

УДК 34

DOI: 10.34670/AR.2026.85.73.022

**Сложности при оспаривании правоприменительных актов по
случаю выявления нарушенных требований при эксплуатации
автотранспортных средств системы антиблокировочной системы
АБС**

Белосов Геннадий Александрович

Магистрант,
Всероссийский государственный университет
юстиции (РПА Минюста России),
117638, Российская Федерация, Москва, ул. Азовская, 2, корп. 1;
e-mail: Belousov@mail.ru

Левина Юлия Владимировна

Кандидат юридических наук, доцент,
Всероссийский государственный университет
юстиции (РПА Минюста России),
117638, Российская Федерация, Москва, ул. Азовская, 2, корп. 1;
e-mail: Belousov@mail.ru

Аннотация

В статье исследуются проблемы правоприменения в сфере привлечения к административной ответственности за неисправность антиблокировочной системы (ABS). Актуальность исследования обусловлена распространённостью случаев привлечения водителей к ответственности за технические неисправности ABS при отсутствии чётких и однозначных критериев, позволяющих отличить допустимую неисправность от запрещённой, а также сложностями оспаривания таких постановлений в судебном порядке. Анализируются противоречия в нормативном регулировании (Правила дорожного движения, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств», межгосударственные стандарты ГОСТ), которые создают правовую неопределённость при квалификации неисправности ABS как основания для запрета эксплуатации. Исследуется судебная практика по делам об оспаривании постановлений ГИБДД, выявляются процессуальные сложности, с которыми сталкиваются заявители при оспаривании, включая проблемы доказывания отсутствия вины, необходимость проведения независимой технической экспертизы, толкование понятия «неисправность» и «отказ» системы, а также отсутствие единообразных подходов судов к оценке доказательств. Цель исследования — выявить правовые коллизии и предложить пути их устранения. Методология включает анализ нормативных актов, систематизацию судебной практики и изучение экспертных заключений. Результаты показывают необходимость уточнения критериев неисправности ABS в законодательстве, разработки ведомственных разъяснений и методических рекомендаций для судов и должностных лиц ГИБДД, а также

введения обязательного досудебного порядка технического освидетельствования для обеспечения единообразия правоприменения и защиты прав водителей.

Для цитирования в научных исследованиях

Белоусов Г.А., Левина Ю.В. Сложности при оспаривании правоприменительных актов по случаю выявления нарушенных требований при эксплуатации автотранспортных средств системы антиблокировочной системы АБС // Вопросы российского и международного права. 2026. Том 16. № 6А. С. 182-187. DOI: 10.34670/AR.2026.85.73.022

Ключевые слова

ABS, КоАП РФ, ПДД, судебная практика, экспертиза, техническое регулирование, административная ответственность, неисправность транспортного средства.

Введение

В настоящей статье рассматриваются правовые коллизии регулирования такого важного института, как: неоднозначность понятия неисправности ABS. ABS — дополнительная, вспомогательное устройство, которое показывает работу тормозных элементов в конкретный момент. Само по себе отсутствие или неправильная работа индикатора ABS не всегда свидетельствует о неисправности тормозной системы (рабочей тормозной системы) в целом, жёлтый цвет сигнальной лампы (в отличие от красного) свидетельствует о неисправностях, которые позволяют продолжить движение, с соблюдением мер предосторожности до места ремонта. Горящая лампа ABS означает, что система самодиагностики обнаружила ошибку и отключила антиблокировочную функцию. При этом основная тормозная система может продолжать работать, но без защиты от блокировки колёс при резком торможении. При отключении электроники функционирование тормозов продолжается. Автомобиль остается управляемым. Чтобы избежать негативного развития событий можно имитировать работу ABS при ее отключении. От водителя требуется препятствовать блокировкам колес с помощью операции под названием «прерывистое торможение». Суть ее в следующем: необходимо самостоятельно дозировать давление в тормозной системе и не позволять колодкам резко схватывать колеса.

