

ПРЕДМЕТ ДОКАЗУВАННЯ В СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Олексіва І.М., ад'юнкт

Луганський державний університет внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка

Здійснюється аналіз законодавства з питань доказування в справах про адміністративні правопорушення на автомобільному транспорті, наводиться роз'яснення термінів «факт» і «обставини»; уточнюється зміст предмета доказування в справах про адміністративні правопорушення на автомобільному транспорті.

Ключові слова: адміністративне правопорушення, автомобільний транспорт, доказування, обставини, провадження, факт.

Алексеева И.Н. ПРЕДМЕТ ДОКАЗЫВАНИЯ ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ / Луганский государственный университет внутренних дел имени Э.А. Дидоренко, Украина

Осуществляется анализ законодательства по вопросам доказывания в делах об административных правонарушениях на автомобильном транспорте; дается разъяснение терминов «факт» и «обстоятельства»; уточняется содержание предмета доказывания по делам об административных правонарушениях на автомобильном транспорте.

Ключевые слова: административное правонарушение, автомобильный транспорт, доказывание, обстоятельства, производство, факт.

Oleksiiwa I.N. ARTICLE OF PROVING IN MATTERS ABOUT ADMINISTRATIVE OFFENCES ON A MOTOR TRANSPORT / Lugansk state university of internal affairs named after E.O. Didorenko, Ukraine

The analysis of legislation is carried out on questions of proving in businesses about administrative offences on a motor transport; elucidation of terms is given «fact» and «circumstances»; maintenance of the article of proving is specified in matters about administrative offences on a motor transport.

Key words: administrative offence, motor transport, proving, circumstances, production, fact.

Правильне визначення предмета доказування у справах про адміністративні правопорушення на автомобільному транспорті має важливе значення. Його надмірне розширення може спричинити невиправдане затягування в розслідуванні та розгляді конкретної справи про адміністративне правопорушення, що явно суперечить принципу оперативності провадження. Однак і занадто велике його обмеження неминуче спричинить неповноту та навіть однобічність вирішення справи. Таким чином, як розширення, так і обмеження предмета доказування у справах про адміністративні правопорушення на автомобільному транспорті є невиправданим. Це означає, що доказуванню повинні підлягати тільки такі факти та обставини, які мають дійсно істотне значення для законного й обґрунтованого вирішення кожної конкретної справи.

При дослідженні предмета юридичного доказування більшість науковців пропонують ураховувати те, що цим поняттям мають охоплюватися всі обставини та факти, пізнання й установлення яких необхідне для досягнення об'єктивної істини у справі. Подібний підхід репрезентований в багатьох галузях юридичної науки. Однак, найбільшого поширення він набув усе ж таки серед науковців, що досліджували проблеми кримінально-процесуального доказування [1, 20; 2, 49]. Проте, треба відмітити, що в юридичній літературі зустрічаються й інші думки із цього приводу. Окремі дослідники, наприклад, пропонували предметом доказування вважати лише відповідні факти [3, 69]. Який з представлених підходів є найбільш обґрунтованим, автор статті спробує установити на підставі аналізу предмета доказування у справах про адміністративні правопорушення, що вчинені за допомогою автомобільного транспорту.

Звернемо увагу перш за все на те, що предмет доказування в адміністративно-деліктному провадженні взагалі, та в справах про адміністративні правопорушення на автомобільному транспорті, зокрема, уперше був визначений ст.36 Основ законодавства Союзу РСР і союзних республік про адміністративні правопорушення, прийнятих у 1980 році. Його законодавча формула була представлена наступною редакцією: «Орган (посадова особа) при розгляді справи про адміністративне правопорушення зобов'язаний з'ясувати: чи було вчинено адміністративне правопорушення, чи винна особа в його скоєнні, чи підлягає вона адміністративній відповідальності, чи є обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність, чи заподіяно майнову шкоду, чи є підстави для передачі матеріалів про адміністративне правопорушення на розгляд товариського суду, громадській організації, трудовому колективу, а також з'ясувати інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи» [4, 142-143].

