеченного по ч. 1.3 ст. 12.5 КоАП РФ прекратить административное правонарушение и удалить тонировку с не прошедших проверку стёкол. В то же время составлять такое требование в обязанность инспектору никакими приказами или регламентами не вменяется. Более того, нет и единого бланка или образца подобного требования. Что, на наш взгляд, так же

---

<sup>55</sup> Определение Верховного Суда РФ от 15.07.2016 № 303-КГ15-18105 по делу № А73-6618/2015 [Электронный ресурс]. URL : <http://base.garant.ru/71142220/>. (дата обращения: 30.12.2018).

свидетельствует об актуальности нашего исследования и необходимости дальнейшего совершенствования правоприменительной практики.

Соблюдая принцип последовательности, обозначим проблемы квалификации правонарушений, ответственность за которые предусмотрена ч. 4.1 КоАП РФ – Управление транспортным средством, на котором незаконно установлен опознавательный фонарь легкового такси или опознавательный знак «Инвалид».

Основной проблемой здесь является то, что опознавательный фонарь легкового такси имеет вполне определенное описание и даже ГОСТ.<sup>56</sup>

В результате, практически любое отклонение от данного описания (композиция из черных и белых квадратов, расположенных в шахматном порядке, наносимая на опознавательный фонарь оранжевого цвета, устанавливаемый на крыше автомобиля.) трактуется судом как отсутствие состава административного правонарушения. В результате, в настоящее время, водители, не имеющие лицензии такси идут на различные ухищрения, чтобы избежать ответственности. Как то – установка фонарей такси с обычной надписью «ТАХИ», либо фонарей любого цвета, кроме желтого и оранжевого. Имеют место быть случаи, когда данный фонарь устанавливается не на крышу автомобиля, а находится на приборной панели автомобиля, либо устанавливается и там и там, а впоследствии, при разбирательстве дела в суде, водитель начинает утверждать, что к изъятию у него фонарю такси, он не имеет никакого отношения. И, если процесс изъятия не зафиксирован при помощи видеосъемки, суд может счесть изъятый фонарь сомнительным доказательством по делу.

Вот пример из судебной практики. 13 декабря 2012 года в городе Белогорск Амурской области гражданин У. был привлечен по ст. 12.5 КоАП РФ ч. 4.1 – за управление автомобилем с незаконно установленным фонарем легкового такси. В судебном разбирательстве, водитель данного транспортного средства заявил, что с вменяемым ему нарушением не согласен. Мотивировал это тем,

---

<sup>56</sup> ГОСТ 25869-90 – Отличительные знаки и информационное обеспечение подвижного состава пассажирского наземного транспорта, остановочных пунктов и пассажирских станций. Общие технические требования (в ред. от 22.05.2013). М.: ИПК Издательство стандартов, 2014. С. 2.

что на фонаре не было схемы такси, а была только надпись красными буквами – ТАХІ, кроме того данный фонарь находился на задней панели автомобиля.

Суд согласен с доводами У. и находит, что в его действиях отсутствует состав правонарушения, предусмотренный ст. 12.5 ч. 4.1 КоАП РФ, поскольку в салоне его автомашины на задней панели, а не на крыше был установлен опознавательный фонарь легкового такси, что вступает в противоречие с п.11 основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, согласно которому запрещается эксплуатация транспортных средств, имеющих на крыше – опознавательный фонарь легкового такси, в случае отсутствия у водителя такого транспортного средства, выданного в установленном порядке разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.<sup>57</sup>

В заключение, несколько слов необходимо сказать о проблемах квалификации правонарушений предусмотренных частями 6-7 ст. 12.5 КоАП РФ, так как предыдущие две части данной статьи, на наш взгляд, особых проблем при квалификации и выявлении не вызывают. И, кроме того, поскольку, особенности привлечения к административной ответственности, как и проблемы квалификации правонарушений по данным частям, практически идентичны, остановимся более подробно на ч. 7 ст. 12.5 КоАП РФ.