Если не давить на педаль постоянным усилием, а нажимать ее скачками, то надавливая, то отпуская, то автомобиль будет сохранять стабильность. Колеса не смогут стопориться внезапно. Человек сам снижает давление в гидравлике и распускает хватку тормозов. Исключение: если вместе с жёлтой лампой ABS горит красная лампа тормозной системы или педаль тормоза стала мягкой и проваливается, движение категорически запрещено. В этом случае требуется эвакуатор, так как речь идёт о критической неисправности рабочей тормозной системы. Многие машины в России вообще эксплуатируются без ABS и не имеют проблем с ГИБДД.

Основная часть

В ПДД в п.2.3 определено, что ответственность наступает за движение при неисправности рабочей тормозной системы, а не за неправильную работу вспомогательного оборудования, что влечёт противоречия в судебную практику. В некоторых случаях нарушения в работе индикатора ABS признавались достаточным основанием для привлечения к ответственности по

ч. 2 ст. 12.5 КоАП РФ и применения таких мер, как задержание транспортного средства с транспортировкой на штрафстоянку. Это создаёт неопределённость и затрудняет формирование единой позиции судов. Возникают сложности с доказательной базой. Для оспаривания постановления может потребоваться экспертиза, которая установит, что неисправность ABS не влияла на безопасность движения. Однако получение такого заключения и его оценка судом могут быть затруднены из-за противоречивых экспертных заключений или сомнений в их объективности. Так же существуют проблемы с оформлением документов. Инспектор ДПС при оформлении протокола может необоснованно акцентировать внимание на неисправности ABS, что требует грамотного обоснования своей позиции в протоколе.

В Техническом регламенте Таможенного союза (ТР ТС 018/2011) требования к ABS изложены в приложении 8 («Требования к тормозным системам»). При этом в перечне неисправностей, при которых запрещена эксплуатация транспортных средств, нет прямого упоминания ABS. Это косвенно указывает на то, что система рассматривается как дополнительная, а не основная.

В ГОСТ 33997-2016 «Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки» ABS определяется как «тормозная система КТС с автоматическим регулированием в процессе торможения степени проскальзывания колёс в направлении их вращения». При этом в стандарте отдельно выделяются рабочая, запасная, стояночная и вспомогательная тормозные системы, и ABS не относится к последней категории. Вспомогательная тормозная система в ГОСТ 34686-2020 определяется как «износостойкая (бесконтактная) тормозная система, предназначенная для уменьшения энергонагруженности тормозных механизмов рабочей тормозной системы транспортного средства».

Таким образом, хотя в официальных документах ABS не именуется напрямую вспомогательным оборудованием, её статус как дополнительной системы, дополняющей основную тормозную систему, подтверждается анализом нормативных актов и экспертных мнений.

Таким образом при проведении рейдов ГИБДД, по неисправности ABS, (при горящем светового индикатора на панели приборов ABS), они трактуют такие ошибки, как неисправность тормозной системы, ездить с которой запрещено. Все это становится причиной недопонимания на дорогах во время общения с инспекторами ГИБДД. В некоторых случаях они смотрят на приборную панель, видят желтую лампу ABS и начинают неприятный разговор, но при грамотном толковании приведённых норм, транспортное средство не задерживали и никаких протоколов не составлялось.

С 1 сентября 2023 года вступило в силу Постановление Правительства РФ от 27.05.2023 № 837, дополнившее Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств (п. 1.11). Согласно новой норме, эксплуатация транспортного средства запрещена, если антиблокировочная тормозная система, предусмотренная изготовителем, неисправна. Неисправность определяется по индикатору на панели приборов.

