

В. А. Саратов, 1982. 15. Ремнев В. И. Социалистическая законность в государственном управлении. М., 1979. 16. Бандурка О. М. Управління в органах внутрішніх справ України: Підруч. Х., 1998. 17. Адміністративне право України. Академічний курс: Підруч.: У двох томах: Том 1. Заг. част. / Ред. колегія: В. Б. Авер'янов (голова). К., 2004. 18. Виконавча влада і адміністративне право / За заг. ред. В. Б. Авер'янова. К., 2002. 19. Советское административное право: Учебн. / Под ред. П. С. Павловского. К., 1986.

Надійшла до редколегії 22.10.07

Г. К. Голубєва

КВАЛІФІКАЦІЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРОСТУПКІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ З ПОРУШЕННЯМ ПРАВИЛ КОРИСТУВАННЯ ДЕРЖАВНИМИ НОМЕРНИМИ ЗНАКАМИ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

В умовах реалізації Державної програми боротьби з правопорушеннями на транспорті на 2004–2006 роки особливої ваги набуває необхідність вдосконалення нормативних підстав адміністративної відповідальності за окремі види порушень Правил дорожнього руху.

Розгляду актуальних питань нормативного забезпечення своєчасної та безпомилкової кваліфікації адміністративних проступків у сфері дорожнього руху присвятили свої праці такі вчені, як Б. В. Россинський, Є. В. Додін, А. М. Пилипчук, В. Й. Развадовський, Т. О. Гуржій, В. В. Доненко тощо [1; 2; 3; 4; 5]. Проте, попри досить глибокий рівень розробленості проблематики цієї сфери, практично осторонь уваги дослідників залишився комплекс проблем кваліфікації порушень правил користування номерними знаками транспортних засобів.

А між тим різноманітні порушення правил установки державних номерних знаків на транспортних засобах, а також порушення правил користування ними є умовою, що виключає можливість подальшої експлуатації цих засобів. Зокрема, ст. 37 Закону «Про дорожній рух» підставами для заборони експлуатації транспортних засобів визначає, з-поміж інших, невідповідність номерних знаків транспортних засобів вимогам стандартів або реєстраційним документам [6]. Крім того, забороняється керування водіями транспортними засобами без державних номерних знаків встановленого зразка; а також змінювати розміри, форму, позначення, колір і розміщення номерних знаків; наносити на них додаткові позначення або закривати їх.

Привертає увагу та обставина, що експлуатація водіями транспортних засобів з порушенням зазначених вимог щодо установки та використання номерних знаків ніяким чином не посягає на сам порядок державної реєстрації таких засобів. З огляду на це, дискусійною видається теза про доцільність віднесення законодавцем до диспозиції ч. 4 ст. 121 КУпАП, поряд з порушеннями встановленого

порядку державної реєстрації (перереєстрації) транспортних засобів, також і випадків керування водіями транспортними засобами з порушеннями правил установки та використання номерних знаків, які розглядаються нами у цій статті.

Неважко помітити, що шляхом вчинення вказаних проступків шкода завдається зовсім різним групам суспільних відносин, існуючих у сфері дорожнього руху. Якщо у першому випадку це суспільні відносини, що складаються з приводу забезпечення реалізації встановленого порядку реєстрації транспортних засобів на території України, то у другому – відносини з приводу забезпечення реалізації встановлених правил експлуатації транспортних засобів.

Чинна редакція диспозиції ч. 4 ст. 121 КУпАП набула свого нинішнього вигляду у зв'язку зі змінами, внесеними до КУпАП згідно із Законом України «Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху» від 23 грудня 1993 р. (до набуття цим Законом чинності норма, яка передбачала притягнення винної особи до адміністративної відповідальності за порушення нею встановленого порядку державної реєстрації (перереєстрації) транспортного засобу, містилася у ч. 1 ст. 121 КУпАП). Формальною причиною законодавчого віднесення даної норми до ч. 4 ст. 121 КУпАП став зміст ст. 34 Закону «Про дорожній рух», прийнятого кількома місяцями раніше – 30 червня 1993 р. Одним з ключових положень цієї статті є заборона «експлуатації незареєстрованих транспортних засобів, а також без державних номерних знаків встановленого зразка...».

