

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ КАЗЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«ВСЕРОССИЙСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

**ПРИВЛЕЧЕНИЕ К АДМИНИСТРАТИВНОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЛИЦ, УПРАВЛЯЮЩИХ
ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ С УРОВНЕМ ШУМА,
ПРЕВЫШАЮЩИМ МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМЫЙ
ПРЕДЕЛ, В ГОСУДАРСТВАХ – УЧАСТНИКАХ СНГ**

Аналитический обзор

МОСКВА 2026

*Рекомендовано к опубликованию
редакционно-издательским советом ВНИИ МВД России*

Р е ц е н з е н т ы :

С. Н. Антонов, кандидат юридических наук, доцент
(ФКУ «НЦ БДД МВД России»);

М. В. Волнухин

(Управление Госавтоинспекции ГУ МВД России по Московской области)

А в т о р ы :

Г. И. Калмыков, начальник НИЦ № 4, кандидат юридических наук, доцент;

П. В. Смолин, главный научный сотрудник НИЦ № 4,
доктор юридических наук, доцент;

В. С. Боронина, старший научный сотрудник НИЦ № 4;

В. К. Варгасов, старший научный сотрудник НИЦ № 4
(ВНИИ МВД России)

Калмыков, Г. И.

Привлечение к административной ответственности лиц, управляющих транспортным средством с уровнем шума, превышающим максимально допустимый предел, в государствах – участниках СНГ : аналитический обзор / Г. И. Калмыков, П. В. Смолин, В. С. Боронина, В. К. Варгасов. – Москва : ВНИИ МВД России, 2026. – 32 с.

Рассмотрены особенности нормативного правового регулирования административной ответственности лиц, управляющих транспортным средством с уровнем шума, превышающим максимально допустимый предел; проанализированы основные проблемы правоприменительной практики, возникающие в ходе привлечения к административной ответственности лиц, управляющих транспортным средством с уровнем шума, превышающим максимально допустимый предел; разработаны предложения по совершенствованию нормативных правовых актов и правоприменительной практики в части привлечения к административной ответственности лиц, управляющих транспортным средством с уровнем шума, превышающим максимально допустимый предел.

Подготовлен при информационной поддержке СПС «КонсультантПлюс».

Для руководителей и сотрудников органов внутренних дел, научных сотрудников научных организаций, преподавателей, курсантов и слушателей образовательных организаций МВД России.

Введение

Аналитический обзор «Привлечение к административной ответственности лиц, управляющих транспортным средством с уровнем шума, превышающим максимально допустимый предел, в государствах – участниках СНГ» (далее – аналитический обзор) подготовлен авторским коллективом НИЦ № 4 ФГКУ «ВНИИ МВД России» во исполнение п. 2.6 Плана работы НКС при СМВД на 2025 год и п. 12.9 Плана-графика научно-исследовательской работы ФГКУ «ВНИИ МВД России» на 2025 год.

В условиях высокого уровня автомобилизации, наблюдаемого в крупных городах Российской Федерации, актуализируется вопрос обеспечения прав граждан на благоприятную окружающую среду, охрану здоровья, а также покой и отдых, на которые негативно влияет высокий шум, производимый автомобилями и иными механическими транспортными средствами (далее – ТС). Причинами шума могут являться: технические неисправности; незаконная модификация ТС, в том числе установка устройства или глушителя, специально разработанного для повышения уровня шума; умышленное воспроизведение музыки на большой громкости, в том числе с помощью устройств звукоусиления; произвольная подача звуковых сигналов; срабатывание охранной сигнализации и др.

Административная ответственность за превышение нормативов шума ТС установлена в ст. 8.23 «Эксплуатация механических транспортных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах либо нормативов уровня шума» Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ). Вместе с тем современное нормативное правовое регулирование и правоприменительная практика в данной сфере демонстрируют наличие системных проблем, препятствующих выявлению и предотвращению нарушений, связанных с превышением уровня шума ТС. Водители таких ТС, оставаясь безнаказанными, оказывают дезориентирующее и отвлекающее воздействие на иных участников дорожного движения, нарушают тишину и покой граждан, в том числе, возможно, негативно влияют на состояние их здоровья.

В области установления ответственности за превышение нормативов шума при эксплуатации ТС обращено внимание на опыт госу-

дарств – участников СНГ, который представляет интерес в силу того, что их правовые системы близки к российской.

Целью исследования являлось совершенствование законодательства и правоприменительной практики по привлечению к административной ответственности лиц, управляющих ТС с уровнем шума, превышающим максимально допустимый предел.

Для достижения данной цели:

проанализированы нормативные правовые акты Российской Федерации и государств – участников СНГ в исследуемой области;

проработаны эмпирические данные по правоприменительной практике привлечения к ответственности за превышение допустимого уровня шума ТС, полученные от территориальных органов МВД России;

разработаны предложения по совершенствованию нормативной правовой базы и правоприменения в Российской Федерации.

При подготовке аналитического обзора использованы информационные и справочные материалы, предоставленные территориальными органами МВД России по субъектам Российской Федерации¹, органами внутренних дел государств – участников СНГ², а также статистические данные и научные источники.

Аналитический обзор подготовлен при информационной поддержке СПС «КонсультантПлюс».

Выводы и предложения, содержащиеся в аналитическом обзоре, могут использоваться при подготовке нормативных правовых актов.

Материалы аналитического обзора могут быть использованы в правоприменительной деятельности Госавтоинспекции, при проведении занятий по правовой и служебной подготовке с сотрудниками Госавтоинспекции, а также в рамках профильного учебного процесса образовательных организаций системы МВД России.

¹ УМВД России по Брянской области ГУ МВД России по Волгоградской области, УМВД России по Вологодской области, УМВД России по Ивановской области, ГУ МВД России по Краснодарскому краю, ГУ МВД России по Красноярскому краю, ГУ МВД России по г. Москве, ГУ МВД России по Московской области, ГУ МВД России по Нижегородской области, УМВД России по Омской области, ГУ МВД России по Ростовской области, ГУ МВД России по Самарской области, ГУ МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области, МВД по Республике Татарстан, УМВД России по Ярославской области.

² МВД Азербайджанской Республики, МВД Республики Армения, МВД Республики Беларусь, МВД Республики Казахстан, МВД Кыргызской Республики, МВД Республики Таджикистан, МВД Республики Узбекистан.

1. НОРМАТИВНОЕ ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЛИЦ, УПРАВЛЯЮЩИХ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ С УРОВНЕМ ШУМА, ПРЕВЫШАЮЩИМ МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМЫЙ ПРЕДЕЛ, В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В Российской Федерации предельно допустимый уровень шума ТС регламентируется санитарно-гигиеническими и техническими нормативами, направленными на минимизацию акустического воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

Величина звукового давления, которое оказывают звуковые волны на барабанную перепонку уха человека, измеряется в децибелах (дБА), при этом шум свыше 80 дБА вреден для человеческого организма. Современные условия жизни в крупных городах создают шум, приближающийся к этому значению. В научной литературе к наиболее негативным для человека относят «длительный шум громкостью свыше 90 дБА» или «прерывистый, неожиданный или не поддающийся контролю громкостью менее 90 дБА, если в спектре шума преобладают высокие частоты»³. Установление предельных уровней шума осуществляется с целью обеспечения экологической безопасности и соблюдения конституционного права граждан на благоприятную окружающую среду (ст. 42 Конституции Российской Федерации).