Заключение

Внесённые изменения ужесточили требования и сформировали новую правовую реальность. Неисправность ABS квалифицируется как самостоятельное правонарушение, фиксация которого не требует дополнительного доказывания связи с отказом основной

тормозной системы. Данная норма устраняет неопределённость в правоприменении, но порождает нерешённые вопросы: критерии разграничения неисправностей ABS, влияющих на безопасность движения, и неисправностей, не затрагивающих работу основной тормозной системы; порядок технического подтверждения неисправности; процедуры обеспечения объективности экспертных заключений при оспаривании постановлений.

Судебная практика до внесения изменений демонстрирует противоположный подход. Суды отменяли постановления ГИБДД в случаях, когда неисправность ABS не сопровождалась нарушением работы основной тормозной системы (дело Рузского районного суда Московской области № 12-44/2018 от 28.03.2018).

Принятие нормы создаёт предпосылки для злоупотреблений. Правоприменительная практика включает случаи принудительной эвакуации транспортных средств на штрафную стоянку непосредственно после выявления неисправности, что влечёт для водителя и владельца материальные и временные издержки, существенно возрастающие в случае наличия груза. Технические характеристики электронных систем (электропроводка, контакты, датчики) в условиях дорожно-климатической среды допускают внезапный отказ без предшествующих диагностических признаков, что делает невозможным прогнозирование момента выхода системы из строя при любом уровне технического обслуживания.

Библиография

1. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 16.07.2025) "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2025)
2. Постановление Правительства РФ от 27.05.2023 N 837 "О внесении изменений в Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения".
3. Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 N 877 (ред. от 13.03.2026) "О принятии технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" (вместе с "ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств").
4. "ГОСТ 33997-2016. Межгосударственный стандарт. Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки" (введен в действие Приказом Росстандарта от 18.07.2017 N 708-ст) (ред. от 31.01.2025).
5. "ГОСТ 34686-2020. Межгосударственный стандарт. Автомобильные транспортные средства. Тормозные свойства. Термины и определения" (введен в действие Приказом Росстандарта от 30.10.2020 N 1013-ст).

Difficulties in Challenging Law Enforcement Acts in Cases of Revealed Violations of Requirements During the Operation of Motor Vehicles' Anti-Lock Braking System (ABS)

Gennadii A. Belousov

Master's Student,
All-Russian State University of Justice (RPA of the Ministry of Justice of Russia),
117638, 2, bld. 1, Azovskaya str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: Belousov@mail.ru

Yuliya V. Levina

PhD in Law, Associate Professor,
All-Russian State University of Justice (RPA of the Ministry of Justice of Russia),
117638, 2, bld. 1, Azovskaya str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: Belousov@mail.ru

Abstract

The article examines the problems of law enforcement in the sphere of bringing to administrative liability for the malfunction of the anti-lock braking system (ABS). The relevance of the research is conditioned by the prevalence of cases of bringing drivers to liability for technical malfunctions of the ABS in the absence of clear and unambiguous criteria allowing one to distinguish a permissible malfunction from a prohibited one, as well as by the difficulties of challenging such decisions in court. The contradictions in normative regulation are analyzed (Road Traffic Regulations, the Code of the Russian Federation on Administrative Offenses, the Technical Regulations of the Customs Union "On the Safety of Wheeled Vehicles," interstate GOST standards), which create legal uncertainty in qualifying an ABS malfunction as a ground for prohibiting operation. Judicial practice in cases of challenging traffic police decisions is studied, and the procedural difficulties faced by applicants when challenging are identified, including problems of proving the absence of guilt, the need for conducting an independent technical expertise, the interpretation of the concepts of "malfunction" and "failure" of the system, as well as the lack of uniform approaches of courts to the assessment of evidence. The objective of the research is to identify legal collisions and propose ways to eliminate them. The methodology includes the analysis of normative acts, the systematization of judicial practice, and the study of expert opinions. The results show the need to clarify the criteria for ABS malfunction in legislation, to develop departmental clarifications and methodological recommendations for courts and traffic police officials, as well as to introduce a mandatory pre-trial procedure for technical inspection to ensure uniformity of law enforcement and protection of drivers' rights.

