

ОСОБЕННОСТИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ПРОЦЕДУРЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ

АБДЫБЕКОВ А. А.,
старший преподаватель кафедры уголовного
процесса и прокурорского надзора КГЮА
ualibrary@mail.ru

***Аннотация к статье:** В статье рассматриваются вопросы регулирования административной процедуры государственной регистрации транспортных средств, обоснованность его значимости для нормативного регулирования.*

***Annotation of the article:** The article considers the problems of regulation of the administrative procedure of state registration transport means foundation of it s importance for normative regulation.*

Систему производств, образующих административный процесс, в котором они располагаются «параллельно», объединяет главное: каждый вид производства в сфере государственного управления предназначен, прежде всего, для достижения юридического результата, подчас весьма существенного в своей значимости, например, как регистрация прав на недвижимое имущество [1] или приравненного к нему Гражданским Кодексом Кыргызской Республики морского либо воздушного судна. Достаточно напомнить, что при существовании частной собственности на средства производства, это имущество может быть значительным по своей стоимости, размерам и т.д.

Сегодняшнее расширение и определенное усложнение правового поля, где действуют административно-процессуальные нормы, свидетельствует о заметном возрастании их социальной роли. С точки зрения В.Д. Сорокина, упомянутые производства по своей природе содержат в себе немалую долю административной юрисдикции.

Сложившуюся административную процедуру регистрации технических средств можно отнести к общепризнанному факту. Ее цель очевидна - обеспечить достижение юридического результата. Она осуществляется в сфере государственного управления уполномоченными на то органами исполнительной власти, ее регулирование обеспечивается соответствующими нормативными актами, прежде всего законодательной базой. Принадлежность к сфере государственного управления и ее юридически законный характер позволяют исследователям, в частности В.Д. Сорокину однозначно квалифицировать регистрацию как производство в административном процессе. Несмотря на значительное разнообразие общественных отношений, связанных с этим производством, им присущи некоторые общие свойства, отражающие принципиальную сущность данного вида административного производства.

Надо отметить, государственная регистрация ТС имеет определенное действие в пространстве - правила ее проведения для всех ТС обязательны для исполнения и распространяются на всей территории государства.

Регистрационное производство представляет собой определенную процедуру принятия юридического акта, хотя и не всегда одинакового по своей сути. Так, в соответствии с постановлением Правительства Кыргызской Республики “Об утверждении Правил регистрации авто- мототранспортных средств и прицепов к ним в Государственной регистрационной службе при Правительстве Кыргызской Республики” от 16 марта 2012 года № 180 - государственная регистрация представляет собой «юридический акт

признания подтверждения государством возникновения (обременения), перехода или прекращения прав на технические средства в соответствии с гражданским законодательством. Государственная регистрация является единственным доказательством существования зарегистрированного права, которое может быть оспорено только в судебном порядке».

Статья 29 Воздушного Кодекса КР устанавливает, что государственная регистрация прав собственности и иных вещных прав на воздушное судно, ограничение этих прав, их возникновение, переход и прекращение, а также установление порядка государственной регистрации и оснований для отказа в государственной регистрации прав на воздушное судно и сделок с ним также осуществляются в соответствии с Гражданским законодательством. В то же время изданные позже Гражданского кодекса КР Правила государственной регистрации гражданских воздушных судов вводили, что государственная регистрация гражданских воздушных судов - это лишь акт документального подтверждения государственным органом распространения юрисдикции государства на данный экземпляр воздушного судна с вытекающими из этого обязательствами собственника, эксплуатанта и государства в соответствии с требованиями ВК КР и международных соглашений при условии, что процесс оформления выполнен в полном соответствии с Правилами. Свидетельство о государственной регистрации гражданского воздушного судна КР - документ, удостоверяющий, что воздушное судно должным образом занесено в Государственный реестр гражданских воздушных судов Кыргызстана. Свидетельство выдается только для целей регистрации и не является документом, удостоверяющим право на владение воздушным судном. Это положение даже дублируется в п. 3.6. упомянутых Правил: «Акт регистрации воздушного судна не является актом регистрации сделки по отчуждению имущества. Свидетельство о регистрации гражданского воздушного судна является судовым документом и не может удостоверить право собственности юридического или физического лица на воздушное судно». Свидетельство о регистрации государственного воздушного судна выдается на весь календарный срок эксплуатации только для целей его государственной регистрации, такое судно допускается к полетам в установленном порядке.

Государственная регистрация автотранспортных средств (АМТС) и других самоходных машин также имеет отношения только к предмету сделки, то есть к автомобилю (трактору и т.п.) и не связана с самим договором - сделкой по их приобретению и возникновением права собственности. Это есть акт допуска их к эксплуатации, не имеющий значения для перехода или прекращения прав собственности на ТС. В соответствии с гражданским законодательством право собственности на ТС возникает из сделок дарения, купли-продажи, мены и т.п. после их заключения и передачи имущества, а не после регистрации органами внутренних дел, регистрация ТС не является государственной регистрацией имущества в том смысле, которая в силу закона порождает право собственности.