Под уровнем шума ТС понимается характеристика внешнего шума выпускной системы двигателя, измеренного по установленной методике на расстоянии $0,5 \pm 0,05$ м от среза выпускной трубы двигателя ТС. Высокий уровень шума может являться следствием внесения незаконных изменений в конструкцию ТС в нарушение п. 3 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения»). Кроме того, резкие и громкие звуки в процессе дорожно-

³ Родионова О.М. Медико-биологические основы безопасности. Охрана труда: учебник для среднего профессионального образования / О.М. Родионова, Е.В. Аникина, Б.И. Лавер, Д.А. Семенов. 3-е изд., перераб. и доп. Москва: Издательство Юрайт, 2025. С. 291–292.

го движения отвлекают и дезориентируют его участников и могут стать причиной дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП).

Ограничения уровня шума ТС и ответственность за их нарушение закреплены в ряде нормативных правовых актов и технических документов.

Так, на международном уровне действует Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» (далее – ТР ТС 018/2011)⁴, который в целях защиты жизни и здоровья человека, имущества, охраны окружающей среды и предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей, устанавливает требования к колесным транспортным средствам, включая допустимые уровни внешнего шума. Этот документ гармонизирован с международными стандартами (Правилами ЕЭК ООН) и обязателен для применения в странах Евразийского экономического союза (Россия, Беларусь, Казахстан, Армения, Кыргызстан).

На основе положений ТР ТС 018/2011 был разработан ГОСТ 33997-2016 «Межгосударственный стандарт. Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки»⁵ (далее – ГОСТ 33997-2016), принятый Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол от 22 ноября 2016 г. № 93-П). В России рассматриваемый стандарт был введен в действие в качестве национального стандарта РФ с 1 февраля 2018 г. приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 18 июля 2017 г. № 708-ст.

ГОСТ 33997-2016 устанавливает требования к техническому состоянию эксплуатируемых транспортных средств, в том числе ограничение уровня производимого ими шума. Согласно таблице 4.12 «Предельные уровни шума выпуска двигателей транспортных средств» для ТС категорий M₁, N₁, L предел уровня звука составляет 96 дБА, для категорий M₂, N₂ – 98 дБА, для категорий M₃, N₃ – 100 дБА. Данные показатели полностью дублируют таблицу 9.2 ТР ТС 018/2011. Примечательно, что ранее в Российской Федерации действовал ГОСТ Р 52231-2004 «Внешний шум автомобилей в эксплуатации. Допустимые уровни и методы измерения», устанавлива-

⁴ См.: О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»: решение Комиссии Таможенного союза от Евразийского экономического сообщества от 9 дек. 2011 г. № 877 // КонсультантПлюс.

⁵ См.: ГОСТ 33997-2016 «Межгосударственный стандарт. Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки» // АО «Кодекс». URL: <http://docs.cntd.ru/document/1200146241> (дата обращения: 19.08.2025).

ющий предельно допустимые значения внешнего шума в виде 80 дБА для легковых автомобилей, однако он был отменен.

Также важно отметить пп. 4.9.10–4.9.11 ГОСТ 33997-2016, согласно которым *не допускается внесение изменений в конструкцию системы выпуска отработавших газов двигателя при эксплуатации*, а при наличии в системе впуска воздушного фильтра и/или глушителя шума впуска, необходимых для соблюдения требований по шуму, не допускается демонтаж фильтра и/или глушителя шума.

В национальном законодательстве Российской Федерации регламентация уровня шума ТС нашла отражение в Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностях должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (далее – Основные положения). В частности, п. 3 Основных положений закрепляет, что «техническое состояние и оборудование участвующих в дорожном движении транспортных средств в части, относящейся к безопасности дорожного движения и охране окружающей среды, должно отвечать требованиям соответствующих стандартов, правил и руководств по их технической эксплуатации»⁶.

Кроме того, в приложении к Основным положениям содержится Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств. Так, согласно п. 8.5 данного Перечня «запрещается эксплуатация транспортных средств, если уровень шума выпуска отработавших газов транспортного средства превышает величины, установленные в таблице 9.2 приложения № 8 к техническому регламенту Таможенного союза ТР ТС 018/2011 "О безопасности колесных транспортных средств", утвержденного Решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877».

Превышение ТС норматива уровня шума выявляется сотрудниками Госавтоинспекции преимущественно в ходе надзора за дорожным движением. Согласно п. 76 приказа МВД России от 2 мая 2023 г. № 264 «Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодатель-

⁶ См.: О Правилах дорожного движения (вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения): постановление Правительства Рос. Федерации от 23 окт. 1993 г. № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47, ст. 4531.

ства Российской Федерации о безопасности дорожного движения»⁷ проверка технического состояния ТС производится в случаях:

1) визуального обнаружения признаков неисправностей и (или) условий, при которых запрещается эксплуатация ТС, либо признаков несоответствия требованиям технического регламента о безопасности колесных ТС, а также поступления информации об использовании такого ТС;

2) наличия данных, свидетельствующих о совершении ДТП с участием данного ТС, преступления или административного правонарушения.

В ходе проверки технического состояния ТС допускается использование специальных технических средств, устанавливающих соответствие требованиям Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения и (или) технического регламента о безопасности колесных транспортных средств.

Следует отметить, что в нормативных правовых актах процедура измерения шума не регламентирована, п. 8.5 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, закрепляет лишь использование средств технического диагностирования для выявления превышения норматива уровня шума выпуска отработавших газов ТС. Проверка уровня шума ТС осуществляется с помощью шумомеров – приборов для проверки шума, снабженных микрофоном, устройством обработки сигналов и устройством отображения, соответствующих установленным требованиям.

Лица, управляющие ТС с уровнем шума, превышающим максимально допустимый предел, могут быть привлечены к административной ответственности по нескольким статьям КоАП РФ. Основной из них является ст. 8.23 КоАП РФ «Эксплуатация механических транспортных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах либо нормативов уровня шума», которая содержит единственный (формальный) состав правонарушения. Его объектом являются общественные отношения, возникающие при эксплуатации механических ТС, а объективную сторону составляет превышение нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах либо нормативов уровня шума, возникающих при эксплуата-

⁷ См.: Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения: приказ МВД России от 2 мая 2023 г. № 264 // КонсультантПлюс.

ции. В качестве административного наказания по данной статье назначается предупреждение или наложение административного штрафа в размере 500 руб.

Если же автомобиль принадлежит организации, к ответственности может быть привлечен работник предприятия, выпустивший ТС в рейс, по ст. 8.22 КоАП РФ «Выпуск в эксплуатацию механических транспортных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах либо нормативов уровня шума»⁸. Должностные лица являются исключительным субъектом данного правонарушения, штраф для них назначается в размере от 500 до 1 000 руб.

Примечательно, что в КоАП РФ указанные административные правонарушения относятся к области охраны окружающей среды (видовой объект противоправного посягательства), а не безопасности дорожного движения, несмотря на полномочия Госавтоинспекции по составлению протоколов. Тем не менее очевидно, что исследуемая проблема может быть рассмотрена с разных сторон. Во-первых, неисправности ТС могут привести к выбросу большего количества вредных веществ и повышению уровня шума. Во-вторых, аналогичный эффект может иметь и умышленная модификация выхлопной системы ТС с целью увеличения громкости ее работы (так называемый спортивный тюнинг). В-третьих, это может негативно сказаться на состоянии здоровья находящихся вблизи граждан, прежде всего, малолетних детей (в частности – внезапный испуг).

