

ПРОБЛЕМЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЙ ПРОЦЕДУРЫ РЕГИСТРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

АБДЫБЕКОВ А.
ualibrary@mail.ru

***Аннотация:** В статье рассматриваются проблемы законодательного регулирования административно – правовой процедуры регистрации транспортных средств. Транспортные средства являются объектом обязательной государственной регистрации, в ходе которой выявляется ряд проблем требующих правового урегулирования.*

***Abstract:** The problems of legal regulation of administrative - legal procedures for registration of vehicles. Vehicles are subject to compulsory state registration, during which revealed a number of problems requiring legal settlement.*

Как известно, число автотранспортных средств в Кыргызстане, находящихся как в собственности граждан, так и организаций, с каждым годом продолжает расти - благодаря высокому товарообороту на авторынках страны. Одновременно Кыргызстан, имеющий на своей территории один из самых крупных в Средней Азии и Казахстане авторынков, становится и постоянным рынком сбыта автомобилей, похищенных за границей – прежде всего в Европе, США, России и Японии. Огромные возможности, облегчающие сокрытие и последующее использование похищенных автомобилей, в сочетании с недостаточно результативной деятельностью правоохранительных органов по пресечению незаконного оборота транспортных средств, привели к закономерному итогу – значительная доля транспортных средств, реализуемых как в частном порядке, так и через автосалоны, представляет собой похищенные автомобили, маркировка номерных агрегатов которых злоумышленниками в кустарных условиях изменяется, а документы, прежде всего паспорта транспортных средств – подделываются, в том числе с использованием похищенных в государственных органах бланков. Безусловно, правоохранительные органы должны вести постоянную борьбу с расширением оборота похищенных транспортных средств, однако, как часто это бывает, объектами этой борьбы становятся не преступники, похищающие автомобили, изменяющие маркировку их номерных агрегатов и сбывающие данное имущество гражданам, а сами граждане, приобретающие подобные автомобили.

В связи с вышесказанным, встает актуальность вопроса пресечения таких незаконных действий со стороны регламентации нормативно-правовыми актами. Конечно же, эффективная законодательная база в сфере регулирования процессов оборота ТС значительно сняла бы напряженность в вопросах правоприменения. Необходимо отметить, что одним из результатов эффективного правоприменения является акт правоприменения, принимаемыми уполномоченными должностными лицами. Практика применения права в рассматриваемой сфере показывает его неэффективность в связи с разрозненным характером правовых актов, они в различных институтах и нормах административного, административно-процессуального, гражданского, уголовного и иных отраслей права, соответственно предмету регулирования. Поэтому и вызывает затруднения для правоприменителя - на сегодняшний день государственное регулирование оборота ТС содержит столь большое число законодательных и иных нормативных актов, что не только граждане и иностранцы, но и правоприменители зачастую не могут разобраться в тонкостях процедур регистрации и эксплуатации ТС. Так, только в сфере обращения АМТС действия владельцев и контрольно-надзорных органов регулируют более 20 законов, постановлений, правил и инструкций, относящихся к различным отраслям права. Так, административно-правовые отношения в рассматриваемой сфере могут регулироваться неэффективно в связи с тем, что Кодекс КР об административной ответственности даже не содержит понятия «транспортного средства». Конечно же, нужно согласиться с мнением Ю.М. Козлова, что многообразие административно-правовых норм и источников административного права остро ставит проблему его систематизации и кодификации¹. И вообще правовая практика показывает что,

¹ Алехин А.П., Кармолицкий А.А., Козлов Ю.М. Указ. соч. С.49

административное законодательство Кыргызской Республики относится к числу самых хаотичных отраслей правовой системы, поэтому требует постоянных изменений и дополнений, что дает неустойчивый характер его применения. В этом плане можно было бы кыргызским законодателям предложить создание кодифицированного правового акта в сфере дорожного движения, по аналогии предлагаемых в постсоветских странах – Кодекса о дорожном движении. Это в свою очередь дала бы возможность субъектам дорожного движения преимущество в применении разрозненных отраслевых актов. Тем более, что в каждой отрасли права в регулировании отношений, связанных с транспортными средствами правоприменитель использует именно тот термин транспортного средства, который дается в данной отрасли права. А общепонятийного термина нет, что дает разные толкования транспортных средств. Поэтому в первую очередь необходимо внести общеправовые общий термин «транспортного средства». В связи с вышесказанным мы предлагаем пополнить данным понятием раздел VI в КоАО КР «Понятия, используемые в Кодексе об административной ответственности» в следующей редакции: «Транспортное средство - транспортное средство с рабочим объемом более 50 см³, или максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч, или мощностью свыше определенного значения». И данное понятие внести в другие правовые акты, регулирующие данные правоотношения.

