

Иванов А.Ю., Иккерт А.В.

К ВОПРОСУ О ПРАВОВОЙ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ ДОПУСКА МОТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ К ДОРОЖНОМУ ДВИЖЕНИЮ

Ivanov A.Y. Ikkert A.V.

ON THE ISSUE OF THE LEGAL UNCERTAINTY OF THE ADMISSION OF MOTOR VEHICLES TO ROAD TRAFFIC

Авторами исследуются отдельные проблемы допуска к дорожному процессу мототранспортной техники, в частности спортивной и вездеходной мототехники. На основе анализа судебной практики обращается внимание на ряд важных проблем для правоприменителей, а также делается вывод о применении основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации в том числе в отношении всех видов мототранспортной техники.

Ключевые слова: мотоцикл, мопед, мотовездиход, мототранспорт, допуск транспортных средств, административная ответственность.

The authors investigate individual problems of admission to the road process of motor vehicles, in particular sports and all-terrain motor vehicles. Based on the analysis of judicial practice, attention is drawn to a number of important problems for law enforcement officers, and a conclusion is drawn about the application of the basic provisions on the admission of vehicles to operation, including with respect to all types of motor vehicles.

Keywords: motorcycle, moped, ATV, motor transport, admission of vehicles, administrative responsibility.

Результаты исследования российского рынка мототехники показывают, что по итогам 1 квартала 2022 года, продажи мотоциклов выросли в сравнении с аналогичным периодом в 2021 году на 46,7 %. Однако в следствии принятия отдельными странами мер ограничивающих продажу в том числе и мотоциклов в России, спрос на мопеды очевидно возрастет, в том числе и по причине относительной низкой стоимости в сравнении с мотоциклами. На начало июля 2021 года в России насчитывалось примерно 2,3 млн единиц мототехники.¹ Указанные данные не учитывают технику без паспорта транспортного средства (далее – ПТС), такую как мопеды, спортивные мотоциклы и т.п. которых продается больше, чем мотоциклов, а также внедорожные мотоциклы без ПТС, такие как питбайки.

Мототехника в России не является основным видом транспорта, как например,

в Индии, Китае, однако по-прежнему является популярным видом транспорта. В связи с чем, порядок допуска различной мототехники в России является актуальным, так как он предполагает, что каждое мототранспортное средство должно быть исправным, в установленном порядке зарегистрированным, кроме владельца указанной техники должны застраховать свою гражданскую ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации. Однако в соответствии с требованиями Российской Федерации, значительная часть мототранспортных средств не подлежит государственной регистрации, кроме того эксплуатация отдельных мототранспортных средств, например, питбайков, спортбайков, квадроциклов допускается водителями, не имеющими соответствующего специального права, например, предусмотренного ст. 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», либо специально-го прав для самоходной техники (см. ст. 15 Федеральный закон от 2 июля 2021 г.



¹ Подробности: Федеральное информационное агентство <https://regnum.ru/news/economy/3369376.html>

№ 297-ФЗ «О самоходных машинах и других видах техники»).

Анализ действующего законодательства Российской Федерации предусматривающего требования по допуску колесных транспортных средств к управлению по дорогам,² показывает, что к мотоциклам относятся двухколесные механические транспортные средства с боковым прицепом или без него, которые, в отличие от мопедов, имеют рабочий объем двигателя более 50 см³ и максимальную конструктивную скорость более 50 км/ч. [1]. К мотоциклам также приравниваются трех- и четырехколесные механические транспортные средства, имеющие массу в снаряженном состоянии не более 400 кг. Таким образом, мотоциклы необходимо регистрировать в ГИБДД МВД России, однако такие транспортные средства как мопеды и приравненные к ним иные транспортные средства не подлежат регистрации. Кроме того, согласно ч. 3 ст. 15 Федерального закона от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ, для заключения со страховщиком договора обязательного страхования владелец транспортного средства должен представить соответствующие документы к числу которых относятся ПТС или паспорт самоходной машины (далее – ПСМ). Однако на такие транспортные средства как мопед, а также приравненные к ним транспортные средства, указанные документы не выдаются, в связи с чем с владельцами указанной мототехники договор обязательного страхования не заключается. Данные выводы очевидны, однако следует отметить проблему допуска мототранспортных средств которые не относятся к мотоциклам, подлежащим регистрации в установленном порядке, а также мопедам и легким квадрициклам, на управление которыми требуется специальное право категории «М», либо любой из категорий (подкатегорий) перечисленных в ст. 25

² О безопасности дорожного движения :Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ, Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения : Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090, О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 03.08.2018 № 283-ФЗ; О государственной регистрации транспортных средств в регистрационных подразделениях ГИБДД МВД России : постановление Правительства РФ от 21.12.2019 № 1764, Об утверждении Административного регламента МВД России предоставления государственной услуги по регистрации транспортных средств : приказ МВД России от 21.12.2019 № 950 и др.