Проте, на наш погляд, навряд чи достатньо обґрунтованим є віднесення до диспозиції окремої частини статті КУпАП протиправних діянь, які посягають на абсолютно різні групи суспільних відносин, на тій підставі, що відповідні норми розташовуються «поруч» у одній статті (пункті статті) Закону «Про дорожній рух». Адже застосування даного принципу у нормотворчій діяльності, є, фактично, кроком назад для систематизації діючого КУпАП.

Відзначимо, що зусилля законодавців усіх, без винятку, країн пострадянського простору, де була успішно проведена реформа адміністративного законодавства (Росія, Киргизстан тощо), спрямовуються на значне збільшення кількості статей у КУпАП цих країн за рахунок чіткого розмежування різних груп суспільних відносин, на які направлене те чи інше посягання. Такий, без сумніву, прогресивний крок має на меті дві першочергові цілі: спрощення процесу адміністративно-правової кваліфікації та забезпечення точної відповідності адміністративно-правових санкцій ступеню суспільної шкідливості проступку.

На теренах же вітчизняного адміністративного законодавства іноді спостерігається протилежна картина, коли діяння, різні за характером заповдіюваної ними шкоди суспільними відносинам, включаються до однієї статті чи пункту статті КУпАП лише за огляду на те, що ці відносини регламентуються одним і тим же положенням певного нормативно-правового акта. Як наслідок виникає не зовсім прийнятна ситуація, коли диспозицією однієї статті (пункту статті) КУпАП охоплюються протиправні діяння, що завдають шкоди різним групам суспільних відносин (див. ч. 4 ст. 121 КУпАП), і навпаки – коли проступки, які посягають на одну й ту саму групу суспільних відносин, містяться у різних статтях Кодексу (див. ч. 4 ст. 121 та ч. 1 ст. 121-1 КУпАП).

Існує також ще один вагомий аргумент на користь винесення випадків керування транспортними засобами з порушенням правил установки та використання номерних знаків за межі диспозиції ч. 4 ст. 121 КУпАП та наступного виділення їх у окрему статтю Кодексу. Це – необхідність розмежування вказаних проступків за ступенем їх суспільної шкідливості.

Не може викликати заперечень, наприклад, той факт, що керування транспортним засобом з нестандартними номерами завдає значно меншої шкоди суспільним відносинам щодо забезпечення реалізації встановлених правил експлуатації транспортних засобів, ніж керування цими засобами з підробленими номерними знаками. Проте адміністративні санкції, передбачені за вчинення цих проступків (як і будь-яких інших, пов'язаних з порушенням правил установки та використання номерних знаків), залишаються незмінними. Це, у свою чергу, не сприяє реалізації такої мети законодавця, як досягнення максимально можливої відповідності розміру та характеру стягнення, що накладається на порушника, рівню суспільної шкідливості скоєного ним адміністративного delікту.

Дана ситуація може бути виправлена за рахунок розмежування проступків, пов'язаних з порушенням правил установки та використання номерних знаків, на окремі групи (залежно від рівня їх суспільної шкідливості) та встановлення для кожної з цих груп окремої адміністративної санкції. Оскільки ж здійснення такого розмежування у межах ч. 4 ст. 121 КУпАП є неможливим, то неодмінним його результатом стане поява у діючому КУпАП окремої статті, яка передбачатиме адміністративну відповідальність за керування водіями транспортними засобами з порушенням правил установки та використання номерних знаків, і яка, в свою чергу, складатиметься з кількох самостійних частин.

Першу групу передбачених цією статтею проступків мають складати діяння, що характеризуються ознаками порівняно невисокої суспільної шкідливості. Такими є випадки керування водія-

ми транспортними засобами з номерним знаком (-ми), що не відповідає (-ють) вимогам стандарту.