7 грудня 1984 року предмет адміністративно-деліктного доказування аналогічним чином був відтворений і в Кодексі Української РСР про адміністративні правопорушення [5, 533]. Сьогодні він майже без суттєвих змін закріплений у ст.280 Кодексу України про адміністративні правопорушення. Тому практичні органи, що ведуть боротьбу з адміністративною деліктністю у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, орієнтовані на необхідність установаження як предмета доказування наступного: чи було вчинено адміністративне правопорушення, чи винна дана особа в його вчиненні, чи підлягає вона адміністративній відповідальності, чи є обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність, чи заподіяно майнову шкоду, чи є підстави для передачі матеріалів про адміністративне правопорушення на розгляд громадської організації, трудового колективу, чи наявні інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи [6, 263].

З наведеного видно, що законодавець прийняв до уваги саме єдність фактів (наприклад, подію адміністративного правопорушення, що мала місце в минулому) і обставин (наприклад, що впливають на міру та характер відповідальності правопорушника), при змістовному відображенні предмета адміністративно-деліктного доказування в нормативних приписах. При цьому показовим є те, що упродовж поступового оновлення законодавства України про адміністративну відповідальність усталений підхід до його формування весь час зберігався. Він і сьогодні не зазнає корегування, бо адміністративно-юрисдикційна практика доводить ефективність такого підходу.

На перший погляд може здатися, що вказане питання дійсно законодавцем вирішено ідеально. Проте для науковців і практиків не завжди є зрозумілим те, як законодавець у нормативних положеннях указує на факти, бо в ст.280 КУпАП згадується лише термін «обставини». З цього приводу доцільно навести відповідні роз'яснення. Пропонуємо наступну характеристику даних термінів.

Насамперед варто наголосити, що різне розуміння термінів «факт» і «обставини» залежатиме постійно від точки зору певного дослідника. Думка історика відрізнятиметься від визначення юриста, погляди юристів також будуть різні залежно від характеру правовідносин, якими їм доведеться оперувати. Однак, незважаючи на самий різноманітний зміст, який ними вкладатиметься в термін «факт», він завжди означатиме щось одиничне та притому таке, що обов'язково характеризуватиметься як реальність [7, 149]. Крім того, факт буде виступати реальною дійсністю незалежно від того, пізнаний він або не пізнаний певним суб'єктом.

З урахуванням зазначеного можна стверджувати, що правозастосовчим суб'єктам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху під час доказування доводиться мати справу з таким одиничним явищем (фактом), як адміністративне правопорушення на

автотранспорті. Дослідження цього одиничного явища має на меті, передусім, отримати відповідь на питання про його реальність: існувало воно насправді чи ні?

Коли мова йтиме вже про характеристику терміна «обставини», то його потрібно буде розглядати саме як окремі сторони, деталі та подробиці відповідних фактів [8, 8]. Отже, визначаючи предмет доказування в конкретній справі про адміністративне правопорушення на автомобільному транспорті, практикам слід мати на увазі відповідні факти та пов'язані з ними обставини, що підлягатимуть з'ясуванню.

Про дане співвідношення не слід забувати. Воно завжди дозволяло законодавцю в нормативних приписах конкретизовано відображати предмет адміністративно-деліктного доказування, на практиці всебічно, повно та об'єктивно вирішувати справи про адміністративні правопорушення на автомобільному транспорті, а вченим орієнтуватися на його дослідження як єдиної змістовної сутності без подрібнення на певні види. Тому саме з представлених міркувань видаються непереконливими та недостатньо аргументованими заклики окремих науковців поділити предмет доказування на декілька видів. Це зауваження стосується, наприклад, позиції В.С. Зеленецького, який запропонував виділяти загальний, родовий, спеціальний та індивідуальний предмети доказування [9, 33].