Представляется, что, поскольку указанные бездействие (в первом случае) и действие (во втором случае), образующие объективную сторону состава административного правонарушения, в большинстве случаев приводят как к повышению уровня шума, так и количества загрязняющих веществ, выбрасываемых в атмосферу, законодатель, конструируя составы правонарушений в ст. 8.22 и 8.23 КоАП РФ, предусматривает наступление обозначенных общественно опасных последствий в двух видах. При этом действия правонарушителя могут характеризоваться как умысел, так и неосторожность.

Также следует различать случаи применения указанных правовых норм в зависимости от субъекта правонарушения. Судебная практика исходит из того, что водитель организации, управляющий ТС в ходе исполнения своих должностных обязанностей, в случае

⁸ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 дек. 2001 г. № 195-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 1 (ч. 1).

установления превышения нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах либо нормативов уровня шума не подлежит ответственности по ст. 8.23 КоАП РФ⁹.

Наличие технических модификаций и переоборудования ТС, которые приводят к увеличению уровня шума при работе двигателя, также является основанием для привлечения к ответственности по ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ. Состав правонарушения в таком случае образует управление ТС при наличии неисправностей или условий, при которых в соответствии с Основными положениями эксплуатации ТС запрещена. Санкцией за совершение данного правонарушения является предупреждение или штраф в размере 500 руб.

Анализ указанных статей КоАП РФ показывает отсылочный характер правовых норм. В случаях с прямым превышением уровня шума (ст. 8.22–8.23) состав правонарушения образует превышение нормативов, установленных государственными стандартами РФ, что требует от правоприменителя обращения к таким стандартам. В случае же выявления неисправностей и условий, при которых эксплуатация ТС запрещена, необходимо ознакомление с Основными положениями, а также непосредственным Перечнем неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация ТС. Их нормы тоже являются бланкетными, ссылаясь на рассмотренные нами ГОСТ 33997-2016 и ТР ТС 018/2011. Из этого следует, что регулирование предельного уровня шума осуществляется лишь на уровне технических стандартов и регламентов, без фактического закрепления в законодательстве Российской Федерации.

Не регламентирована и процедура измерения уровня шума ТС. ТР ТС 018/2011 в п. 9.9 уточняет расстояние от среза выпускной трубы и угол к оси потока газа, а также режим работы двигателя. ГОСТ 33997-2016 в разделе 5.10 подробно характеризует процедуру измерения, которая должна проводиться в «закрытых производственных помещениях». Однако нормативные правовые акты Российской Федерации не указывают, на какой из данных документов должны ориентироваться сотрудники Госавтоинспекции в правоприменительной практике. Учитывая, что выявление нарушения осуществляется в ходе надзора за дорожным движением, перемещение ТС в закрытые производственные помещения для измерения уровня шума является объективно невозможным.

⁹ См.: Постановление Девятого кассационного суда общей юрисдикции от 30 авг. 2023 г. № 16-1761/2023 // КонсультантПлюс.

Кроме того, ТС могут производить различный шум, не связанный с работой двигателя, например, в случае включения громкой музыки или срабатывания охранной сигнализации. По актуальным статьям КоАП РФ привлечение к ответственности собственника или водителя ТС в таких случаях невозможно, поскольку они находятся вне сферы действия соответствующих технических документов, регламентирующих требования к техническому состоянию ТС.

Общие стандарты по нормативам шума (например, ГОСТ 23337-2014) не регулируют ограничение и измерение шума, производимого отдельными ТС. Федеральное законодательство не закрепляет и конкретные требования к предельному шуму, который слышим в жилых помещениях, и ответственность за его превышение – законы в этой сфере принимаются на уровне субъектов Российской Федерации. Как правило, указанная ответственность наступает за нарушение тишины в ночное время: например, ст. 3.13 Закона г. Москвы от 21 ноября 2007 г. № 45 «Кодекс города Москвы об административных правонарушениях» за совершение действий, нарушающих тишину и покой граждан с 23 часов до 7 часов, предусматривает административное наказание в виде предупреждения либо наложения административного штрафа¹⁰.

Региональное законодательство неоднородно, в силу чего в субъектах РФ присутствуют различные по размеру санкции и специфические условия наступления ответственности (в виде диапазонов времени, видов шума и др.). В субъектах РФ зачастую отсутствуют специальные органы, отвечающие за охрану общественного порядка и общественной безопасности, что порождает трудности для выявления и привлечения к ответственности по предусмотренным законами субъектов РФ административным правонарушениям. Сотрудники полиции вправе составлять протоколы об административных правонарушениях, посягающих на общественный порядок и общественную безопасность и предусмотренных законами субъектов РФ, однако только при наличии подписанного МВД России и органом исполнительной власти субъекта РФ специального соглашения о передаче осуществления части полномочий (абз. 2 ч. 6 ст. 28.3 КоАП РФ). В то же время подобные соглашения заключены далеко не всеми субъектами РФ.

¹⁰ Кодекс города Москвы об административных правонарушениях: закон г. Москвы от 21 ноября 2007 г. № 45 // КонсультантПлюс.

Таким образом, на международном, федеральном и региональном уровнях правового регулирования имеются множественные проблемные аспекты, препятствующие формированию единого правоприменения в исследуемой области в Российской Федерации, а также защите конституционных прав граждан на охрану здоровья, отдых, благоприятную окружающую среду.

2. ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ, ВОЗНИКАЮЩИЕ В ХОДЕ ПРИВЛЕЧЕНИЯ К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЛИЦ, УПРАВЛЯЮЩИХ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ С УРОВНЕМ ШУМА, ПРЕВЫШАЮЩИМ МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМЫЙ ПРЕДЕЛ, В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В соответствии с ч. 5 ст. 23.3 КоАП РФ рассмотрение дел об административных правонарушениях по ст. ст. 8.22 и 8.23 КоАП РФ отнесено к компетенции руководящего состава Госавтоинспекции.

Для выявления основных проблем в области выявления и доказывания данных административных правонарушений была изучена правоприменительная практика подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне, а также рассмотрены высказанные ими предложения по ее совершенствованию.

Анализ данных по субъектам Российской Федерации, а также официальной статистики показывает неравномерность применения норм и зависит от складывающейся обстановки в том или ином регионе. В одном случае могут присутствовать единичные или даже нулевые факты привлечения к ответственности по ст. 8.22 и 8.23 КоАП РФ, тогда как в отдельных регионах их количество насчитывает сотни и даже тысячи.

Так, за второе полугодие 2024 г. сотрудниками Госавтоинспекции ГУ МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области составлено 92 протокола об административном правонарушении по ст. 8.23 КоАП РФ. *Во всех случаях выявлены признаки изменения системы выпуска отработанных газов ТС*, составлены административные материалы по ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ¹¹.

Данным территориальным подразделением МВД описана процедура измерения уровня шума ТС. Его первым шагом является визуальный осмотр ТС, размещенного на твердой поверхности дороги. Перед началом замеров двигатель заглушается, автомобиль устанавливается на ручной тормоз, под ведущие колеса ставятся специальные упоры для предотвращения отката. Для измерения используется специальный прибор – шумомер «Testo 816», который размещается

¹¹ См.: Письмо ГУ МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области от 13 марта 2025 г. № 12/2-10411.

на высоте не ниже 20 см от поверхности дороги, примерно на уровне выхлопной трубы ТС и на расстоянии 50 см от ее среза. При этом ось микрофона располагается под углом 45 градусов к вертикальной поверхности, через которую проходят выхлопные газы, и параллельна горизонтальной поверхности. Рычаг коробки переключения передач ставят в нейтральное положение, а если КПП автоматическая, то в положение «паркинг», запускается двигатель, прогревается до рабочей температуры и производится замер.