В отличие от других терминов ТС мы добавляем и мощность ТС. Как известно за основу классификации технических средств, взята совокупность двух технических параметров, а именно: объем двигателя и максимальная конструктивная скорость. Данные параметры полностью не отражают существующее положение дел. Мы согласны с мнением Воронова Д.П и Попандопуло Д.В.² предлагающие в основу классификации транспортных средств ввести третий параметр - мощность. Причем все три параметра должны применяться вне зависимости друг от друга. Превышение транспортным средством хотя бы одного из лимитов, обозначенных в предлагаемом нами термине транспортного средства, будет означать отнесение его к категории транспортных средств, подлежащих маркировке и обязательной государственной регистрации. Таким образом, мы предлагаем изложить примечание ст. 281 УК КР «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» следует изложить в следующей редакции: ««Под транспортным средством нужно понимать транспортное средство с рабочим объемом более 50 см³, или максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч, или мощностью свыше определенного значения (все виды автомобилей, троллейбусы, тракторы и иные самоходные машины, мотоциклы и другие механические транспортные средства)»».

Также для единого толкования понятия транспортного средства мы обратимся к другим отраслям права. Так, для эффективного расследования представляет понимание сущности процесса регистрации и маркировки транспортных средств. В ходе исследования российских ученых основ технологии регистрации и маркировки транспортных средств были выявлены отдельные недостатки³. Выявленные недостатки также имеют актуальность в Кыргызской Республике. Чтобы исключить выявленные недостатки, необходимо устранить имеющееся в настоящее время многообразие идентификационных маркировок, мест и способов их нанесения. С этой целью следует осуществить комплекс организационных и технических мероприятий, а именно: разработать и ввести единый для всех предприятий-изготовителей стандарт, учитывающий международные требования; исключить ошибки в нанесении идентификационных маркировок; продолжить работу по разработке и принятию единого международного стандарта маркировки транспортных средств.

Безусловно, правоохранительные органы должны вести постоянную борьбу с расширением оборота похищенных транспортных средств, однако, как часто это бывает, объектами этой борьбы становятся не преступники, похищающие автомобили, изменяющие маркировку их номерных агрегатов и сбывающие данное имущество гражданам, а сами граждане, приобретающие подобные автомобили.

В связи с этим на наш взгляд еще надо рассмотреть законодательные проблемы, связанные административно- правовыми процедурами, рассматриваемой сфере

² Воронов Д.П., Попандопуло Д.В. Предупреждение и раскрытие краж и угонов транспортных средств: Лекция. Ростов н/Д: РЮИ МВД России, 2002. С. 23.

³ См.: Лесных, А. В. Расследование подделки или уничтожения идентификационного номера транспортного средства: Автореф. дисс. на соискание уч. ст. канд.юр.наук. Краснодар, 2001. Митричев Л.С., Нагайцев А.А., Пушнов А.В. И др. Исследование маркировочных данных автотранспортных средств: Учеб. Пособие. М.: ВНИИ МВД СССР, 1990.

правоотношений. Так, на правовых норм сложился определенный порядок действий правоохранительных органов и органов ГИБДД при обнаружении изменений маркировки номерных агрегатов автотранспортных средств. В подавляющем большинстве случаев изменения маркировки обнаруживаются при постановке транспортного средства на учет и снятии их с учета регистрационно-экзаменационными подразделениями ГИБДД, поскольку совершение данных регистрационных действий в обязательном порядке сопровождается сверкой фактических номеров агрегатов предъявленного транспортного средства и номеров, указанных в правоустанавливающих документах, прежде всего – в паспорте транспортного средства, выданного изготовителем автомобиля, таможенными органами либо органами ГИБДД. Несколько реже следы изменения маркировки обнаруживаются при прохождении транспортным средством государственного технического осмотра либо при осмотре транспортного средства сотрудниками дорожно-патрульной службы ГИБДД (как правило, на стационарных постах, в частности, при подозрении на угон). Здесь необходимо заметить, что отмена обязательного государственного технического осмотра в Кыргызстане вызвали неоднозначные реакции в реализации права. С одной стороны, отмена технического осмотра повлияло на рост коррупции в данной сфере, снизив свои показатели, с другой стороны – гипотетически вызывает рост латентности незаконного использования транспортных средств не соответствующих техническим данным, криминальных транспортных средств.