Утім, як виявляється, у такому поділі немає необхідності. Загальний предмет доказування є єдиним для всього адміністративно-деліктного процесу (те саме стосується й інших видів юридичного процесу). Він лише конкретизується під час здійснення адміністративно-деліктного провадження в кожній конкретній справі про адміністративне правопорушення, але не утворює нового самостійного виду предмета доказування. Крім того, класифікаційний підхід уявляється безперспективним ще й тому, що потягне непомірне розширення обсягу адміністративного законодавства, в якому необхідно буде для кожного складу адміністративного проступку визначити свій перелік видів предметів адміністративно-деліктного доказування. У зв'язку з цим доцільніше не дробити предмет адміністративно-деліктного доказування на види, а вдосконалювати єдине законодавче формулювання його змістовного наповнення шляхом універсалізації.

Отже, законодавець, сформулювавши лише загальні властивості цього адміністративно-процесуального інституту, надав можливість органам адміністративної юрисдикції конкретизувати їх з урахуванням обставин кожної справи та певних складів адміністративних правопорушень.

Можна припустити, що під час здійснення провадження в справах про адміністративні правопорушення на автомобільному транспорті органи адміністративної юрисдикції мають справу з доказуванням лише тих обставин і фактів, які мали місце в минулому. Але, це не зовсім так. Звичайно у своїй більшості в процесі доказування встановлюються обставини та факти, що мали місце ще до порушення провадження в справі про адміністративне правопорушення на автомобільному транспорті (мова передусім йде про сам факт вчинення адміністративного проступку на автотранспорті). Утім поряд із цими обставинами органи адміністративної юрисдикції установлюють й інші, існування яких відноситься до теперішнього часу та які входять до предмета адміністративно-деліктного доказування (обставини, наприклад, що характеризують особу правопорушника, пом'якшують чи обтяжують відповідальність тощо).

Аналіз юридичного змісту окремих структурних елементів предмета доказування у справах про адміністративні правопорушення на автомобільному транспорті також підтверджує зазначену тезу. Визначена законодавцем система обставин, які необхідно доказати в справі про адміністративне правопорушення, викладена в логічній послідовності їх вирішення. Безумовно, що з'ясуванню питання про винність особи, яка притягується до адміністративної відповідальності, повинно передувати встановлення

події правопорушення на автотранспорті, яка відбулася в минулому, а необхідною умовою індивідуалізації адміністративного стягнення є врахування всіх обставин, які впливають на міру та характер відповідальності правопорушника, що, як правило, існують у теперішньому часі.

Процес доказування в справах про адміністративні правопорушення на автомобільному транспорті починається із з'ясування питання: чи було вчинено адміністративне правопорушення. Тим самим установлюється фактична підстава адміністративної відповідальності – наявність або відсутність події адміністративного правопорушення на автотранспорті, а також його протиправність і обставини, що виключають можливість провадження в справі.

У більшості випадків, як свідчить аналіз адміністративно-юрисдикційної практики, наявність події адміністративного правопорушення на автотранспорті з'ясовується відразу (працівник ДАІ затримав особу, яка керувала автомобілем у стані сп'яніння – ст.130 КУпАП, водій виїхав на залізничний переїзд на заборонений сигнал світлофора – ст.123 КУпАП) або ж у результаті перевірки повідомлення про скоєний адміністративний проступок (водій одного транспортного засобу повідомив співробітників ДАІ про те, що його автомобіль був пошкоджений водієм іншого транспортного засобу – ст.124 КУпАП).

Однак є низка адміністративно-деліктних справ, коли наявність чи відсутність події адміністративного правопорушення на автотранспорті може бути встановлена лише в процесі адміністративного розслідування, після тривалої процесуальної діяльності. Як приклад можна навести ті випадки, коли особа, залишаючи місце дорожньо-транспортної пригоди, вважає при цьому, що такої не сталося. Але вже під час адміністративного розслідування, коли було здійснено відповідний комплекс процесуальних дій і встановлено, що результатами автотехнічної експертизи підтверджено наявність події адміністративного проступку, особа починає розуміти, що скоїла адміністративне правопорушення за ст.122² КУпАП.