В качестве результата замеров берется максимальное показание шумомера за период выдержки частоты вращения коленчатого вала не менее 75 % от максимальной частоты, время замера составляет не менее 30 секунд.

Для установления показателей уровня шума используются следующие измерительные приборы: шумомер «Testo 816», рулетка (линейка), угломер, секундомер.

Госавтоинспекция МВД России по Республике Татарстан также отмечает использование шумомера «Testo 816». В письме ведомства прописан отдельный порядок действий при выявлении случаев внесения незаконных изменений в конструкцию выхлопной трубы ТС. При визуальном выявлении подобных изменений осуществляются следующие действия: фото- или видеофиксация нарушения, составление акта осмотра транспортного средства, оформление протокола об административном правонарушении по ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ. Кроме того, сотрудником составляется рапорт на имя руководителя подразделения Госавтоинспекции, который направляет его в регистрационное подразделение для рассмотрения вопроса о прекращении государственной регистрации ТС на основании п. 4 ч. 1 ст. 20 Федерального закона от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Водителю ТС выдается письменное требование о прекращении противоправных действий¹².

В Брянской области сотрудники Госавтоинспекции действуют схожим образом, а при снятии ТС с учета данные о них вносятся в СПО «Паутина» для пресечения фактов управления ТС, не зарегистрированными в установленном порядке¹³.

¹² Письмо МВД по Республике Татарстан от 25 марта 2025 г. № 1/3422.

¹³ Письмо УМВД России по Брянской области от 18 июня 2025 г. № 1/8586.

Ряд территориальных органов МВД России констатировал, что выявление рассматриваемых правонарушений не осуществляется. Для этого были представлены различные причины, которые представляют интерес для проводимого исследования:

1) отсутствие постов и площадок для измерения уровня шума, предусмотренных ГОСТ 33997-2016 (ГУ МВД России по г. Москве¹⁴);

2) несоответствие количества приборов (шумомеров) нормам положенности, установленным приказом МВД России от 29 декабря 2012 г. № 1157¹⁵ (ГУ МВД России по Московской области¹⁶);

3) отсутствие необходимых приборов для замеров уровня шума ТС: шумомер, тахометр, угломер и др. (УМВД России по Вологодской области¹⁷);

4) недопустимость измерения показателей уровня шума выхлопных систем ТС непосредственно на дорогах общего пользования в месте выявления нарушений при отсутствии правового механизма для принудительного направления ТС для проведения технического диагностирования на пункте технического осмотра (ГУ МВД России по Красноярскому краю¹⁸).

УМВД России по Ярославской области¹⁹, УМВД России по Ивановской области²⁰ отмечено отсутствие правоприменительной практики без указания причин.

Следует отметить, что в судебных решениях измерение уровня шума ТС на проезжей части, а не в закрытых производственных помещениях не рассматривается как нарушение процедуры и повод освобождения от ответственности по ст. 8.23 КоАП РФ (Решение

¹⁴ Письма ГУ МВД России по г. Москве от 17 марта 2025 г. № 45/9559 и УВД по ТиНАО ГУ МВД России по г. Москве от 28 марта 2025 г. № 011/1-13315.

¹⁵ См.: Об утверждении норм положенности специальной техники для отдельных подразделений центрального аппарата МВД России и средств связи, вычислительной, электронной организационной и специальной техники для территориальных органов МВД России, медицинских (в том числе санаторно-курортных) организаций системы МВД России, окружных управлений материально-технического снабжения системы МВД России, а также иных организаций и подразделений, созданных для выполнения задач и осуществления полномочий, возложенных на органы внутренних дел Российской Федерации: приказ МВД России от 29 дек. 2012 г. № 1157 // КонсультантПлюс.

¹⁶ Письмо ГУ МВД России по Московской области от 19 марта 2025 г. № 21-2925.

¹⁷ Письмо УМВД России по Вологодской области от 13 мая 2025 г. № 1/29-11518.

¹⁸ Письмо ГУ МВД России по Красноярскому краю от 23 мая 2025 г. № 1/13337.

¹⁹ Письмо УМВД России по Ярославской области от 9 апреля 2025 г. № 15/1817.

²⁰ Письмо УМВД России по Ивановской области от 23 мая 2025 г. № 13/7065.

Амурского областного суда от 13 ноября 2023 г. по делу № 7-519/2023²¹).

Дальнейший анализ опыта территориальных органов МВД России показывает, что в отсутствие необходимых приборов для измерения шума сотрудники Госавтоинспекции осуществляют привлечение к ответственности за внесение изменений в конструкцию ТС по ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ, по итогам которого выдается письменное требование о прекращении противоправных действий – например, в Красноярском крае²². В 2023–2024 гг. в регионе не зафиксировано случаев привлечения к ответственности по ст. 8.23 КоАП РФ.

ГУ МВД России по Ростовской области за период 2024 г. – начало 2025 г. по ст. 8.23 было привлечено 2 323 водителя. Трудностей в измерении уровня шума не выявлено, при рассмотрении дел об административных правонарушениях проблемных вопросов не возникло²³. Аналогичным является опыт сотрудников Госавтоинспекции МВД России в Нижегородской области²⁴.

ГУ МВД России по Волгоградской области, занявшей в 2023 г. одно из лидирующих мест по количеству выявленных правонарушений по ст. 8.22–8.23 КоАП РФ, в качестве проблемы отмечена необходимость наличия шумомера у наряда ДПС, поскольку данные устройства преимущественно используются подразделениями технического надзора Госавтоинспекции²⁵.

В Краснодарском крае обращено внимание на тот факт, что ГОСТ 33997-2016 для измерения уровня шума выпускной системы колесных ТС предписывает использовать ряд приборов, среди которых тахометр и угломер²⁶. Однако в соответствии с приказом МВД России от 29 декабря 2012 г. № 1157²⁷ комплектация подразделений Госавтоинспекции тахометрами и угломерами не предусмотрена, в связи с чем сотрудниками используются лишь шумомеры «Testo 816».

²¹ Решение Амурского областного суда от 13 ноября 2023 г. по делу № 7-519/2023 // СудАкт. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/nsV1wHNMoOow/> (дата обращения: 19.08.2025).

²² Письмо ГУ МВД России по Красноярскому краю от 23 мая 2025 г. № 1/13337.

²³ Письмо ГУ МВД России по Ростовской области от 24 марта 2025 г. № 1/1559.

²⁴ Письмо ГУ МВД России по Нижегородской области от 25 марта 2025 г. № 24/1420.

²⁵ Письмо ГУ МВД России по Волгоградской области от 29 мая 2025 г. № 1/2716.

²⁶ Письмо ГУ МВД России по Краснодарскому краю от 10 апреля 2025 г. № 1/7-502.

²⁷ Об утверждении норм положенности специальной техники для отдельных подразделений центрального аппарата МВД России и средств связи, вычислительной, электронной организационной и специальной техники для территориальных органов МВД России, медико-санитарных и санаторно курортных организаций системы МВД России, окружных управлений материально-технического снабжения систем МВД России, а также иных организаций и подразделений, созданных для выполнения задач: приказ МВД России от 29 дек. 2012 г. № 1157 // КонсультантПлюс.

Следует отметить, что выявление случаев превышения уровня шума ТС также возможно в автоматическом режиме. В январе 2025 г. прошли сертификацию комплексы автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД «Эфир». Данные технические устройства были официально утверждены в качестве типа средства измерения. Тем не менее на данный момент комплексы «Эфир» могут применяться только для тестирования, мониторинга и подбора «оптимальных мест для установки»²⁸, в отсутствие правовых оснований для их эксплуатации.