В процессе регистрационной деятельности по поводу ТС как объекта регистрации участвуют субъекты, определяемые как органы, которым государством поручено осуществлять регистрацию, а также физические и юридические лица, имеющие право либо обязанность постановки на учет и снятия с учета ТС.

Органы, которым поручено осуществлять регистрацию ТС, в соответствии с международными правовыми актами могут быть как государственными органами, так и объединениями [2], уполномоченными национальным законодательством. При этом регистрация может производиться в национальном либо региональном масштабе. В Кыргызстане регистрационные органы определяются нормативно-правовыми актами, и это государственные органы - органы исполнительной власти и их подразделения.

Несмотря на это, встречаются и исключения

- например, регистрационные знаки АМТС «Транзит» могут выдаваться торговыми организациями (в т.ч. индивидуальными предпринимателями), хотя фактически государственная регистрация не производится.

В отношении воздушных судов субъектами регистрационной деятельности являются орган государственного управления гражданской авиацией. Правила государственной регистрации гражданских воздушных судов Кыргызской Республики устанавливаются органом государственного управления гражданской авиацией.

Государственную регистрацию АМТС и других видов самоходной техники осуществляют Департамент регистрации транспортных средств и водительского состава при Государственной регистрационной службе при Правительстве КР. Международными актами (конвенциями), законами и подзаконными актами России определена другая сторона рассматриваемой здесь группы правоотношений - собственники ТС, а именно: граждане КР, иностранные граждане и лица без гражданства, кыргызские и иностранные юридические лица, международные организации, иностранные государства, Кыргызская Республика, муниципальные образования. Кроме них в данных отношениях могут участвовать эксплуатант, доверительный управляющий, судовладелец, правообладатель, владелец - физические и юридические лица, от имени собственников либо по договору с ними владеющие, пользующиеся или распоряжающиеся на законных основаниях транспортными средствами. Здесь проявляется заявительный характер государственной регистрации ТС, поскольку только по заявлению данной стороны может быть начата процедура регистрации.

Также заявительный характер регистрационных действий ярко обнаруживается в том, что, например, снятие с регистрационного учета АМТС на основании решений судов об их отчуждении, судебных приказов об их истребовании от должника, постановлений судебных приставов-исполнителей по исполнению судебных актов об обращении на них взыскания, решений органов социальной защиты населения об изменении права собственности на ТС может осуществляться только при представлении заявлений должностными лицами, определяемыми решениями судов; судебными приставами-исполнителями; уполномоченными на то должностными лицами органов социальной защиты населения либо иными лицами, предусмотренными законодательством КР [3].

Именно вторая сторона обладает правом инициировать регистрационные отношения по поводу транспортных средств, если желает реализовать свои права и обязанности, в первую очередь, связанные с владением источником повышенной опасности (как отмечает Ю.А.Тихомиров: «В сфере транспортных отношений регистрация имеет особое значение, поскольку речь идет об использовании источников повышенной опасности»[4]), а во-вторых, с правом собственности на имущество. Таковую последовательность в иерархии правоотношений на сегодня обуславливает общий характер регистрации для воздушных, водных и наземных ТС, который предусмотрен:

1. Международными актами - юрисдикция и контроль государства над ТС, безопасность и облегчение международного общения ставятся выше прав и проблем собственности [5].

2. Национальными законодательными актами - условия допуска ТС к полетам, плаванию и дорожном} движению обязательно связаны с вопросами безопасности, а для автомобилей и других наземных механических ТС вообще по закон} не имеют прямого действия к отношениям собственности. Здесь стоит особо обратить внимание на формулировки Кодексов - «судно, используемое в целях торгового мореплавания», «...для промысла водных биологических ресурсов» или «суда ..., эксплуатируемые на внутренних водных путях», «...суда, предназначенные для выполнения полетов» и т.п. Но, как отмечают отдельные ученые, критерии «предназначенности» в законах не приводятся, что

дает основание толковать ее по-разному и создает почву для споров.

Судебные органы Кыргызстана не раз отмечали, что собственник автотранспортного средства, приобретенного в соответствии с законом и отвечающего установленным требованиям безопасности дорожного движения, имеющий намерение использовать ТС в дорожном движении, должен в соответствии с требованиями Закона КР «О безопасности дорожного движения» обратиться в органы ГУБДЦ для его регистрации и получения соответствующих документов [6].

Кроме того, до сих пор существует на практике не государственная, а ведомственная регистрация ТС, зона эксплуатации которых ограничена по техническим условиям. По-видимому, это досталось в наследство от монополии на них государства, существовавшей в СССР. Так, на борту трамваев и троллейбусов ведомственные номера наносятся администрацией служб городского электротранспорта, на карьерные самосвалы, погрузчики - администрацией соответствующих предприятий.