Однією з обставин, що входить до предмета доказування в справах про адміністративні правопорушення на автомобільному транспорті та яка підлягає встановленню згідно з чинним КУпАП, є винність особи (ст.ст.251, 280). Проте у світлі демократичних трансформацій нашого суспільства та гуманізації законодавства уявляється, що це положення слід доповнити. Адже органи адміністративної юрисдикції на практиці зобов'язані встановлювати не тільки винуватість, але й невинуватість особи, яка вчинила діяння за допомогою автотранспорту. У зв'язку з цим указаний недолік доцільно законодавчо виправити.

Представляється, що, використовуючи термін «винність» у ст.251 КУпАП, законодавець мав на увазі поняття вини саме в доказовому аспекті, тобто в об'єктивному її значенні. І хоча на її форми він не вказував у складах правопорушень, і в реальному житті вона суб'єктом проступку може явно не виражатися зовні, демонструватися, представлятися зрозумілою та очевидною для всіх, практики мають завжди її установлювати (доказувати) при вчиненні адміністративних правопорушень на автотранспорті.

Вимога законодавця – встановити винуватість особи, котра вчинила адміністративне правопорушення на автотранспорті, через призму адміністративно-правових понять, означає і встановлення самої особи, яка вчинила адміністративний проступок – суб'єкт делікту. Безумовно, він має бути достовірно встановлений, особливо в тих випадках, коли до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобами фото- і кінозйомки, відеозапису, притягується власник (співвласники)

транспортного засобу, який фактично не вчиняв делікту, бо за кермом у той час перебувала інша особа, яка, наприклад, керувала автомобілем за дорученням.

Крім того, у кожному разі необхідно також з'ясувати й соціальний статус правопорушника на автотранспорті, а саме: чи не підлягає він адміністративній відповідальності як посадовець; чи не являється працівником міліції, військовослужбовцем або іншою особою, на яку поширюється дія дисциплінарних статутів за скоєння адміністративного проступку; чи не є суддею, прокурором або слідчим прокуратури тощо. Так, наприклад, особа суддівського корпусу користуватиметься імунітетом від адміністративно-деліктної юрисдикції. Вона не може бути притягнутою до адміністративної відповідальності за вчинення адміністративного правопорушення на автомобільному транспорті, бути підданою адміністративному затриманню чи примусово доставленою в який би то не було державний орган у порядку провадження в справах про адміністративні правопорушення. Недоторканість судді поширюється також на використовуваний ним транспортний засіб. Тому й останній неможливо буде тимчасово затримати шляхом блокування чи доставлення його для зберігання на спеціальний майданчик або ж стоянку, у тому числі за допомогою спеціального автомобіля – евакуатора (ст.265² КУпАП). У таких випадках є достатнім установлення самого факту адміністративного правопорушення на автотранспорті даною особою, без необхідності здійснення більш змістовної процедури адміністративно-деліктного доказування.

Іншими обставинами, що входять до предмета доказування в справах про адміністративні правопорушення на автомобільному транспорті, є обставини, що впливають на ступінь шкідливості адміністративного проступку та характеризують особу правопорушника, пом'якшують або ж обтяжують адміністративну відповідальність. Статті 34 і 35 КУпАП наводять перелік обставин, що пом'якшують та обтяжують відповідальність за адміністративне правопорушення. Частина цих обставин має безпосереднє відношення до характеристики особистості правопорушника, суб'єктивної сторони його дій або бездіяльності, інші характеризують об'єктивну сторону чи об'єкт адміністративного проступку, треті відносяться до наслідків делікту.