Загальні технічні вимоги, а також вимоги щодо форми, типів, кольору, розміру, правил застосування державних номерних знаків для автомобілів, автобусів, мотоциклів, моторолерів, мотоколясок, тракторів, автомобільних і тракторних причепів, розміру нанесених на них літер, цифр та зображень, встановлюються двома національними стандартами: ДСТУ 3650:2004 «Знаки номерні транспортних засобів. Загальні технічні умови» та ДСТУ 4278:2004 «Знаки номерні транспортних засобів. Загальні вимоги. Правила застосування» [7; 8]. Відповідно до п. 2.1. ДСТУ 4278:2004 державні номерні знаки поділяються на 11 типів, об'єднаних у дві групи. До першої групи відносяться номерні знаки транспортних засобів міністерств, відомств, установ, підприємств, організацій з різною формою власності та громадян України; до другої групи – транспортних засобів Збройних сил України, Державної прикордонної служби України, Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи, Міністерства внутрішніх справ України.

Номерні знаки повинні мати комбінацію з літер та цифр, призначених для розпізнавання адміністративно-територіальної належності транспортних засобів, а також для ідентифікації серії номерного знака. Залежно від типу або серії державного номерного знака кількість зображуваних на ньому літер коливається від 0 до 8-ми. Зовсім відсутні літери на номерних знаках транспортних засобів Міністерства внутрішніх справ України, службових автомобілів, використовуваних для пересування осіб, стосовно яких здійснюється державна охорона, а також для перевезень вищих посадових осіб держави. Максимальна кількість літер (8) використовується на номерних знаках, які виготовляються за індивідуальним замовленням.

На відміну від будь-яких інших типів номерних знаків, де використовуються літери української абетки, на знаках транспортних засобів дипломатичних представництв, консульських установ іноземних держав, представництв міжнародних організацій, їх персоналу та членів сімей персоналу використовується літера D латинської абетки.

Неоднаковою є й кількість зображуваних на номерних знаках цифр. Так, взагалі можуть не містити цифр номерні знаки для автотранспорту та мотоциклів, які виготовлені за індивідуальним замовленням (максимальна кількість цифр на таких знаках – 1) Найбільше ж цифр (6) зображується на номерних знаках транспортних засобів іноземних дипломатичних представництв, консульських установ, представництв та їх персоналу.

Окрім цифр і літер, на переважній більшості державних номерних знаків (типи 1-3, 5-7 та 11 за ДСТУ 4278:2004) зображується символ державної належності дорожньо-транспортного засобу. Зазвичай, даний символ має вигляд прямокутника, поділеного по горизонталі на дві рівні частини блакитного (верхня частина) та лимонно-жовтого (нижня частина) кольорів. На номерних знаках типів 1-3 і 5-7 верхня частина прямокутника має зображення малого Державного Герба України, нижня – напис UA. На номерних знаках типу 11 зображення малого Державного Герба України та вказаний напис не наносяться. На номерних знаках автомобілів, використовуваних для пересування осіб, стосовно яких здійснюється державна охорона, символ державної належності має вигляд накладного малого Державного Герба України, розташованого з лівого боку знака.

На державних номерних знаках, які виготовляють за індивідуальним замовленням, окрім символів чи літер, може бути зображено малюнок. На номерних знаках транспортних засобів Міністерства внутрішніх справ України додатково зображується емблема МВС України, яка являє собою восьмикутну зірку у вигляді 48 розбіжних променів із зображенням у центрі малого Державного Герба України, та код адміністративно-територіальної належності.

Лицьовий бік державного номерного знака повинен бути покритий світлоповерхтальною плівкою. На зворотному боці державних номерних знаків усіх типів, крім знаків для разових поїздок, повинен бути відображений товарний знак підприємства-виготовлювача, зареєстрований в установленому порядку. На номери для разових поїздок такий знак наноситься з лицьового боку.