После выявления признаков изменения маркировки, транспортное средство, его документы и владелец передаются органу предварительного следствия, который проводит проверку сообщения о преступлении, предусмотренного статьей 281 УК КР в порядке, установленном УПК КР. При этом опрашивается владелец транспортного средства, производится осмотр транспортного средства, изымается паспорт транспортного средства и назначаются криминалистические экспертизы – номеров агрегатов, паспорта транспорта транспортного средства, а при подозрении на перекраску транспортного средства – также лакокрасочного покрытия. Направляются запросы в орган, выдавший паспорт транспортного средства, в территориальное регистрационное подразделение по месту предыдущей регистрации транспортного средства, при необходимости – в таможенные органы. Кроме того, для определения факта нахождения транспортного средства в розыске за рубежом, направляется соответствующий запрос в территориальное подразделение Интерпола. Как правило, транспортное средство передается на хранение владельцу, само транспортное средство на период проверки ставится на так называемый временный учет. о чем делается соответствующая отметка в выдаваемом владельцу свидетельстве о регистрации.

В зависимости от предполагаемой продолжительности проверки и характера оперативно-розыскных мероприятий и следственных действий, проведение которых необходимо, либо проверка осуществляется в рамках статьи 165 УПК КР, либо возбуждается уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного статьей 281 УК КР, как правило, в отношении неустановленного лица.

Дальнейшее развитие событий зависит от многих обстоятельств, но в подавляющем большинстве случаев факт изменения маркировки (либо содержания паспорта транспортного средства) в кустарных условиях подтверждается заключением автотехнической экспертизы, после чего следователем либо выносится постановление об отказе в возбуждении уголовного дела в отношении владельца за отсутствием в его действиях состава преступления, либо постановление о прекращении уголовного дела по аналогичным основаниям, либо постановление о приостановлении уголовного дела в связи с неустановлением лица, подлежащего привлечению к уголовной ответственности. Транспортное средство остается во владении собственника, поскольку, как правило, установить первоначальные номера агрегатов и, соответственно, первоначального собственника, невозможно. Одновременно должностным лицом уполномоченного регистрационного органа принимается решение об отказе в регистрации транспортного средства с ссылкой на правила регистрации.

Таким образом, по окончании срока временной регистрации, владелец транспортного средства оказывается в следующей ситуации – он владеет автомобилем, его право собственности, равно как и сделка, на основании которой он приобрел автомобиль, никем не оспаривается, однако пользоваться принадлежащим ему имуществом по назначению он не может, поскольку в соответствии статьи 18 Закона КР «О дорожном движении в Кыргызской Республике», допуск транспортных средств, предназначенных для участия в дорожном движении на территории Кыргызской Республики, осуществляется в соответствии с

кыргызским законодательством, путем регистрации транспортных средств и выдачи соответствующих документов.

Наиболее очевидным для заявителей, которым регистрационными подразделениями отказано в регистрации транспортного средства, представляется обращение в суд с заявлением об оспаривании решения либо действия (бездействия) органа государственной власти в порядке главы 26 ГПК КР. В соответствии статьи 259 ГПК КР, необходимым условием для такого обращения является нарушение прав и свобод гражданина оспариваемым решением. При этом в соответствии со статьей 260 ГПК РФ, к решениям, действиям (бездействию) органов государственной власти, органов местного самоуправления, должностных лиц, государственных или муниципальных служащих, оспариваемым в порядке гражданского судопроизводства, относятся коллегиальные и единоличные решения и действия (бездействие), в результате которых нарушены права и свободы гражданина; созданы препятствия к осуществлению гражданином его прав и свобод; на гражданина незаконно возложена какая-либо обязанность или он незаконно привлечен к ответственности.