Усі ці обставини мають ураховуватися при накладенні адміністративного стягнення. Але практичним працівникам доцільно пам'ятати, якщо будь-яка з них передбачена в статті Особливої частини КУпАП як ознака адміністративного правопорушення, що впливає на його кваліфікацію, то орган (посадова особа) адміністративної юрисдикції не може ще раз її урахувати при накладенні адміністративного стягнення як таку, що обтяжуватиме чи пом'якшуватиме відповідальність за адміністративний делікт. Наприклад, стан сп'яніння визначено конструктивною ознакою складу правопорушення, передбаченого частиною 1 ст.130 КУпАП. Тому за цією статтею він не може бути визнаний обставиною, що повинна обтяжувати відповідальність особи за керування транспортним засобом. Те саме стосується й такої обставини, як повторність правопорушення, що передбачена, наприклад, частиною 5 ст.121 КУпАП і частиною 2 ст.130 КУпАП.

Пом'якшуючими орган адміністративної юрисдикції має право визнати й інші обставини, незважаючи на те, що їх не наведено в переліку частини 1 ст. 34 КУпАП. Наприклад, адміністративне правопорушення на автотранспорті скоїла особа, яка є інвалідом другої групи. Що ж стосується обтяжуючих обставин, то законодавець визначив їх чіткий перелік і заборонив розширювати його межі. Разом із тим орган адміністративної юрисдикції має право залежно від характеру вчиненого проступку на автотранспорті одну з обставин не визнавати як обтяжуючу. Мова йде про вчинення правопорушення в стані сп'яніння (частина 2 ст.35 КУпАП).

Ще однією з обставин, яка підлягає встановленню в процесі адміністративно-деліктного доказування, є характер і розмір шкоди, завданої правопорушенням на автотранспорті. Цілком зрозуміло, що в ряді випадків адміністративним проступком на автотранспорті заподіюється шкода окремому громадянину або майну інших суб'єктів (наприклад, у частині 2 ст. 126 КУпАП передбачено адміністративну відповідальність за керування транспортним засобом особою, яка не має права на керування, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд чи іншого майна). У зв'язку з цим під час здійснення провадження в справах по вказаному різновиду адміністративних правопорушень слід з'ясувати, чи дійсно була заподіяна така шкода, якщо так – то слід установити розміри цієї шкоди та її характер. Усе це так само пов'язано з можливим наступним заявленням цивільного позову. А тому необхідно довести причинний зв'язок між заподіяною шкодою та адміністративним правопорушенням на автотранспорті. Розмір заподіяної шкоди також може впливати на кваліфікацію адміністративного проступку, тому ця обставина підлягає з'ясуванню з усією повнотою.

Серед обставин, які підлягають доказуванню, варто виокремити також і наявність причин адміністративного правопорушення на автотранспорті та умов, які сприяли його вчиненню. Законодавець зобов'язує органи адміністративної юрисдикції під час вирішення будь-якої адміністративно-деліктної справи виявляти причини й умови, що сприяли вчиненню проступку (ст. 245 КУпАП). Як зазначають окремі адміністративісти, така його імперативна вимога спрямована на досягнення трьох цілей: по-перше, індивідуалізувати відповідальність особи в залежності від причин скоєного діяння; по-друге, конкретизувати та зробити більш предметною профілактичну роботу; по-третє, озброїти правову науку необхідним емпіричним матеріалом [4, 533].

Отже, установлення цієї обставини під час доказування в справах про адміністративні правопорушення на автомобільному транспорті має суттєве значення для правильного вирішення справи, оскільки впливає на ступінь і характер адміністративної відповідальності правопорушника. Одержана інформація також може бути використана в процесі проведення конкретних профілактичних дій, розробки заходів для протидії адміністративній деліктності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Утім доцільно звернути увагу на одну особливість. Органи адміністративної юрисдикції при провадженні в справах про адміністративні правопорушення зобов'язані встановлювати причини та умови не в цілому адміністративної деліктності чи окремих видів проступків, а конкретного (окремого) правопорушення. Наприклад, у справах про порушення правил дорожнього руху, передбачених ст. 130 КУпАП, такою умовою може виступати відсутність протиалкольного контролю для водіїв перед виїздом на маршрут таксування. Такий контроль зобов'язані здійснити керівники підприємств, установ, організацій, інші посадові особи, відповідальні за допуск водіїв до керування транспортними засобами. За бездіяльність у цьому випадку має наступати відповідальність за ст. 129 КУпАП.