Федерального закона «О безопасности дорожного движения» [2]. К таким мототранспортным средствам могут относиться, например, спортивные мотоциклы (спортбайки), мотовездеходы (трех или четырехколесные). Классификация мототранспортных средств по совокупности конструктивных признаков условна, так как может создаваться мототехника гибридная, сочетающая в себе признаки различных видов мотоциклов (например, мототехника двойного назначения, специального назначения и др.).

В связи с чем следует отметить правовую неопределенность допуска к дорожному движению таких механических транспортных средств которые формально не относятся к мотоциклам, но с учетом технических характеристик, на управление указанным транспортом требуется специальное право категории А, А1 согласно ст. 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», либо мопедам согласно ПДД. К указанным механическим транспортным средствам могут относиться, например, квадрициклы (мотовездеходы), питбайки, спортбайки, мини-мотоциклы которые также не менее популярны в настоящее время.

Анализ практики рассмотрения судами административных дел о нарушении ПДД лицами, управляющими указанной мототехникой, позволяет отметить следующее.

1. В отдельных случаях сотрудники ГИБДД при осуществлении производства по делам об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения не представляют точные сведения, позволяющие судам идентифицировать транспортное средство, которым управлял водитель в нарушении ПДД, в следствии чего указанные дела подлежат прекращению в связи с отсутствием в действиях конкретных водителей состава административного правонарушения, либо направляются на новое рассмотрение мировым судьей, а в отдельных случаях водитель может избежать уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ (см. решение Кировского районного суда г. Курска от 12 января 2018 г. дело № а-4/2018, решение Краснооктябрьского районного суда Нижегородской области от 10 сентября 2020 г. дело № 12-17/2020).

К числу причин указанной практики относятся неверное представление судов и сотрудников полиции о предназначении указанных транспортных средств, а также неверное представление о «транспорт-





ном средстве» в целях применения главы 12 КоАП РФ. В соответствии с примечанием к статье 12.1 КоАП РФ к транспортным средствам, на которые распространяется действие главы 12 названного Кодекса относятся: транспортные средства которые подлежат регистрации в ГИБДД и для управления которыми требуется специальное право, а также самоходные машины, транспортные средства (мопеды), на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации предоставляется специальное право.

ПДД регламентируется участие в дорожном движении квадрициклов (трициклов), которые в зависимости от технических характеристик (максимальной скорости, объёма либо мощности двигателя, системы управления и др.) могут приравниваться к мопедам, для управления которыми требуется специальное право категории «М», либо к транспортным средствам для управления которыми требуется специальное право категории В1 (с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа, либо автомобильной посадкой или рулем автомобильного типа). Согласно положениям ГОСТ Р 51815-2001,³ ПДД, квадрициклы (трициклы) предназначены для эксплуатации на дорогах общей сети, следовательно, водители управляющие указанными средствами могут являться субъектами ответственности за правонарушения, предусмотренные гл. 12 КоАП РФ.

Согласно положениям ГОСТ Р 52008-2003, квадроциклы или мотовездеходы предназначены для передвижения только одного человека (водителя) вне дорог общего пользования. Анализ судебных актов показывает, что водители управляя указанными транспортными средствами совершают ДТП, управляют последними в состоянии опьянения, не имея специального права на управление данной техникой и др. При этом решение вопроса о привлечении к административной ответственности зависит от того, относится ли мотовездеход к транспортным средствам согласно примечанию к ст. 12.1 КоАП РФ. В тех случаях, когда для управления мотовездехода требуется специальное право (категория А1 – для самоходной техники), водители указанных транспортных средств судами рассматривается как субъекты ответственности за правонарушения, предусмотренные главой 12 КоАП

³ ГОСТ Р 51815-2001. Государственный стандарт Российской Федерации. Квадрициклы. Общие технические требования (принят и введен в действие Постановлением Госстандарта России от 08.10.2001 № 402-ст).

РФ. Для управления мотовездеходами которые не подлежат регистрации в Ростехнадзоре,⁴ не требуется специальное право, в этом случае, судами водители данных транспортных средств не признаются субъектами административной ответственности согласно примечанию к ст. 12.1 КоАП РФ. Кроме того, согласно ПДД, формально, данные транспортные средства не приравниваются к мопедам, возникает правовая неопределенность (см. решение Архангельского областного суда № 7р-404 от 14 сентября 2021 года).

2. Противоречивая правоприменительная практика отмечается при осуществлении производства по делам об административных правонарушениях, в отношении лиц, допускающих управление транспортными средствами являющимися спортивным инвентарем. Согласно правилам мотоциклетного спорта, к спортивным техническим средствам относятся мотоциклы, квадроциклы, снегоходы (см. Правила вида спорта «мотоциклетный спорт», утв. приказом Минспорта России от 1 апреля 2019 г. № 281). Спортивные транспортные средства формально не предназначены для эксплуатации по дорогам общего пользования, на указанные технические устройства может отсутствовать паспорт транспортного средства, кроме того спортсменами данные средства могут самостоятельно конструироваться под требования соответствующего вида спорта (гонки на льду, мотобол, мотокросс, мототриал и др.). Однако не смотря на эти правила, отдельные лица допуская управление различной спортивной мототехникой, в нарушение ПДД, пытаются избежать административной ответственности, мотивируя тем, что указанные транспортные средства не подлежат государственной регистрации и на управление которой не требуется специальное право [3, 4].