Представляется бесспорным, что отказ в регистрации транспортного средства нарушает право собственности гражданина. В соответствии с пунктом 2 статьи 222 ГК КР, собственнику принадлежат права владения, пользования и распоряжения своим имуществом. Транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, гражданин пользоваться, то есть извлекать полезные свойства путем эксплуатации его по назначению, не может, так как в силу пункта статьи 18 Закона КР «О дорожном движении в Кыргызской Республике», незарегистрированное транспортное средство к дорожному движению не допускается, а управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке влечет, в соответствии со статьей 224 КоАО КР, административную ответственность.

Однако автору представляется (и судебной практикой это подтверждается), что обжалование решения регистрационного органа в данной ситуации бесперспективно, поскольку данное решение носит законный характер и вынесено на основании обязательных для применения подзаконных актов.

Таким образом, представляется достаточно целесообразным обжалование отказа в регистрации именно с указанием на то обстоятельство, что хотя первоначально (после обнаружения признаков изменения маркировки) отказ в регистрации и был законен, но после отказа в возбуждении уголовного дела оснований к отказу уже не имеется.

Еще одним существующим на практике способом восстановления нарушенного права собственника автотранспортного средства является иск о признании его добросовестным приобретателем. Однако представляется, что такой иск не является обоснованным по целому ряду причин.

Прежде всего, следует разобраться – кто же такой добросовестный приобретатель в понимании действующего гражданского законодательства. Содержание данного термина косвенно разъясняется в пункте 1 статьи 291 ГК КР, в соответствии с которым если имущество возмездно приобретено у лица, которое не имело права его отчуждать, о чем приобретатель не знал и не мог знать (добросовестный приобретатель), то собственник вправе истребовать это имущество от приобретателя в случае, когда имущество утеряно собственником или лицом, которому имущество было передано собственником во владение, либо похищено у того или другого, либо выбыло из их владения иным путем помимо их воли. Таким образом, добросовестный приобретатель – это лицо, которое возмездно приобрело имущество у другого лица, не имевшего право отчуждать данное имущество, о чем приобретатель не знал и не мог знать. И сделка, на основании которой добросовестный приобретатель приобрел имущество по определению недействительна, в противном случае фигура добросовестного приобретателя вообще не возникает, поскольку приобретатель является собственником. Таким образом, приобретатель автотранспортного средства с измененной маркировкой, не может считаться добросовестным приобретателем, поскольку сделка, по которой он приобрел автомобиль, является действительной, так как отсутствует законодательный запрет на отчуждение транспортных средств с измененной маркировкой номерных агрегатов.

Из вышеизложенного следует, что предъявление требования о признании лица добросовестным приобретателем, не только нецелесообразно, но и потенциально вредно для покупателя, поскольку декларируя себя добросовестным приобретателем, заявитель косвенно отказывается от статуса собственника и ставит под сомнение действительность сделки, по которой он приобрел имущество.

Таким образом, из вышесказанного анализа действующего законодательства в сфере противодействия незаконного оборота автотранспортных средств, хочется отметить следующее:

1. Отсутствует реально действующий юридический механизм легализации автотранспортных средств с измененной маркировкой номерных агрегатов либо признаками подделки правоустанавливающих документов. Под реально действующим механизмом автор понимает норму права, позволяющую осуществлять постановку на учет регистрационными органами подобных транспортных средств без вмешательства судебных органов.

2. Отсутствие единообразной практики в вопросе легализации транспортных средств с измененной маркировкой номерных агрегатов, приводит в настоящее время к фактическому исключению из гражданского оборота данных транспортных средств. Хотя пунктом 2 статьи 23 ГК КР установлено, что виды объектов гражданских прав, нахождение которых в обороте не допускается (объекты, изъятые из оборота), должны быть прямо указаны в законе, в исследуемом случае изъятие объекта из оборота осуществляется на основании подзаконных актов – Указа Президента КР и Постановления Правительства КР.

Таким образом, по нашему мнению, разрешение безвыходной ситуации, сложившейся сегодня в обороте транспортных средств с измененной маркировкой, возможно лишь путем либо законодательного вмешательства в данную проблему, для единообразного толкования путем внесения соответствующих изменений в Правила регистрации.