Резюмуючи наведене, доцільно зробити наступні висновки:

- 1) предмет доказування в справах про адміністративні правопорушення на автомобільному транспорті є передбаченою законом сукупністю обставин і фактів, що підлягають обов'язковому встановленню в справі з метою її своєчасного, всебічного, повного, правильного та об'єктивного вирішення;
- 2) аналіз складових предмета доказування в справах про адміністративні правопорушення на автомобільному транспорті засвідчив, що він є лише конкретизованим поняттям більш загального предмета адміністративно-деліктного доказування. Змістовне вираження останнього в законодавстві України

про адміністративну відповідальність потрібно представити в більш уніфікованому вигляді шляхом внесення певних змін і доповнень до ст.280 КУпАП.

ЛІТЕРАТУРА

1. Арсеньев В.Д. Вопросы общей теории судебных доказательств / В.Д. Арсеньев. – М. : Госюриздат, 1964. – 177 с.
2. Фаткуллин Ф.Н. Общие проблемы процессуального доказывания / Ф.Н. Фаткуллин. – [науч. ред.: Аврах Я.С.]. – [2-е изд., доп.]. – Казань : Изд-во Казан. ун-та, 1976. – 206 с.
3. Трусов А.И. Основы теории судебных доказательств. Краткий очерк / А.И. Трусов. – М. : Госюриздат, 1960. – 176 с.
4. Комментарий к Основам законодательства Союза ССР и союзных республик об административных правонарушениях / [под ред. Б.М. Лазарева]. – М. : Юрид. лит., 1983. – 168 с.
5. Кодекс Украинской ССР об административных правонарушениях : [науч.-практ. коммент.] / В. С. Анджиевский, Э. Г. Герасименко, Е. В. Додин и др. – К. : Изд-во «Украина», 1991. – 623 с.
6. Кодекс Украины об административных правонарушениях. – Х. : ООО «Одиссей», 2009. – 288 с.
7. Юдельсон К.С. Проблема доказывания в советском гражданском процессе / К.С. Юдельсон – М. : Госюриздат, 1951. – 295 с.
8. Иванов О. В. Объективная истина в советском гражданском процессе. Автореф. автореф. дисс. на соискание научн. степени канд юрид. наук: спец. 12.00.03 / О.В. Иванов. – М., 1964. – 23 с.
9. Зеленецкий В.С. Предупреждение преступлений следователем / В.С. Зеленецкий. – Харьков : Изд-во «Вища школа», 1975. – 172 с.

УДК 347.73:346.62

ВИНА ЯК УМОВА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНДИВІДУАЛЬНОГО ХАРАКТЕРУ ФІНАНСОВО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ В ПОДАТКОВОМУ ПРАВІ

Олешко О.Л., здобувач

Класичний приватний університет

У статті досліджується сучасний стан забезпечення індивідуального характеру фінансово-правової відповідальності в податковому праві. Обґрунтовується положення про порушення принципу індивідуалізації відповідальності за вчинення податкових правопорушень. Досліджуються існуючі концепції вини та форми її закріплення у вітчизняному та зарубіжному податковому законодавстві. З метою гарантування індивідуального характеру юридичної відповідальності в податковому праві пропонуються зміни та доповнення до чинного податкового законодавства.

Ключові слова: принцип індивідуалізації юридичної відповідальності, вина, концепція вини, презумпція невинуватості, принципи податкового права, фінансово-правова відповідальність, податкове правопорушення.