Часть седьмая ст. 12.5 КоАП РФ предусматривает ответственность за управление транспортным средством, на которое незаконно нанесена цветографическая схема легкового такси. По большому счёту, проблемы правоприменения здесь практически те же, что и с частью 4.1 описываемой нами статьи. Согласно п. 5.(1) Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации<sup>58</sup> и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности

---

<sup>57</sup> Решение мирового судьи Белогорского городского судебного участка № 1 Амурской области №5-36/2017 [Электронный ресурс]. URL : <http://sudpractic.ru/sudeb№aya-praktika-po-st-16-15-koap-rf.html>. (дата обращения: 30.12.2018).

<sup>58</sup> Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (ред. от 04.12.2018) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

дорожного движения ПДД РФ транспортное средство, используемое в качестве легкового такси, должно быть оборудовано таксометром, иметь на кузове (боковых поверхностях кузова) цветографическую схему, представляющую собой композицию из квадратов контрастного цвета, расположенных в шахматном порядке, и на крыше – опознавательный фонарь оранжевого цвета.<sup>59</sup>

Как и в случае с ч. 4.1 ст. 12.5 КоАП РФ любое отклонение от данного описания, по мнению суда, уже не образует состава административного правонарушения. То есть, на автомобиль можно нанести любое красивое название фирмы, картинку и номер телефона, либо разместить цветографическую схему такси не на кузове автомобиля, а, например, на заднем стекле. И это уже даёт возможность, при подобном недобросовестном поведении нарушителей, уходить от ответственности.

Еще один пример из судебной практики. Постановлением мирового судьи Благовещенского городского судебного участка № 7 Амурской области, гражданин Я. признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч.7 ст.12.5 КоАП РФ, ему назначено наказание в виде административного штрафа в размере 5 000 рублей<sup>60</sup>.

Гражданин, привлекаемый к ответственности за данное нарушение, решение суда обжаловал, мотивируя это тем, что схема и телефон службы такси были нанесены не на кузов, а на заднее стекло его автомобиля.

Суд апелляционной инстанции пришел к выводу о том, что одним из признаков объективной стороны состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 7 ст. 12.5 КоАП РФ, является место расположения цветографической схемы на наружной поверхности кузова транспортного средства. Исходя из толкования п. 5.1 Основных положений, соответствующее графическое изображение из композиционных квадратов должно быть нанесено на его боковые поверхности. В то же время, из протокола, и показаний свидетелей по де-

---

59 Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (ред. от 04.12.2018) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

<sup>60</sup> Постановление мирового судьи Благовещенского городского судебного участка № 7 Амурской по делу №5-2412/2017 [Электронный ресурс]. URL. : [http : //tind2.amf.msu28dfo.ru/](http://tind2.amf.msu28dfo.ru/). (дата обращения: 01.2018).

лу, следует, что на наружной поверхности заднего стекла автомашины имеется номер телефона службы такси, но доказательств того, что на автомашине имеется цветографическая схема, представляющая собой композицию из квадратов контрастного цвета, суду не представлено. Кроме того, установленное изображение нанесено не на боковые поверхности кузова, а на заднее стекло, что свидетельствует об отсутствии в действиях Я. объективной стороны состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 7 ст. 12.5 КоАП РФ.

Резюмируя всё выше сказанное, можно сказать, что возможным решением проблем, в рассмотренных нами ситуациях могли бы стать:

- во-первых, изменение формулировок диспозиции некоторых частей ст. 12.5 КоАП РФ;

- во-вторых, снятие ответственности с должностного лица за отмену протокола, окончательное решение по которому принимается судом;

- в-третьих, снятие ответственности с должностного лица, ответственного за выпуск на линию транспортных средств, за малозначительные нарушения, допущенные водителем, ответственность за которые предусмотрена частью 1 ст. 12.5 КоАП РФ.

Данные меры, на наш взгляд, могли бы не только ввести в работу, не действующие чуть менее чем полностью, по разным причинам, статьи, но и значительно повысить профилактику правонарушений в области дорожного движения.



## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Одной из основных причин дорожно-транспортных происшествий остаются нарушения Правил дорожного движения, в частности, пункта 2.3.1, обязывающего участников дорожного движения перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации.

