

DOI: 10.59560/18291155-2024.3-79



ԳԵՎՈՐԳ ԻՍՐԱՅԵԼՅԱՆ

ՀՀ ԳԱԱ փորձաքննությունների
ազգային բյուրոյի քրեաբանության
կիրառական հիմնախնդիրների
գիտահետազոտական կենտրոնի պետ,
Եվրասիա միջազգային համալսարանի
դասախոս, իրավաբանական գիտությունների
թեկնածու, դոցենտ

**ԱՊԱԿԻՆԵՐԻ ԼՈՒՍԱԹԱՓԱՆՑԵԼԻՈՒԹՅԱՆ՝
ՕՐԵՆՍԴՐՈՒԹՅԱՄԲ ՍԱՀՄԱՆՎԱԾ ՉԱՓԻ ԽԱԽՏՄԱՄԲ
ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑ ՎԱՐԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ
ՊԱՏԱՍԽԱՆԱՏՎՈՒԹՅԱՆ ԱՆՀՐԱԺԵՇՏՈՒԹՅՈՒՆԸ,
ՀԻՄՔԵՐԻ ՄԵԿՆԱԲԱՆՄԱՆ ԵՎ ԿԱՏԱՐԵԼԱԳՈՐԾՄԱՆ
ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ**

Ամփոփագիր

Հեղինակի հետազոտության առարկան ապակիների լուսաթափանցելիության՝ օրենսդրությամբ սահմանված չափի խախտմամբ տրանսպորտային միջոց վարելու համար պատասխանատվության անհրաժեշտության հիմնավորումը, պատասխանատվության հիմքերի մեկնաբանման և կատարելագործման խնդիրներն են:

Որպես պատասխանատվության նախատեսման հիմնավորում հեղինակը մատնանշում է ճանապարհային երթևեկության անվտանգության և Ոստիկանության պարեկային ծառայողի անձնական անվտանգության ապահովման անհրաժեշտությունը:

Անդրադառնալով պատասխանատվության հիմքերի մեկնաբանման խնդիրներին՝ հեղինակը նշում է, որ առանձին դեպքերում քննարկվող իրավախախտման համար վարչական ակտեր կազմվել են այն պարագայում, երբ տրանսպորտային միջոցը գտնվել է կայանված վիճակում: Մինչդեռ օրենսդրական ձևակերպումից հետևում է, որ տվյալ

ՍԱՀՄԱՆԱԴՐԱԿԱՆ ԴԱՏԱՐԱՆ ♦ ՏԵՂԵԿԱԳԻՐ ♦ 3(115)2024
79

արարքի արձանագրում կարող է կատարվել միայն այն դեպքերում, երբ վերոհիշյալ խախտումը հայտնաբերվել է տրանսպորտային միջոցի շարժման մեջ՝ վարելու ընթացքում:

Հաջորդ խնդիրը Ներքին գործերի նախարարության ոստիկանության պարեկային ծառայության և Վարչական դատարանի՝ պատասխանատվության բլանկետային հիմքերի մեկնաբանման հարցում տարակարծությունն է: Վարչական դատարանը գտնում է, որ կազմված վարչական ակտերի հիմքում չեն կարող դրվել «Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին» մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգի կարգավորումները: Հեղինակը ներկայացնում է հակառակ փաստարկներ:

Հոդվածում ձևակերպված են նաև ապակիների լուսաթափանցելիության՝ օրենսդրությամբ սահմանված չափի խախտմամբ տրանսպորտային միջոց վարելու համար պատասխանատվության հիմքերի կատարելագործման առաջարկություններ:

Հիմնաբառեր. ապակիների լուսաթափանցելիություն, իրավախախտում, վարչարարություն, Ոստիկանության պարեկային ծառայություն:

Ներածություն

Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման բնագավառում իրականացվող վարչարարության խնդրահարույց հարցերից է ապակիների լուսաթափանցելիության՝ օրենսդրությամբ սահմանված չափի խախտմամբ տրանսպորտային միջոց վարելու դեպքերի որակման, արձանագրման և կիրառվող իրավական հիմքերի ընտրության իրավաչափությունը: Վերոհիշյալ հարցն ի հայտ է եկել Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքի (այսուհետ՝ Օրենսգրք) 123-րդ հոդվածի (Տրանսպորտային միջոցների շահագործման կանոնների խախտումը) 4-րդ մասով նախատեսված արարքի հատկանիշներով կազմված վարչական ակտերի բողոքարկման բազմաթիվ դեպքերից: Արարքի որակման և վարչական ակտերի բողոքարկման հիմքում դրվող իրավակար-

գավորումները տարբեր կերպ են մեկնաբանվում իրավակիրառողների կողմից:

Հիշատակված արդիական խնդրի ուսումնասիրության անհրաժեշտությունն ակնհայտ է: Ըստ այդմ, սույն հետազոտության նպատակն է ներկայացնել ուսումնասիրության առարկային առնչվող խնդրահարույց հարցերը, իսկ խնդիրներն են՝ հիմնավորել ապակիների լուսաթափանցելիության՝ օրենսդրությամբ սահմանված չափի խախտմամբ տրանսպորտային միջոց վարելու համար պատասխանատվության անհրաժեշտությունը, մեկնաբանել պատասխանատվության իրավական հիմքերը, ներկայացնել դրանց կատարելագործման առաջարկություններ:

Հիմնական հետազոտություն

1. Պատասխանատվության անհրաժեշտությունը

2023 թվականի հունիսի 1-ից Հայաստանի Հանրապետության ներքին գործերի նախարարության պարեկային ծառայությունը (այսուհետ՝ Ծառայություն) սկսեց պատասխանատվության միջոցներ կիրառել առջևի կողային ապակիների լուսանցիկության սահմանված չափի խախտումների համար: Հանրության մեջ դժգոհություն և հարց առաջացավ՝ անհրաժեշտ է արդյոք պատասխանատվությունը նշված խախտումների համար:

Ապակիների լուսաթափանցելիության՝ օրենսդրությամբ սահմանված չափի խախտման, այդ թվում՝ դրա մասնավոր դրսևորման՝ առջևի կողային ապակիների լուսանցիկության սահմանված չափի խախտման համար պատասխանատվությունը նախատեսվել է կատարված հետազոտությունների արդյունքների հենքի վրա ձևավորված հետևյալ հիմնավորումներով.