Статистические данные ГУОБДД МВД России по территории Российской Федерации и ее регионов демонстрируют существенное снижение количества выявленных правонарушений по ст. 8.22 и 8.23 КоАП РФ в 2024 г. по сравнению с 2023 г. В 2024 г. лишь в 23 субъектах РФ зафиксировано более 100 правонарушений по ст. 8.23, тогда как в 2023 г. таких субъектов было 40 (из них в Белгородской, Брянской, Волгоградской областях, а также в г. Москве – свыше 1 000 случаев)²⁹.

В некоторых регионах нарушения практически перестали фиксировать: например, в Оренбургской области в 2023 г. было выявлено более 200 случаев по каждой из рассматриваемых статей, в 2024 г. – лишь 2 по ст. 8.22 и 3 по ст. 8.23.

По итогам проведенного исследования сформулирован ряд проблем, влияющих на снижение эффективности правоприменительной деятельности Госавтоинспекции по привлечению к ответственности лиц, управляющих ТС, которые превышают нормативы уровня шума.

1. Неукомплектованность территориальных органов Госавтоинспекции МВД России специальными приборами, измеряющими уровень шума ТС (шумомерами), а также дополнительными техническими устройствами, которые требуются согласно процедуре измерения шума. Доказательственное значение имеют показания лишь сертифицированных, прошедших проверку и зарегистрированных в установленном порядке приборов.

2. Отсутствие единого алгоритма действий сотрудников Госавтоинспекции при выявлении ТС с высоким уровнем шума. Ввиду нормативной неопределенности территориальные органы МВД России по-разному толкуют положения технических документов и при возникновении затруднений предпочитают не фиксировать правонарушения рассматриваемой категории.

²⁸ Новые дорожные камеры помогут бороться с громкими автомобилями и мотоциклами // Рос. газ. URL: <https://rg.ru/2025/01/27/reg-cfo/novye-dorozhnye-kamery-pomogut-borotsia-s-gromkimi-avtomobiliami-i-motociklami.html> (дата обращения: 15.08.2025).

²⁹ Письмо ГУОБДД МВД России от 4 февраля 2025 г. № 13/12-895.

3. Трудности в доказывании правонарушений по ст. 8.22–8.23 приводят к тому, что при выявлении ТС, производящих высокий шум вследствие переоборудования двигателя, сотрудники Госавтоинспекции составляют протокол по ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ. Измерение шума ТС при этом не проводится, ответственность за превышение его допустимого уровня не наступает.

4. Высокая латентность рассматриваемых правонарушений в силу сложности их фиксации в отсутствие сотрудников Госавтоинспекции. Комплексы автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД в большинстве своем не способны выявлять нарушения по ст. 8.22 КоАП РФ, а новые средства фотовидеофиксации планируется внедрять лишь в тестовом режиме на отдельных территориях. При этом численность личного состава Госавтоинспекции была значительно сокращена за последние 15 лет, в результате чего на практике нарушения по превышению нормативов уровня шума ТС выявляются преимущественно в ходе специальных рейдов или профилактических мероприятий.

5. В соответствии с полученными из территориальных органов МВД России материалами в правоприменительной практике отсутствуют случаи привлечения к административной ответственности по закону субъекта Российской Федерации за нарушение тишины и покоя граждан в результате эксплуатации в ночное время автомобиля или иного механического ТС, превышающего допустимый уровень шума. Однако при определенных юридических обстоятельствах это могло бы быть эффективным правовым средством воздействия на правонарушителей – например, при отсутствии технической возможности привлечения лица к административной ответственности по ст. 8.23 КоАП РФ.

6. Низкие санкции за совершение правонарушений по статьям 8.22, 8.23, ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ не отвечают критерию эффективности, который проявляется в результате его воздействия на сознание и поведение граждан, прежде всего на субъект административной ответственности³⁰, и приводят к рецидиву, в том числе постоянному использованию ТС с уровнем шума, превышающим допустимый предел, как в дневное, так и в ночное время.

³⁰ См.: Андреев М.В. Эффективность применения административного штрафа органами внутренних дел (полиции) // Научный портал МВД России. 2021. № 3 (55). С. 74.

3. НОРМАТИВНОЕ ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЛИЦ, УПРАВЛЯЮЩИХ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ С УРОВНЕМ ШУМА, ПРЕВЫШАЮЩИМ МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМЫЙ ПРЕДЕЛ, В ГОСУДАРСТВАХ – УЧАСТНИКАХ СНГ

Правовое регулирование в области привлечения к ответственности за превышение норматива уровня шума, исходящего от автомобильных транспортных средств, в странах СНГ обладает своей спецификой.

Содружество независимых государств (СНГ) – это международная организация, образованная странами бывшего СССР с целью сотрудничества в политической, экономической, экологической, гуманитарной и культурной областях. По состоянию на 2025 г. статусом полноправных членов СНГ обладают: Россия, Беларусь, Казахстан, Армения, Кыргызстан, Молдова, Азербайджан, Таджикистан и Узбекистан. Среди них первые пять государств также являются членами Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС), на территории которых действует ТР ТС 018/2011.

В Республике Казахстан (далее – РК, Казахстан) ст. 334 Кодекса РК от 5 июля 2014 г. № 235-V «Об административных правонарушениях» (далее – КоАП РК) установлена ответственность за «эксплуатацию автотранспортных, других передвижных средств и установок, у которых содержание загрязняющих веществ в выбросах, а также уровень шума, производимого ими при работе, превышают установленные нормативы (технические нормативы)». За первое совершенное нарушение санкция для физических лиц предусматривает предупреждение или штраф в размере 10 месячных расчетных показателей (далее – МРП), за повторное – штраф в размере 20 МРП³¹.

Ответственность за превышение нормативов шума ТС в КоАП РК появилась в 2021 г.³², однако как таковая практика ее реализации

³¹ См.: Кодекс Республики Казахстан от 5 июля 2014 г. № 235-V «Об административных правонарушениях». URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31577399 (дата обращения: 19.08.2025).

³² См.: О внесении изменений и дополнений в Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях по вопросам экологии: Закон Республики Казахстан от 2 января 2021 г. № 403-VI. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=32289316 (дата обращения: 19.08.2025).

отсутствует. В 2024 г. было выявлено около 15 тыс. случаев привлечения к ответственности по ст. 334 КоАП РК, однако они касались превышения содержания загрязняющих веществ в выбросах ТС³³.

Согласно п. 122 ПДД РК в жилой зоне запрещается стоянка с работающим двигателем, а также подача звукового сигнала и включение громкой музыки³⁴. Аналогичные требования содержатся в п. 33 ч. 4 ст. 54 Закона РК от 17 апреля 2014 г. № 194-V ЗРК «О дорожном движении». Ответственность за нарушение данного запрета не установлена, однако в ночное время (с 22:00 до 9:00) нарушители могут быть привлечены к ответственности по ст. 437 КоАП РК за нарушение тишины.

Относительно недавно был принят Кодекс Кыргызской Республики о правонарушениях от 28 октября 2021 г. № 128, в котором присутствует отдельный состав правонарушения в виде установки оборудования для усиления уровня звука (шума) системы выпуска отработавших газов двигателя (ч. 3 ст. 188). Однако уровень шума при этом не измеряется, правонарушение подтверждается лишь фактом установки на ТС дополнительного оборудования.