Результаты теоретического исследования вопросов административной ответственности за правонарушения, предусмотренные ст. 12.5 КоАП РФ, дают основания сформулировать ряд выводов:

Во-первых, под административно-правовой ответственностью за правонарушения в области дорожного движения следует понимать разновидность государственного принуждения, особый вид административной ответственности, выражающийся в применении уполномоченным государственным органом или должностным лицом к субъекту, совершившему правонарушение в области дорожного движения, предусмотренной главой 12 КоАП РФ административной санкции на основании вынесенного постановления о привлечении к административной ответственности. Основанием применения административной ответственности является совершение административного правонарушения. Объект рассматриваемых правонарушений составляют общественные отношения, обеспечивающие безопасность участников дорожного движения. Объективную сторону – активные действия или бездействие, создающие опасность или препятствия для других участников дорожного движения – Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения эксплуатация транспортного средства запрещена. Субъектом правонарушения, предусмотренного анализируемой статьей, является физическое лицо – собственник (владелец) транспортного средства, участник до-

рожного движения – водитель. Форма вины, мотив и цель административного правонарушения в ст. 12.5 КоАП РФ не называются, в связи с чем к данному составу применяются общие положения Кодекса о вине и презумпции невиновности.

Во-вторых, дела об административных правонарушениях, предусмотренные ч. ч. 1, 2 и 3.1 ст. 12.5 КоАП РФ, рассматриваются начальником Государственной инспекции безопасности дорожного движения, его заместителем, командиром полка (батальона, роты) дорожно-патрульной службы, его заместителем. Составы административных правонарушений, содержащиеся в ч. ч. 1 и 3.1 данной статьи, могут рассматриваться также сотрудниками ГИБДД, имеющими специальное звание (ст. 23.3 КоАП РФ). Составы административных правонарушений, предусмотренные ч. ч. 3, 4 - 6, рассматриваются судьями (ч. 1 ст. 23.1 КоАП РФ). Протоколы об административных правонарушениях составляются должностными лицами органов внутренних дел (полиции) (ч. 1, п. 1 ч. 2 ст. 28.3 КоАП РФ).

В-третьих, на стадии возбуждения дела об административном правонарушении, происходит установление и фиксация факта нарушения, предварительная оценка собранных доказательств, составление соответствующих протоколов, осуществляются меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях.

В-четвертых, дела об административном правонарушении, по ст. 12.5 КоАП РФ, рассматриваются по месту его совершения. Однако по ходатайству лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, дело может быть рассмотрено по месту жительства данного лица в соответствии с частью 1 ст. 29.5 КоАП РФ.

В-пятых, за административные правонарушения, предусмотренные ст. 12.5 КоАП РФ может применяться три различных вида наказаний: предупреждение, административный штраф; лишение права управления транспортными средствами.

Кроме того, проведенный в процессе написания бакалаврской работы

анализ правоприменительной практики показывает, что при выявлении правонарушений предусмотренных ч.1 ст.12.5 КоАП РФ определённую сложность вызывает определение первопричины нарушения и, как следствие их квалификация. Кроме того, в случае, когда транспортное средство оформлено на юридическое лицо, наряду с водителем, за незначительное, казалось бы, правонарушение, ответственности подлежит и механик, ответственный за выпуск на линию транспортного средства. И, если для водителя штраф по данной части данной статьи будет составлять 500 рублей, то для должностного лица его размер увеличится от пяти до восьми тысяч рублей. В результате, привлекаемые к ответственности лица идут на множество ухищрений, чтобы избежать ответственности, при этом все процедуры по привлечению к ответственности должностного лица возлагаются на инспектора составившего первоначальный материал. Зачастую же, поиски ответственного за выпуск лица, представляют собой нетривиальную задачу, особенно в отдаленных и больших по площади районах. Кроме того, подчас и сами руководители организаций, намеренно или объективно, не в силах разобраться в хитросплетениях своих кадровых перестановок, что затрудняет привлечение виновных к ответственности.

В итоге, сложность процедуры привлечения по данной статье и большие размеры штрафов, рисующие перед сотрудником полиции не иллюзорную картину перспективы хождения по судебным инстанциям, заставляют его иначе квалифицировать нарушения, казалось бы, напрямую касающиеся статьи 12.5

Возможным решением проблемы, на наш взгляд, могло бы быть исключение ответственности должностного лица, отвечающего за выпуск транспорта на линию, за малозначительные нарушения, допущенные водителем, ответственность за которые предусмотрена частью 1 ст. 12.5 КоАП РФ.