Відповідно до вимог ч. 2 п. 30.2 ПДР цифри і літери номерних знаків обов'язково повторюються на задній стінці кузова вантажних автомобілів, причепів (крім причепів до легкових автомобілів, мотоциклів) і автобусів (крім мікроавтобусів). Висота цифр повинна бути не меншою 300 мм, ширина – не меншою 120 мм, товщина штриха – 30 мм, розмір літер становить 2/3 розміру цифр. Будь-яких інших особливих вимог до цих написів з боку законодавця не існує. Але рекомендується притримуватися шрифту та символів, встановлених ДСТУ 3650:2004, а також наносити їх фарбою, що контрастує з основним кольором кузова транспортного засобу (причепу). Фарба, що використовується для нанесення державних номерних знаків на задню поверхню транспортного засобу (причепу), не повинна змиватися і має бути стійкою до впливу абразивних часток. При забрудненні цих написів водії зобов'язані вжити належних заходів щодо їх розчищення задля забезпечення їх чіткої видимості.

Невідповідність графічного зображення державного номера, нанесеного на задню поверхню керованого водієм транспортного

засобу (його причепа), вимогам ч. 2 п. 30.2 ПДР кваліфікується за тією нормою КУПАП, якою передбачена відповідальність водіїв за керування ними транспортними засобами з нестандартними номерними знаками.

З нашої точки зору, є необхідним введення до чинного КУПАП норми, яка б передбачала адміністративну відповідальність особи за керування нею транспортним засобом, номерні знаки якого хоча і відповідають вимогам ДСТУ 4278:2004, проте були встановлені з порушенням вимог цього стандарту щодо їх установки та експлуатації. У п.п. 3.1-3.3 ДСТУ 4278:2004 містяться наступні вказівки відносно належної експлуатації державних номерних знаків:

- кількість знаків, встановлюваних на автомобілях, дорівнює двом;

- кількість знаків, встановлюваних на тракторах, мототранспорті, причепах та напівпричепах, дорівнює одному;

- знаки на легкових автомобілях повинні встановлюватися тільки по осі симетрії автомобіля. На інших транспортних засобах знаки повинні встановлюватися або по осі симетрії, або зліва від неї в напрямку руху таким чином, щоб вони не виступали за габарит транспортного засобу;

- знаки не повинні зменшувати кути переднього чи заднього звісів транспортного засобу.

На практиці випадки керування водіями транспортними засобами, номерні знаки на яких встановлені з порушенням вимог п.п. 3.1-3.3 ДСТУ 4278:2004, як правило, кваліфікуються за ч. 4 ст. 121 КУПАП. Як нормативну підставу для такої кваліфікації її суб'єкти вбачають ту частину диспозиції ч. 4 ст. 121 КУПАП, де йдеться про керування транспортними засобами, номерні знаки яких не відповідають вимогам стандарту.

Проте при спробі безпосереднього зіставлення ознак делікту, передбаченого вказаною нормою ч. 4 ст. 121 КУПАП, та юридично значущих ознак керування транспортними засобами, номерні знаки на яких встановлені з порушенням вимог п.п. 3.1-3.3 ДСТУ 4278:2004, неважко помітити існуючу між ними суттєву невідповідність.

Адже у випадку керування транспортними засобами з номерними знаками, встановленими всупереч вимогам п.п. 3.1-3.3 ДСТУ 4278:2004, мова йде, перш за все, про порушення правил розміщення номерних знаків на поверхні транспортного засобу. При цьому основні технічні параметри номерних знаків (тип, форма, колір, габарити, розміри нанесених на них літер, цифр, зображень тощо) можуть повністю відповідати вказаним у цьому стандарті. Одночасно у зазначеній частині диспозиції ч. 4 ст. 121 КУПАП йдеться про невідповідність номерних знаків керованого транспортного засобу вимогам стандарту як про єдину умову

притягнення винної особи до адміністративної відповідальності за цією нормою.