Анализ судебных решений показал неоднозначность принимаемых решений, так лицо, управляющее спортивным мотоциклом, в нарушении п. 2.7 ПДД, допустившее управление в состоянии опьянения решением различных судов может быть привлечено к ответственности как по ч. 3 ст. 12.29 КоАП РФ, так и по ст. 12.8, 12.26 КоАП РФ (см. дело № 12-25/2017 от 15 мая 2017 года городской суд г. Дятьково Брянская область – мотоцикл IRBIS; дело 12-170/2016 от 31 мая 2016 года городской суд г. Бор Борский Нижегородской области).

⁴ См. пункты 4, 10 Правил, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 12 июля 1999 года № 796.

С учетом изложенного предлагаем следующее, для устранения противоречивой в практике, связанной с правовой неопределенностью допуска квадроциклов или мотовездеходов, спортивных мотоциклов, а также иных механических транспортных средств, которые формально не могут относиться к мотоциклам либо мопедам, необходимо по-прежнему руководствоваться основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации, которые утверждены Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Согласно указанным положениям все механические транспортные средства включая мототехнику (кроме мопедов) должны быть зарегистрированы в ГИБДД. ПДД не делят механические транспортные средства, подлежащие государственной регистрации на спортивные и неспортивные. С учетом изложенного, если владелец, собственник принимает решение о допуске спортивного инвентаря к дорожному процессу, он также обязан соблюдать все требо-

вания ПДД. Следовательно, для управления мототехникой в зависимости от его технических характеристик водителю требуется специальное право «М» либо «А, А1», аргументы о том, что спортивный инвентарь не является транспортным средством подлежащим обязательной регистрации и на управление которым не требуется специальное право, не состоятельны. В случае если спортивный мотоцикл не может быть зарегистрирован в связи с отсутствием ПТС, в данном случае указанные транспортные средства не должны допускаться к дорожному процессу. В случае выявления таких мотоциклов решение вопроса о применении конкретной статьи 12 главы КоАП РФ будет зависеть от технических характеристик мотоцикла, согласно которым его можно будет отнести к мопедами либо механическому транспортному средству, который должен быть зарегистрирован в установленном порядке. Такой подход позволит правоприменительную практику сформировать понятней.

Литература

1. Якимов А.Ю. Размышления о нормативно-правовой основе деятельности, связанной с дорожным движением // Административное право и процесс. 2021. № 2. С. 10 - 19.
2. Антонов А.А. Некоторые аспекты ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности / А.А. Антонов // Юрист. 2019. № 12. С. 25 – 30.
3. Аюпова Г.Ш., Макеева И.С. Особенности квалификации нарушения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обусловленные признаками предмета // Уголовное право. 2019. № 1. С. 4 - 8.
4. Соколов Д.В. Проблема юридической ответственности новых участников дорожного движения // Транспортное право. 2021. № 3. С. 11 - 14.

References

1. Yakimov A.YU. Razmyshleniya o normativno-pravovoy osnove deyatel'nosti, svyazannoy s dorozhnym dvizheniyem // Administrativnoye pravo i protsess. 2021. № 2. S. 10 - 19.
2. Antonov A.A. Nekotoryye aspekty otvetstvennosti za vred, prichinennyi istochnikom povyshennoy opasnosti / A.A. Antonov // Yurist. 2019. № 12. S. 25 – 30.
3. Ayupova G.SH., Makeyeva I.S. Osobennosti kvalifikatsii narusheniya Pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv, обусловленные признаками предмета // Ugolovnoye pravo. 2019. № 1. S. 4 - 8.
4. Sokolov D.V. Problema yuridicheskoy otvetstvennosti novykh uchastnikov dorozhnogo dvizheniya // Transportnoye pravo. 2021. № 3. S. 11 - 14.

ИВАНОВ Андрей Юрьевич, кандидат философских наук, доцент, начальник кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел, Сибирский юридический институт МВД России. 660131, г. Красноярск, ул. Рокоссовского, 20. E-mail: andrew-zul@yandex.ru

ИККЕРТ Андрей Викторович, преподаватель кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел, Сибирский юридический институт МВД России. 660131, г. Красноярск, ул. Рокоссовского, 20. E-mail: a9080188772@yandex.ru

IVANOV Andrey, candidate of philosophy, associate Professor, head of the Department of administrative law and administrative activity of internal Affairs



bodies, Siberian law Institute of the Ministry of internal Affairs of Russia. 20 Rokossovsky str., Krasnoyarsk, 660131. E-mail: andrew-zul@yandex.ru

IKKERT Andrey Viktorovich, Lecturer of the Department of Administrative Law and Administrative Activity of Internal Affairs Bodies, Siberian Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 660131, Krasnoyarsk, Rokossovsky str., 20. E-mail: a9080188772@yandex.ru

58

Публично-правовые
(государственно-правовые)
науки