На территории Республики Беларусь (далее – РБ) также действует ТР ТС 018/2011, согласно которому предельный уровень шума выпуска двигателей легковых ТС составляет 96 дБА. Вместе с тем законодательство РБ не содержит специальных норм, предусматривающих ограничение максимального уровня шума, производимого ТС, и ответственность за управление таким транспортным средством.

Подпункт 194.1 п. 194 ПДД РБ устанавливает запрет на участие в дорожном движении ТС, конструкция и техническое состояние которых не отвечают требованиям технических регламентов Таможенного союза и Евразийского экономического союза. За нарушение указанного запрета предусмотрена ответственность по ч. 2 ст. 18.11 КоАП РБ: управление транспортным средством, имеющим неисправности, за исключением неисправностей, указанных в ч. 1 настоящей статьи, либо с несоблюдением условий, при наличии которых правилами дорожного движения запрещено его участие в дорожном дви-

³³ Статистические данные МВД Республики Казахстан.

³⁴ См.: Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам: приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан от 30 июня 2023 г. № 534. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V2300033003> (дата обращения: 19.08.2025).

жении – влечет наложение штрафа в размере до одной базовой величины. При повторном совершении аналогичного правонарушения наступает ответственность по ч. 8 ст. 18.11 КоАП РБ, санкция которой предусматривает наложение штрафа в размере от двух до пяти базовых величин³⁵.

Следует указать, что постановлением Совета Министров РБ от 16 ноября 2024 г. № 848 «Об установлении размера базовой величины») размер базовой величины установлен в 42 белорусских рубля. По данным ЦБ РФ на конец июля 2025 г., курс белорусского рубля составлял 26,9 российских рублей за 1 белорусский рубль. Следовательно, одна базовая величина равна примерно 1,1 тыс. рублей, а размер штрафа по ч. 2 ст. 18.11 КоАП РБ более чем в два раза превышает санкцию ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ.

По данным МВД РБ, несмотря на наличие правовых оснований для привлечения к административной ответственности лиц, управляющих ТС с уровнем шума, превышающим максимально допустимый предел, одним из препятствий служит отсутствие у сотрудников ГАИ МВД РБ специальных технических средств, предназначенных для измерения уровня шума. При невозможности визуального установления факта переоборудования системы выпуска отработавших газов двигателя и (или) необходимости осуществления замера уровня шума, сотрудники ГАИ вынуждены следовать на ближайшую станцию государственного технического осмотра, где имеются специальные технические средства для измерения уровня шума³⁶.

В Азербайджанской Республике согласно ст. 21 Закона Азербайджанской Республики о дорожном движении физические и юридические лица, проектирующие, производящие и эксплуатирующие механические транспортные средства, обязаны принимать меры к предотвращению и уменьшению выброса этими транспортными средствами загрязняющих веществ в окружающую среду, а также снижению уровня шума и вибрации³⁷.

³⁵ См.: Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях от 6 января 2021 г. № 91-3 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. URL: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=НК2100091> (дата обращения: 19.08.2025).

³⁶ См.: Письмо Академии МВД Республики Беларусь от 19 мая 2025 г. № 2/12/1503.

³⁷ См.: Закон Азербайджанской Республики о дорожном движении // МВД Азербайджанской Республики: официальный сайт. URL: <https://mia.gov.az/ru/legislation/1/view/9/> (дата обращения: 19.08.2025).

Кодекс Азербайджанской Республики об административных проступках³⁸ не содержит нарушений в виде управления ТС с превышением нормативов уровня шума, однако в ст. 342, охватывающей широкий круг нарушений правил эксплуатации ТС, закреплена ответственность за установку оборудования к системе выпуска отработавших газов ТС с нарушением нормативных требований в целях увеличения силы звука мотора или переоборудование (ч. 3). Санкцией за нарушение является наложение штрафа в размере 500 манатов, а за повторное совершение указанного действия размер штрафа увеличивается до 1 000 манатов (ч. 4 ст. 342).

Курс маната, по данным ЦБ РФ на конец июля 2025 г., составлял 46,8 рублей за 1 манат. Следовательно, штраф в 500 манатов был равен 23,4 тыс. рублей.

Кодекс Республики Таджикистан об административных правонарушениях (принят Законом Республики Таджикистан от 31 декабря 2008 г. № 455) в ст. 229 устанавливает ответственность за ввод в эксплуатацию транспортных и других передвижных средств, содержание загрязняющих веществ, в выбросах которых превышает нормы, а также уровень шума, производимого ими при работе, превышают установленные нормы³⁹. Однако субъектами правонарушения по данной статье являются только должностные или юридические лица.

Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности (утвержден Законом Республики Узбекистан от 22 сентября 1994 г. № 2015-XII) является старейшим среди действующих кодексов об административных правонарушениях (административной ответственности) в странах СНГ. В нем имеется состав правонарушения в виде управления ТС, у которых содержание загрязняющих веществ в выбросах, а также уровень шума, производимого ими при работе, превышают установленные нормы (абз. 2 ст. 125)⁴⁰. Однако норматив шума при движении ТС не регламентирован, а ТР ТС 018/2011 на территории государства не действует.

³⁸ См.: Об утверждении Кодекса Азербайджанской Республики об административных проступках: Закон Азербайджанской Республики от 29 дек. 2015 г. № 96-VQ. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=36865427 (дата обращения: 19.08.2025).

³⁹ См.: Кодекс Республики Таджикистан об административных правонарушениях: принят Законом Республики Таджикистан от 31 декабря 2008 г. № 455. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30414710 (дата обращения: 19.08.2025).

⁴⁰ См.: Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности: утв. Законом Республики Узбекистан от 22 сен. 1994 г. № 2015-XII. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30421092 (дата обращения: 19.08.2025).

В Республике Армения ответственность за превышение уровня шума ТС отсутствует, и ее введение является лишь предметом обсуждения на парламентском уровне (законопроект был выдвинут депутатами Национального собрания Армении – высшего законодательного органа власти)⁴¹. В свою очередь, Кодекс Республики Молдова от 24 октября 2008 г. № 218-XVI «О правонарушениях» в ст. 153 закрепляет ответственность за эксплуатацию наземных транспортных средств, водных и воздушных судов, превышающих допустимые нормативы выброса загрязнителей и шума, производимого при их функционировании⁴². Вместе с тем нормативы шума ТС в данном государстве также не определены.

Следует отметить, что в отличие от Российской Федерации, в кодексах об административных правонарушениях (административной ответственности) большинства государств СНГ установлена ответственность за нарушение тишины в ночное время, в том числе путем шумного использования ТС. В них также имеются особые составы правонарушений, предусматривающие санкции за: выпуск в эксплуатацию ТС, у которых уровень шума, производимого ими при работе, превышает установленные нормативы (ст. 333 КоАП РК, ст. 229 Кодекса Республики Таджикистан об административных правонарушениях, ст. 238.1 Кодекса Азербайджанской Республики об административных проступках; ст. 87 Кодекса Республики Узбекистан об административной ответственности); установку оборудования для усиления уровня звука (шума) системы выпуска отработавших газов двигателя ТС (ч. 3 ст. 188 Кодекса Кыргызской Республики о правонарушениях; ч. 3 ст. 342 Кодекса Азербайджанской Республики об административных проступках); автохулиганство, под которым понимается умышленное действие водителя ТС, демонстративно нарушающее общественный порядок и спокойствие граждан, выражающее явное неуважение к обществу, сопровождающееся нарушением ПДД и эксплуатации ТС (ст. 189 Кодекса Кыргызской Республики о правонарушениях).