Таким чином, доводиться констатувати наявність ситуації, за якої існуюча практика притягнення особи до адміністративної відповідальності за керування нею транспортним засобом з номерними знаками, встановленими всупереч вимогам п.п. 3.1–3.3 ДСТУ 4278:2004, фактично не має достатнього юридичного обґрунтування у чинному КУпАП. Адміністративно-правова кваліфікація у даному випадку відбувається за аналогією до випадків керування водіями транспортними засобами, номерні знаки яких не відповідають вимогам стандарту. Подібна практика не може бути визнана прийнятною, адже, як зазначає Д. М. Бахрах, діюче законодавство про адміністративну відповідальність не допускає аналогії [9, с. 31]. На думку О. Ф. Скакун при прогаліні у сфері законодавства про адміністративні правопорушення, виходом для юриста-практика є відмова у порушенні провадження у справі [10, с. 435].

Єдиновірний вихід з цього положення вбачається нами у доповненні чинного КУПАП нормою, що передбачала б настання адміністративної відповідальності водіїв у разі керування ними транспортними засобами, номерні знаки на яких встановлені з порушенням вимог стандарту.

Другу групу проступків, пов'язаних з порушенням правил установки та використання номерних знаків, складають випадки керування водіями транспортними засобами без встановленого номерного знака. За цією нормою слід також кваліфікувати відсутність графічного зображення державного номера на задній поверхні керованого водієм транспортного засобу (причепу) у разі, якщо його нанесення передбачається чинним адміністративним законодавством.

З цього приводу варто вказати, що у випадку відсутності державних номерних знаків на незареєстрованих транспортних засобах, термін реєстрації яких вже вийшов, управління водіями цими засобами має кваліфікуватися як керування транспортним засобом, незареєстрованим у встановленому порядку.

При існуючій редакції ч. 4 ст. 121 КУПАП вказана обставина не має істотного значення, оскільки і керування транспортним засобом, не зареєстрованим у встановленому порядку, і керування транспортним засобом без номерного знака є діями, передбаченими однією й тією ж диспозицією, а отже, за їх вчинення передбачена одна й та ж адміністративна санкція. Відповідно, скоєння будь-якого з цих деліктів завжди кваліфікується за ч. 4 ст. 121 КУПАП і тягне за собою накладення на винну особу штрафу у розмірі від 2 до 5 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Проте за умови пропонованого нами винесення випадків

керування водіями транспортними засобами з порушеннями правил установки та використання номерних знаків до окремої статті КУпАП потреба у чіткому розмежуванні суб'єктами адміністративно-правової кваліфікації зазначених проступків набуває особливої актуальності.

Відсутність на керованому транспортному засобі номерного знака значно ускладнює або, навіть, взагалі робить неможливою візуальну ідентифікацію цього засобу за цілим рядом параметрів (форма власності, у якій він знаходиться, його національна належність, місце реєстрації тощо) і, головне, не дозволяє у разі потреби встановити особистість його власника (довіреної особи) за обліками РЕП ДАІ, районних підрозділів ДАІ та управлінь (відділів) ДАІ ГУМВС України в АР Крим, м. Київ та Київській області, УМВС України в областях та м. Севастополі.

Вагомим фактором, що обумовлює підвищений рівень (порівняно з першою групою проступків) суспільної шкідливості такого діяння, є те, що воно може бути поєднаним, по-перше, зі спробою приховати факт скоєння іншого, більш тяжкого, адміністративного делікту чи, навіть, злочину (наприклад, незаконного заволодіння транспортним засобом), по-друге, з підготовкою до вчинення певного делікту (умисне знищення чужого майна, крадіжка, різного роду розкрадання тощо), і, по-третє, несе у собі потенційну можливість водія такого транспортного засобу уникнути притягнення до юридичної відповідальності у разі вчинення ним проступку з необережності (зникнення з місця ДТП).