For citation

Belousov G.A., Levina Yu.V. (2026) Slozhnosti pri osparivanii pravoprimeritel'nykh aktov po sluchayu vyyavleniya narusheniy trebovaniy pri ekspluatatsii avtotransportnykh sredstv sistemy antiblokirovnoy sistemy ABS [Difficulties in Challenging Law Enforcement Acts in Cases of Revealed Violations of Requirements During the Operation of Motor Vehicles' Anti-Lock Braking System (ABS)]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 16 (6A), pp. 182-187. DOI: 10.34670/AR.2026.85.73.022

Keywords

ABS, Code of Administrative Offenses of the Russian Federation, Road Traffic Regulations, judicial practice, expertise, technical regulation, administrative liability, vehicle malfunction.

References

1. Government of the Russian Federation (1993). Postanovleniye Pravitel'stva RF ot 23.10.1993 N 1090 (red. ot 16.07.2025) "O Pravilakh dorozhnogo dvizheniya" (vmeste s "Osnovnymi polozheniyami po dopusku transportnykh sredstv k ekspluatatsii i obyazannosti dolznostnykh lits po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya") [Decree of the Government of the Russian Federation No. 1090 of 23 October 1993 (as amended on 16 July 2025) "On the Traffic

-
- Regulations" (together with the "Basic Provisions for the Admission of Vehicles to Operation and the Duties of Officials to Ensure Road Safety")) (with amendments and additions effective from 1 September 2025).
2. Government of the Russian Federation (2023). *Postanovleniye Pravitel'stva RF ot 27.05.2023 N 837 "O vnesenii izmeneniy v Osnovnyye polozheniya po dopusku transportnykh sredstv k ekspluatatsii i obyazannosti dolzhnostnykh lits po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya"* [Decree of the Government of the Russian Federation No. 837 of 27 May 2023 "On Amending the Basic Provisions for the Admission of Vehicles to Operation and the Duties of Officials to Ensure Road Safety"]].
 3. Customs Union Commission (2011). *Resheniye Komissii Tamozhennogo soyuza ot 09.12.2011 N 877 (red. ot 13.03.2026) "O prinyatii tekhnicheskogo reglamenta Tamozhennogo soyuza 'O bezopasnosti kolesnykh transportnykh sredstv'" (vmeste s "TR TS 018/2011. Tekhnicheskiiy reglament Tamozhennogo soyuza. O bezopasnosti kolesnykh transportnykh sredstv")* [Decision of the Customs Union Commission No. 877 of 9 December 2011 (as amended on 13 March 2026) "On the Adoption of the Technical Regulation of the Customs Union 'On the Safety of Wheeled Vehicles'" (together with "TR CU 018/2011. Technical Regulation of the Customs Union. On the Safety of Wheeled Vehicles")].
 4. Rosstandart (2017). *"GOST 33997-2016. Mezhdgosudarstvennyy standart. Kolesnyye transportnyye sredstva. Trebovaniya k bezopasnosti v ekspluatatsii i metody proverki"* (vveden v deystviye Prikazom Rosstandarta ot 18.07.2017 N 708-st) (red. ot 31.01.2025) [GOST 33997-2016. Interstate Standard. Wheeled Vehicles. Operational Safety Requirements and Verification Methods] (introduced by Order of Rosstandart No. 708-st of 18 July 2017) (as amended on 31 January 2025).
 5. Rosstandart (2020). *"GOST 34686-2020. Mezhdgosudarstvennyy standart. Avtomobil'nyye transportnyye sredstva. Tormoznyye svoystva. Terminy i opredeleniya"* (vveden v deystviye Prikazom Rosstandarta ot 30.10.2020 N 1013-st) [GOST 34686-2020. Interstate Standard. Motor Vehicles. Braking Properties. Terms and Definitions] (introduced by Order of Rosstandart No. 1013-st of 30 October 2020).
-