⁴¹ См.: Депутаты в Армении предлагают штрафовать и снимать баллы за громкую музыку в машине. URL: <https://am.sputniknews.ru/20250613/deputaty-v-armenii-predlagayut-shtrafovati-i-snimat-bally-za-gromkuyu-muzyku-v-mashine-90090083.html> (дата обращения: 16.08.2025).

⁴² См.: О правонарушениях: Кодекс Республики Молдова от 24 окт. 2008 г. № 218-XVI. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30395669 (дата обращения: 19.08.2025).

Таким образом, анализ нормативного правового регулирования ответственности в исследуемой области в странах СНГ позволяет сформулировать следующие выводы.

В государствах – участниках СНГ отсутствует единый подход к установлению ответственности за превышение норматива шума при эксплуатации ТС. Национальное законодательство, как правило, не закрепляет допустимые пределы уровня шума, поэтому в странах, не входящих в ЕАЭС, в этой области наблюдается правовой вакуум. В результате составы административных правонарушений конструируются без отсылки на нормативы шума, а, например, с указанием на установку дополнительного оборудования, увеличивающего шум ТС.

Наиболее схожие с российским законодательством нормы ответственности имеются в Казахстане, Узбекистане и Молдове. В кодексах данных государств аналогично ст. 8.23 КоАП РФ закреплено ограничение шума при эксплуатации ТС. Вместе с тем ТР ТС 018/2011 действует лишь в РК, что делает нормы двух других стран неэффективными.

В ряде стран имеются специфические составы правонарушений, связанных с автомобильным шумом: например, установка специального оборудования. Кроме того, присутствует ответственность не только за выпуск в эксплуатацию, но и за производство ТС, уровень шума которых превышает установленные нормативы.

Для правоприменительной практики государств СНГ также характерно привлечение к ответственности водителей ТС за установку дополнительного оборудования, увеличивающего шум, при игнорировании непосредственного нарушения в виде высокого уровня шума ТС (в случае его закрепления в национальном законодательстве). Основной причиной этого служит отсутствие специальных сертифицированных приборов и механизма измерения шума.

Административные штрафы за правонарушения, связанные с превышением нормативов шума ТС, в странах СНГ значительно выше, чем в России, что демонстрирует назревшую необходимость повышения санкций по ст. 8.23 КоАП РФ.

4. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНЫХ ПРАВОВЫХ АКТОВ И ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ В ЧАСТИ ПРИВЛЕЧЕНИЯ К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЛИЦ, УПРАВЛЯЮЩИХ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ С УРОВНЕМ ШУМА, ПРЕВЫШАЮЩИМ МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМЫЙ ПРЕДЕЛ

Проведенный анализ позволил сформулировать следующие предложения.

1. Целесообразно утвердить возможность измерения уровня шума ТС в ходе надзора Госавтоинспекции МВД России за дорожным движением. Соответствующий порядок действий сотрудников Госавтоинспекции предлагается включить в качестве приложения в приказ МВД России от 2 мая 2023 г. № 264 «Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения». В нем должно быть уточнено место проведения измерения (например, обочина дороги), необходимые приборы и инструменты, а также последовательность осуществляемых действий.

2. Внести изменения в приказ МВД России от 29 декабря 2012 г. № 1157, предусматривая оснащение шумомерами и иными необходимыми для измерения шума приборами сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции. Используемые приборы должны проходить своевременную поверку и поддерживаться в работоспособном состоянии.

3. Включить в п. 8.5 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация ТС, конкретные ограничения уровня шума ТС, изложив его в следующей редакции:

«8.5. Уровень шума выпуска отработавших газов транспортного средства превышает следующие величины:

- для транспортных средств категорий M₁, N₁, L – 96 дБА;
- для транспортных средств категорий M₂, N₂ – 98 дБА;
- для транспортных средств категорий M₃, N₃ – 100 дБА.

Указанная неисправность выявляется с использованием средств технического диагностирования».

4. Законодательно предусмотреть возможность автоматической фото-, видео- и звукофиксации нарушений, связанных с превышением уровня шума ТС. Соответствующие комплексы фото-, видео- и звукофиксации нарушений следует внедрять только после апробации и подтверждения эффективности выявления нарушений на практике.

Помимо стационарных комплексов необходимо внедрение мобильных средств фото-, видео- и звукофиксации нарушений, связанных с превышением уровня шума ТС, и обеспечение их установки на патрульных автомобилях Госавтоинспекции.

5. Установить на федеральном уровне ответственность за нарушение тишины в ночное время. Это позволит сотрудникам полиции преодолеть разобщенность регионального законодательства и на основе единого подхода к правоприменению составлять протоколы на водителей ТС, производящих шум в ночное время (что наиболее распространено среди нарушителей), независимо от его характера – будь то технические модификации выхлопной системы, громкая музыка, звуковые сигналы и т. д.

6. В контексте рассмотрения в Государственной Думе Российской Федерации законопроекта, предусматривающего передачу полномочий по привлечению к ответственности водителей, управляющих ТС с уровнем шума, превышающим нормативный предел, с федерального уровня на уровень субъектов РФ⁴³, следует указать на недостаточную обоснованность некоторых его положений и необходимость их корректировки. В проекте закона предлагается несколько принципиально новых дополнений в КоАП РФ, включая: возможность субъектов РФ устанавливать штрафы в размере до 30 тыс. рублей; фиксация административных правонарушений, предусмотренных законами субъектов РФ, посягающих на покой граждан и тишину и совершенных с использованием ТС, с помощью работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, и производство по ним в упрощенном порядке; исключение ТС, участвующих в дорожном движении, из диспозиции ст. 8.23 КоАП РФ. На наш взгляд, выявление правонарушений рассматриваемой категории в ав-

⁴³ См.: О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: законопроект № 245000-8 // СОЗД ГАС «Законотворчество». URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/245000-8> (дата обращения: 15.08.2025); ред., принятая ГД ФС Рос. Федерации в I чтении 20 июля 2023 г.

томатическом режиме будет более эффективным на федеральном уровне, и переносить его на уровень регионов не требуется. Разрозненность правоприменения в субъектах Российской Федерации очевидна на примере установления ответственности за шум в ночное время, а упрощенный порядок производства по делу при высоких размерах штрафа способен привести к росту коррупционной составляющей.

Тем не менее являются актуальными предложения законопроекта, направленные на повышение санкции по ст. 8.23 КоАП РФ до 5 тыс. рублей. С учетом того, что в настоящее время одним из административных наказаний по данной статье является предупреждение, следует сохранить возможность выбора размера санкции и установить штраф в размере от 3 до 5 тыс. рублей.

Некоторые из приведенных предложений по совершенствованию законодательства и правоприменительной практики также могут представлять интерес для государств – участников СНГ.