Исходя из изложенного, обязательность регистрации ТС воспринимается неоднозначно, в т.ч. прав собственности на них.

Информация о совершенных регистрационных действиях в отношении автотранспортных средств и прицепов к ним, их собственниках и владельцах на основании письменного запроса выдается только:

- судам, органам прокуратуры, следствия, дознания в связи с находящимися в их производстве уголовными, гражданскими делами, делами об административных правонарушениях, судебным исполнителям в связи с осуществлением ими функций по исполнению судебных актов или актов других органов, а также налоговым и другим органам и лицам в случаях и порядке, предусмотренных законодательством;

- подразделениям ГУБДД при выполнении возложенных на них задач.

Кроме этих органов по требованию собственников и владельцев ТС предоставляется возможность ознакомления с документами и материалами, непосредственно затрагивающими их права и законные интересы, а также предоставлять иную информацию, послужившую основанием для принятия решений о производстве регистрационных действий или об отказе в их совершении.

Сотрудникам департамента регистрационной службы запрещается разглашать сведения, которые стали им известны в связи с совершением регистрационных действий, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Кыргызстана [7]. Аналогично требование к государственным инженерам-инспекторам Гостехнадзора - для них дополнительно запрещается оглашать и документы, которые стали им известны в связи с совершением регистрационных действий [8]. В этом органе справки о совершенных регистрационных действиях выдаются только владельцам машин, а о действиях, зарегистрированных машинах и их владельцах выдаются на основании письменного запроса:

- судам, органам прокуратуры, следствия, дознания в связи с находящимися в их производстве уголовными или гражданскими делами;

- арбитражном суду в связи с находящимися в его разрешении спорами;

- органам, осуществляющим оперативно-разыскную деятельность;

- подразделениям ГУБДЦ МВД КР и государственным инспекциям Гостехнадзора при выполнении возложенных на них задач.

Как видно в указанных правилах субъектами получения информации Гостехнадзора являются органы, осуществляющие ОРД и владельцы ТС, но не учитывается возможность предоставления ее при производстве по делу об административном правонарушении. Последний недостаток устранен для регистрационных подразделений ДРТС, однако в числе субъектов не указаны прямо оперативно-разыскные органы (хотя есть подразделения Госавтоинспекции), а также собственники (владельцы) автотранспорта. Такое положение требует внесения соответствующих изменений и

дополнений в нормативные акты, определяющие регистрационные действия с ТС, участвующими в дорожном движении, в целях упорядочивания субъектов, имеющих допуск к информации о совершенных регистрационных действиях.

Несмотря на определенную степень закрытости, собственно государственная регистрация любых ТС является без сомнения публичной процедурой, устанавливаемой государством для неопределенного круга лиц. Непосредственное участие в государственной регистрации ТС субъекта права, наделенного государственно-властными полномочиями, свидетельствует о наличии публичных, общественных, общегосударственных интересов. Поскольку государство в лице своих институтов призвано выразить, осуществить, защитить единые для всех членов социума коренные, долговременные интересы нередко через подавление чисто эгоистических интересов отдельных лиц, то здесь целью является главным образом реализация некоего общего блага, публичных интересов, достижение общественно значимых результатов.

Таким образом, органы государственной регистрации ТС, как любой государственный орган

- это организованный коллектив, образующий самостоятельную часть государственного аппарата, наделенную собственной компетенцией, выполняющую публичные функции, структура и деятельность которой регламентированы правом [9]. Являясь инструментом осуществления публичных дел, орган регистрации всегда должен действовать в целях социальной системы, элементом которой он является, а не в собственных интересах. Таким образом, все субъекты регистрации ТС, как органы исполнительной власти, осуществляя государственные функции, реализуют публичный интерес, подчинены принципу публичности.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Сорокин В.Д. Административный процесс и административно-процессуальное право. СПб.: Изд-во Юрид. ин-та (Санкт-Петербург), 2002.С. 197
 2. Ст. 35 Конвенции ООН о дорожном движении от 8 ноября 1968 г.
 3. Постановление Правительства Кыргызской Республики “Об утверждении Правил регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним в Государственной регистрационной службе при Правительстве Кыргызской Республики” от 15 февраля 2003 года № 65
 4. Тихомиров Ю.А. Государственная регистрация статусов юридических и физических лиц, их юридических действий и актов // Право и экономика. 2000. № 1.
 5. См., напр.: Ст. 1 Конвенции об условиях регистрации судов от 7 февраля 1986 г.; преамбула Конвенции о дорожном движении от 8 ноября 1968 г.
 6. См.: Закон Кыргызской Республики «О Дорожном движении в Кыргызской Республике» от 20 апреля 1998 года № 52,
 7. П. 45 Правил регистрации АМТС
 8. См.: Там же. П.7
- Бахрах Д.Н. Административное право: Учебник для вузов. М., 1996. С. 84.