При выявлении правонарушений предусмотренных ч. 2 ст.12.5 КоАП РФ сложность вызывает доказывание «заведомости» то есть умысла водителя, на нарушение действующего законодательства, что, безусловно, не всегда возможно при составлении первоначального материала по данному правонарушению. Возможным решением может быть изменение формулировки диспозиции

данной части данной статьи, либо снятие ответственности с должностного лица за отмену протокола по делу об административном правонарушении, предусмотренном ч. 2 ст. 12.5 КоАП РФ, тем более что окончательное решение по данному правонарушению принимает суд.

При выявлении правонарушений предусмотренных ч. 3 ст.12.5 КоАП основной проблемой является отсутствию единообразия судебной практики по делам данной категории. Возможным решением проблемы видится, как это ни странно, формирование, как раз таки, единообразной судебной практики, чему в скором времени может способствовать создание апелляционных и кассационных судов.

Что касается ч. 3.1 ст. 12.5 КоАП РФ, то основной проблемой здесь видится именно выделение данного правонарушения в отдельную часть при необходимости обязательного применения специальных средств измерения светопропускаемости стекла. В то же время весьма очевидно, что выявить подобное правонарушение визуально не составляет труда. Возможным решением проблемы могло бы стать законодательно утвержденное правило применения специальных средств измерения светопропускаемости стекла только в случае несогласия гражданина с наличием события правонарушения, то есть только в случае необходимости составления протокола об административном правонарушении.

В частях 4.1,6,7 ст. 12.5 КоАП РФ проблематика практически идентичная и состоит в том, что при оценке действий нарушителя суду, по понятным причинам, приходится обращаться к достаточно четко прописанным документам и ГОСТам, где, разумеется, даётся исчерпывающая формулировка того, как, например, должен выглядеть фонарь легкового такси или цветографическая схема такого такси. В результате, мы имеем возможность наблюдать в судебной практике такое явление, когда любое отклонение действий нарушителя от формулировок, например ГОСТа, уже квалифицируется судом как отсутствие состава административного правонарушения. Другими словами, простое изменение цвета фонаря легкового такси, места его размещения, либо места размещения и

цвета схемы легкового такси или, даже изменение цвета самого автомобиля, уже могут позволить недобросовестным гражданам уйти от ответственности. Данная ситуация выглядит парадоксальной чуть менее чем полностью. Возможным решением может стать, опять-таки, формирование, единообразной судебной практики, либо внесение соответствующих корректировок в закон и сопутствующие нормативно-правовые акты, которые позволяли бы исключать возможность ухода от ответственности недобросовестным правонарушителям.

Все выше сказанное свидетельствует о необходимости дальнейшей теоретической разработки данной темы, которая, при определённых условиях, может привести к дальнейшему совершенствованию правоприменительной практики.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

### I Правовые акты

1 Конституция Российской Федерации от 12.12.1993 (ред. от 21.07.2014) // Собрание законодательства РФ. – 2014. – № 31. – Ст. 4398.

2 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 06.02.2019) // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 1. – Ст. 1.

3 Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 27.12.2018) // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.

4 Федеральный закон от 02.05.2006 № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» (ред. от 27.12.2018) // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 19. – Ст. 2060.

5 Федеральный закон от 24.07.2007 № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (ред. от 31.12.2014) // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 31. – Ст. 4007.

6 Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (ред. от 04.12.2018) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 47. – Ст. 4531.

7 Постановление Правительства РФ от 21.01.2013 № 20 «О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 2013. – № 5. – Ст. 371.

8 Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» (ред. от 13.12.2017) // Собрание законодательства РФ. – 2013. – № 41. – Ст. 5183.

9 Приказ МВД России от 12.09.2013 № 707 «Об утверждении Инструкции

об организации рассмотрения обращений граждан в системе Министерства внутренних дел Российской Федерации» (ред. от 01.12.2016) // Российская газета. – 2014. – 17 января. – № 19.

10 Приказ МВД России от 23 августа 2017 №664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» (ред. от 21.12.2017) // Российская газета. – 2017. – 13 ноября. – № 232

## II Специальная литература

11 Агапов, А. В. Административное право: учебник / А. В. Агапов. – 9-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2016. – 937 с.