З іншого боку, у багатьох випадках мотивація керування транспортними засобами без номерних знаків може бути й не пов'язаною з бажанням суб'єкта такого проступку приховати скоєний (запланований) ним делікт чи свою участь у ньому. Саме названа обставина і є основною причиною відмежування випадків керування водіями транспортними засобами без номерних знаків від наступної групи проступків, пов'язаних з порушенням правил установки номерних знаків на транспортних засобах, скоєння яких майже завжди нерозривно поєднується з вчиненням (метою вчинення) інших, більш тяжких деліктів.

До цієї, третьої за рахунком, групи відносяться випадки керування водіями транспортними засобами з номерним знаком, що не належить цьому засобу, а також з підробленим або умисно прихованим номерним знаком. Характер перерахованих діянь недвозначно вказує на свідоме бажання порушника зробити неможливою сторонню ідентифікацію транспортного засобу і, навіть, більше того – спрямувати відповідні зусилля компетентних органів хибним шляхом. Проступки даної групи характеризуються рисами найбільшої серед адміністративних деліктів, пов'язаних з порушенням правил установки та використання номерних зна-

ків на транспортних засобах, шкоди, заподіюваної суспільним відносинам у сфері дорожнього руху.

Таким чином, на наш погляд, існують усі підстави не тільки для виділення названих проступків у самостійну частину окремої статті КУПАП, а й для встановлення відповідних адміністративних санкцій, на порядок вищих від передбачених за керування водіями транспортними засобами з номерним знаком, що не відповідає вимогам стандарту або без номерного знака.

Виходячи з потреби у вдосконаленні існуючих форм законодавчого викладення тих норм чинного КУПАП, якими регламентується відповідальність водіїв за керування ними транспортними засобами з порушенням правил установки та використання номерних знаків, а також з метою конкретизації адміністративних санкцій, передбачених за вчинення окремих груп таких проступків, вважаємо за доцільне доповнити чинний КУПАП статтею 121-3, яка б передбачала відповідальність водіїв за керування ними транспортними засобами з порушенням правил установки та використання номерних знаків.

Слід зазначити, що запропоноване винесення до окремої статті КУПАП норми, якою передбачена відповідальність водіїв за керування ними транспортними засобами з порушенням правил установки та використання номерних знаків, автоматично потягне за собою необхідність внесення відповідних змін до ст. 121 КУПАП.

Зокрема, з метою уникнення дублювання аналогічна норма має бути видалена зі змісту ч. 4 ст. 121 КУПАП. З цією метою у вказаній частині ст. 121 КУПАП після слів «у встановленому порядку» слід виключити слова «з підробленим номерним знаком, без номерного знака або з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає вимогам стандарту, а так само з умисно прихованим номерним знаком».

Список літератури. 1. Россинский Б.В. Административная ответственность за нарушения в области дорожного движения: Постатейный комментарий. М., 2002. 2. Додин Е.В., Пилипчик А.Н. Квалификация административных правонарушений, совершенных на транспорте и связи. К., 1991. 3. Развадовський В.Й. Адміністративна відповідальність за порушення норм, правил і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 1998. 4. Гуржій Т.О. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями механічних транспортних засобів правил керування: Дис. ... канд. юрид. наук. К., 2005. 5. Доненко В.В. Адміністративна відповідальність за правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами особами, що перебувають у стані сп'яніння: Дис. ... канд. юрид. наук. К., 2001. 6. Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993р // ВВР України. 1993. № 31. Ст. 338. 7. ДСТУ 3650:2004 «Знаки номерні транспортних засобів. Загальні технічні умови». К., 2004. 8. ДСТУ 4278:2004 «Знаки номерні транспортних засобів. Загальні вимоги. Правила застосування». К., 2004. 9. Бахрах Д.Н. Административная ответственность граждан в СССР: Учеб. пособ. Свердловск, 1989. 10. Скакун О.Ф. Теория государства и права: Учеб. Х., 2000.

Надійшла до редколегії 20.11 07