Список источников

1. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях от 6 января 2021 г. № 91-3 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. URL: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=НК2100091> (дата обращения: 19.08.2025). – Текст : электронный.
2. Кодекс Республики Таджикистан об административных правонарушениях : принят Законом Республики Таджикистан от 31 декабря 2008 г. № 455. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30414710 (дата обращения: 19.08.2025). – Текст : электронный.
3. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 5 июля 2014 г. № 235-V. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31577399 (дата обращения: 19.08.2025). – Текст : электронный.
4. Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности : утвержден Законом Республики Узбекистан от 22 сентября 1994 г. № 2015-XII. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30421092 (дата обращения: 19.08.2025). – Текст : электронный.
5. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс». – Текст : электронный.
6. О правонарушениях : Кодекс Республики Молдова от 24 октября 2008 г. № 218-XVI. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30395669 (дата обращения: 19.08.2025). – Текст : электронный.
7. Закон Азербайджанской Республики о дорожном движении // МВД Азербайджанской Республики : официальный сайт. URL: <https://mia.gov.az/ru/legislation/1/view/9/> (дата обращения: 19.08.2025). – Текст : электронный.
8. Кодекс города Москвы об административных правонарушениях : Закон г. Москвы от 21 ноября 2007 г. № 45 // СПС «КонсультантПлюс». – Текст : электронный.
9. О внесении изменений и дополнений в Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях по вопросам экологии : Закон Республики Казахстан от 2 января 2021 г. № 403-VI. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=32289316 (дата обращения: 19.08.2025). – Текст : электронный.
10. Об утверждении Кодекса Азербайджанской Республики об административных проступках : Закон Азербайджанской Республики от 29 декабря 2015 г. № 96-VQ. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=36865427 (дата обращения: 19.08.2025). – Текст : электронный.
11. О Правилах дорожного движения (вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения) : постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 // Со-

брание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 22.11.1993. № 47, ст. 4531. – Текст : непосредственный.

12. О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» : решение Комиссии Таможенного союза от Евразийского экономического сообщества от 9 декабря 2011 г. № 877 // СПС «КонсультантПлюс». – Текст : электронный.

13. Об утверждении норм положенности специальной техники для отдельных подразделений центрального аппарата МВД России и средств связи, вычислительной, электронной организационной и специальной техники для территориальных органов МВД России, медицинских (в том числе санаторно-курортных) организаций системы МВД России, окружных управлений материально-технического снабжения системы МВД России, а также иных организаций и подразделений, созданных для выполнения задач и осуществления полномочий, возложенных на органы внутренних дел Российской Федерации : приказ МВД России от 29 декабря 2012 г. № 1157 // СПС «КонсультантПлюс». – Текст : электронный.

14. Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения : приказ МВД России от 2 мая 2023 г. № 264 // СПС «КонсультантПлюс». – Текст : электронный.

15. Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам : приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан от 30 июня 2023 г. № 534. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V2300033003> (дата обращения: 19.08.2025). – Текст : электронный.

16. О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях : законопроект № 245000-8 // СОЗД ГАС «Законотворчество». URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/245000-8> (дата обращения: 15.08.2025). – Текст : электронный.

17. Постановление Девятого кассационного суда общей юрисдикции от 30 августа 2023 г. № 16-1761/2023 // СПС «КонсультантПлюс». – Текст : электронный.

18. Решение Амурского областного суда от 13 ноября 2023 г. по делу № 7-519/2023 // СудАкт. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/nsV1wHNM0oow/> (дата обращения: 19.08.2025). – Текст : электронный.

19. **ГОСТ 33997-2016.** Межгосударственный стандарт. Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки = Motor vehicles and their trailers. Safety requirements for roadworthiness and methods of inspection : дата введения: 2018-2-01 / разработан ООО «МИП «МАДИЭКСПЕРИЗА» // АО «Кодекс». URL: <http://docs.cntd.ru/document/1200146241> (дата обращения: 19.08.2025). – Текст : электронный.

20. Письмо Академии МВД Республики Беларусь от 19 мая 2025 г. № 2/12/1503. – Текст : непосредственный.
21. Письмо ГУ МВД России по г. Москве от 17 марта 2025 г. № 45/9559. – Текст : непосредственный.
22. Письмо ГУ МВД России по Волгоградской области от 29 мая 2025 г. № 1/2716. – Текст : непосредственный.
23. Письмо ГУ МВД России по Краснодарскому краю от 10 апреля 2025 г. № 1/7-502. – Текст : непосредственный.
24. Письмо ГУ МВД России по Красноярскому краю от 23 мая 2025 г. № 1/13337. – Текст : непосредственный.
25. Письмо ГУ МВД России по Московской области от 19 марта 2025 г. № 21-2925. – Текст : непосредственный.
26. Письмо ГУ МВД России по Нижегородской области от 25 марта 2025 г. № 24/1420. – Текст : непосредственный.
27. Письмо ГУ МВД России по Ростовской области от 24 марта 2025 г. № 1/1559. – Текст : непосредственный.
28. Письмо ГУ МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области от 13 марта 2025 г. № 12/2-10411. – Текст : непосредственный.
29. Письмо ГУОБДД МВД России от 4 февраля 2025 г. № 13/12-895. – Текст : непосредственный.
30. Письмо МВД по Республике Татарстан от 25 марта 2025 г. № 1/3422. – Текст : непосредственный.
31. Письмо УВД по ТиНАО ГУ МВД России по г. Москве от 28 марта 2025 г. № 011/1-13315. – Текст : непосредственный.
32. Письмо УМВД России по Брянской области от 18 июня 2025 г. № 1/8586. – Текст : непосредственный.
33. Письмо УМВД России по Вологодской области от 13 мая 2025 г. № 1/29-11518. – Текст : непосредственный.
34. Письмо УМВД России по Ивановской области от 23 мая 2025 г. № 13/7065. – Текст : непосредственный.
35. Письмо УМВД России по Ярославской области от 9 апреля 2025 г. № 15/1817. – Текст : непосредственный.
36. **Андреянов, М. В.** Эффективность применения административного штрафа органами внутренних дел (полиции) / М. В. Андреянов. – Текст : непосредственный // Научный портал МВД России. – 2021. – № 3 (55). – С. 72–76.
37. Медико-биологические основы безопасности. Охрана труда : учебник для среднего профессионального образования / О. М. Родионова, Е. В. Аникина, Б. И. Лавер, Д. А. Семенов. 3-е изд., перераб. и доп. Москва : Издательство Юрайт, 2025. – 599 с. – Текст : непосредственный.

Оглавление

<i>Введение</i>	3
1. Нормативное правовое регулирование административной ответственности лиц, управляющих транспортным средством с уровнем шума, превышающим максимально допустимый предел, в Российской Федерации.....	5
2. Основные проблемы правоприменительной практики, возникающие в ходе привлечения к административной ответственности лиц, управляющих транспортным средством с уровнем шума, превышающим максимально допустимый предел, в Российской Федерации.....	13
3. Нормативное правовое регулирование административной ответственности лиц, управляющих транспортным средством с уровнем шума, превышающим максимально допустимый предел, в государствах – участниках СНГ.....	19
4. Предложения по совершенствованию нормативных правовых актов и правоприменительной практики в части привлечения к административной ответственности лиц, управляющих транспортным средством с уровнем шума, превышающим максимально допустимый предел.....	25
<i>Список источников</i>	28

**ПРИВЛЕЧЕНИЕ К АДМИНИСТРАТИВНОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЛИЦ, УПРАВЛЯЮЩИХ
ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ С УРОВНЕМ ШУМА,
ПРЕВЫШАЮЩИМ МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМЫЙ
ПРЕДЕЛ, В ГОСУДАРСТВАХ – УЧАСТНИКАХ СНГ**

Аналитический обзор

Редактор *Е. С. Иванова*
Компьютерная верстка *С. В. Первой*

Подписано в печать 13.05.2026	Тираж 52 экз.
Формат 60×84/16	Заказ № 13
Печ. л. 2,0	Уч.-изд. л. 1,5

Издатель: ВНИИ МВД России
121069, Москва, ул. Поварская, 25, стр. 1

Группа ОП ВНИИ МВД России