12 Антонов, С. Н. Правонарушения в области дорожного движения: практический комментарий / С. Н. Антонов, Б. В. Россинский. – М.: Библиотечка «Российской газеты», 2014. – 48 с.

13 Афонин, В. В. Особенности привлечения участников дорожного движения к административной ответственности / В. В. Афонин // Наука и практика. – 2014. – № 2. – С. 14 - 18.

14 Вдовиченко, В. В. Доказательства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения / В. В. Вдовиченко // Наука и практика. – 2014. – № 4. – С. 26 - 29.

15 Войтенков, Е. А. Юридические исследования в области безопасности дорожного движения: историко-правовой аналитический обзор / Е. А. Войтенков // История государства и права. – 2012. – № 24. – С. 34 - 38.

16 Гареева, З. В. Проблемы производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения / З. В. Гареева // Вестник НЦЖБЖД. – 2013. – № 4. – С. 11 - 15.

17 Гвоздева, Е. В. Взыскание административных штрафов за правонарушения в области дорожного движения / Е. В. Гвоздева // Вестник Казанского

юридического института МВД России. – 2014. – № 3. – С. 17 - 21.

18 ГОСТ 25869-90 – Отличительные знаки и информационное обеспечение подвижного состава пассажирского наземного транспорта, остановочных пунктов и пассажирских станций. Общие технические требования (в ред. от 22.05.2013). – М.: ИПК Издательство стандартов, 2014. – 11 с.

19 Иванов, И. С. Практический комментарий к главе 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения» / И. С. Иванов. – М.: Юрист, 2013. – 112 с.

20 Коваленко, К. Е. Субъект как элемент юридического состава административных правонарушений в области дорожного движения / К. Е. Коваленко // NovaInfo.Ru. – 2014. – № 28. – С. 325 - 327.

21 Кожевников, О. А. К вопросу о понятии и признаках административной ответственности / О. А. Кожевников // Вестник Уральского юридического института МВД России. – 2018. – № 1. – С. 16 - 18.

22 Коновалова, Т. В. К вопросу влияния санкций за административные правонарушения на безопасность дорожного движения / Т. В. Коновалова, И. Н. Котенкова // Научные труды Кубанского государственного технологического университета. – 2014. – № 4. – С. 114 - 122.

23 Ляшенко, Е. А. Административная ответственность за нарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения – возникновение, становление, современность / Е. А. Ляшенко // Юристы-Правоведы. – 2015. – №2. – С. 75 - 78.

24 Ляшенко, Е. А. Процессуальные проблемы реализации административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения / Е. А. Ляшенко // Наука и практика. – 2015. – № 2. – С. 73 - 75.

25 Ляшенко, Е. А. Тенденции изменения Правил дорожного движения и законодательства в области административной ответственности за их нарушение причины и последствия нововведений / Е. А. Ляшенко // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. – 2014. – № 3. – С. 34 - 37.



26 Мишина, Ю. В. Актуальные проблемы применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения / Ю. В. Мишина // Наука и практика. – 2014. – № 2. – С. 104 - 107.

27 Молчанов, П. В. Особенности составления протокола по делу об административных правонарушениях в области дорожного движения / П. В. Молчанов, О. А. Шевченко // Административное право: развитие теоретических основ и модернизации законодательства. – 2013. – № 8. – С. 209 - 213.

28 Никоноров, Е. А. К вопросу о единой концепции административно-правового принуждения в вопросах применения отдельных мер административного пресечения / Е. А. Никоноров, Э. Т. Сидоров // Вестник Московского университета МВД России. – 2018. – № 5. – С. 244 - 251.

29 Ноговицина, Е. Н. Особенности оформления материалов дела об административном правонарушении в области дорожного движения / Е. Н. Ноговицина // Наука и практика. – 2015. – № 2. – С. 88 - 90.

30 Первый автомобиль в России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http : //biofile.ru/his/532.html](http://biofile.ru/his/532.html). – 30.12.2018.

31 Пустовойт, И. И. Меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения / И. И. Пустовойт // Общество и право. – 2012. – № 5. – С. 232 - 235.

32 Раздобудина, А. А. Основные проблемы, возникающие в ходе рассмотрения дел об административных правонарушениях в области дорожного движения, зафиксированных с помощью работающих в автоматическом режиме специальных технических средств / А. А. Раздобудина, О. В. Шкеля // Соблюдение прав человека в деятельности сотрудников органов внутренних дел: материалы III Всероссийской заочной конференции. – Краснодар, 2015. – С. 87 - 97.

33 Россинский, Б. В. Административная ответственность: курс лекций / Б. В. Россинский. – М.: Норма, 2009. – 275 с.

34 Сидоряк, Н. В. Доказывание по делам об административных правона-

рушениях в сфере дорожного движения / Н. В. Сидоряк // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2012. – № 3. – С. 35 - 39.

35 Статистика ДТП в Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/ru/statistika.dtp/>. – 30.12.2018.

36 Статистика ДТП в Амурской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/r/28/statistika.dtp/>. – 30.12.2018.

37 Шхагапсоев, З. Л. К вопросу о совершенствовании правовой базы современной политики в области организации и безопасности дорожного движения / З. Л. Шхагапсоев, Н. Г. Канунникова // Юридическая наука и правоохранительная практика. – 2013. – № 1. – С. 46 - 53.

38 Якимов, А. Ю. Особенности нормативной правовой основы назначения и исполнения административного наказания в виде лишения права управления автотранспортными средствами / А. Ю. Якимов // Вестник Московского университета. – 2015. – № 6. – С. 194 - 196.

### III Историко-правовые источники

39 Международная конвенция относительно передвижения автомобилей (11 октября 1909 г., Париж) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных с иностранными государствами. – М., 1921. – 150 с.

40 Кодекс РСФСР об административных правонарушениях от 20.06.1984 (ред. от 20.03.2001) // Ведомости ВС РСФСР. – 1984. – № 27. – Ст. 909.

41 Указ Президиума ВС СССР от 21.06.1961 «О дальнейшем ограничении применения штрафов, налагаемых в административном порядке» // Ведомости ВС СССР. – 1961. – 35. – Ст. 368.

### IV Правоприменительные акты

42 Определение Конституционного Суда РФ от 24.01.2013 № 25-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Анисимова Сергея Анатольевича на нарушение его конституционных прав рядом положений Кодекса российской Федерации об административных правонарушениях» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70285260/>. – 30.12.2018.

43 Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.10.2006 № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» (ред. от 09.02.2012) // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2006. – № 12.

44 Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.02.2012 № 2 «О внесении изменений в постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24 октября 2006 г. № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2012. – № 4.

45 Постановление заместителя Председателя Верховного Суда РФ от 02.06. 2011 № 91 - АД11 - 1 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/58202999/>. – 30.12.2018.

46 Постановление заместителя Председателя Верховного Суда РФ от 08.08. 2011 № 11 - АД11 – 17 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/12188759/>. – 30.12.2018.

47 Определение Верховного Суда РФ от 15.07.2016 № 303-КГ15-18105 по делу № А73-6618/2015 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/71142220/>. – 30.12.2018.

48 Постановление мирового судьи Свободненского района по делу № 12-84/2016 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://sudpractic.ru/sudeb№aya-praktika-po-st-16-15.90-koap-rf.html>. – 30.12.2018.

49 Постановление мирового судьи Белогорского городского судебного участка № 1 Амурской области №5-36/2017 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://sudpractic.ru/sudeb№aya-praktika-po-st-16-15-koap-rf.html>. – 30.12.2018.

50 Постановление мирового судьи Тындинского городского судебного участка № 2 Амурской области по делу № 5-68/17 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://sudpractic.ru/sudeb№aya-praktika-po-st-16-2-koap-rf.html>. – 30.12.2018.

51 Постановление мирового судьи Благовещенского городского судебного участка № 5 Амурской области по делу №5-2424/2017 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http: //sudpractic.ru/sudeb№aya-praktika-po-st-3-16-1-koar-rf.html](http://sudpractic.ru/sudeb№aya-praktika-po-st-3-16-1-koar-rf.html). – 30.12.2018.

52.Постановление мирового судьи Благовещенского городского судебного участка № 7 Амурской по делу №5-2412/2017 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http : //tind2.amr.msu28dfo.ru/](http://tind2.amr.msu28dfo.ru/). – 10.01.2018.