1. Ապակիների թաղանթապատման կամ վարագուրապատման միջոցով վարորդի տեսանելիության սահմանափակումը ճանապարհատրանսպորտային պատահարները պայմանավորող գործոններից է: Այդ պատահարները, մասնավորապես, հետևանքն են՝ թիրախի հայտնաբերման հեռավորության կրճատման (դեռևս 1955 թվականին խնդրո առարկան հետազոտող Հայնց Հաբերը պարզել է, որ

լուսաթափանցելիության նվազեցումը 88-ից մինչև 73 տոկոս կրճատում է թիրախի հայտնաբերման հեռավորությունը 9-15 տոկոսով)¹, տեղեկատվության փոքր ծավալի (առջևի կողային ապակիների միջոցով վարորդն ավելի քիչ տեղեկատվություն է ստանում, օրինակ՝ հեռվում տեղակայված օբյեկտների վերաբերյալ), իրադրության ընկալման հնարավորության սահմանափակության (մզեցված ապակիներով մեքենան կարող է բարդացնել այլ վարորդների կողմից շրջակա իրադրության ընկալումը, օրինակ՝ զուգահեռ կայանված 2 տարբեր մեքենաների 35 տոկոս մգություն ունեցող առջևի կողային ապակիների միջով հայացք նետելիս գումարային լուսաթափանցելիությունը կազմում է ընդամենը 18 տոկոս), այլ հանգամանքների (պատահարները կարող են պայմանավորվել վարորդների տարիքային հատկանիշներով, առողջական վիճակով, օրինակ՝ լուսաթափանցելիության նվազեցումը 70-ից մինչև 35 տոկոս խստորեն վատթարացնում է տարեց մարդկանց տեսողական ընկալումը)²:

Ելնելով վերոգրյալից՝ պատասխանատվության նախատեսումը նախ և առաջ բխում է ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման անհրաժեշտությունից:

2. Ցածր լուսաթափանցելիություն ունեցող ապակիներով տրանսպորտային միջոց կանգնեցնելիս Ծառայության աշխատակիցների (այսուհետ՝ Ծառայողներ) վարչարարության բովանդակությունը կազմող գործողությունների կատարումը (վարորդի և ուղևորների անձի պարզումը, փաստաթղթերի ստուգումը և այլն) բարդանում է: Այսպես, մոտենալով ցածր լուսաթափանցելիություն ունեցող ապակիներով տրանսպորտային միջոցին (հատկապես գիշերային ժամերին)՝ պարեկային ծառայողը տեղեկատվություն չի ունենում այնտեղ գտնվող անձանց քանակի վերաբերյալ, չի կարող կանխատեսել նրանց վարքը և այլն: Ըստ այդմ, ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման նպատակից

¹ Տե՛ս **Корыц С.И., Бокова И.Б.** Актуальность формулы расчета эффективности административного наказания // Закон и право. № 6. 2021, էջ 202:

² Տե՛ս **Краснов А.** Опасна ли тонировка? Что говорит наука // <https://74.ru/text/auto/2015/07/13/51021281/> (վերջին մուտք՝ 15.01.2024):

բացի, պատասխանատվության նախատեսումը հետապնդում է նաև Ծառայողների անձնական անվտանգության ապահովման նպատակ¹:

Այսպիսով, պատասխանատվության սահմանումը ոչ թե խնդրի կամայական, այլ տարաբնույթ հետազոտությունների արդյունքներին հիմնված լուծում է:

Անդրադառնալով խնդրի միջազգային փորձին՝ փաստենք, որ մի շարք երկրներում նախատեսվել են ապակիների լուսաթափանցելիության սահմանափակման թույլատրելի տարբեր չափեր: Այսպես, Ավստրալիայում թույլատրվում է մգեցնել առջևի կողային ապակիները մինչև 35 տոկոսով, ԱՄՆ Նյու-Մեքսիկո նահանգում՝ 20 տոկոսով, Մոնտանա նահանգում՝ 24 տոկոսով և այլն: Նշված չափանիշների խախտումների համար նախատեսված են խիստ սանկցիաներ: Օրինակ՝ ԱՄՆ-ում լուսաթափանցելիության աստիճանի սահմանափակումը 70 տոկոսով գերազանցելու համար սահմանված է տուգանք 1.000 դոլարի չափով²:

2. Պատասխանատվության հիմքերի մեկնաբանման և կատարելագործման խնդիրները

Նախ, անդրադարձ կատարենք Օրենսգրքի 123-րդ հոդվածի 4-րդ մասի դիսպոզիցիայի կարգավորմանը: Այն պատասխանատվություն է նախատեսում ապակիների լուսաթափանցելիության՝ օրենսդրությամբ սահմանված չափի խախտմամբ կամ առջևի հողմապակին թաղանթապատված վիճակում կամ կարգի խախտմամբ վարագուրապատված տրանսպորտային միջոցներ վարելու համար:

Փաստորեն, քննարկվող իրավախախտման պարտադիր հատկանիշներն են³.

¹ Տե՛ս **Слышалов И.В.** Некоторые вопросы правового обеспечения личной безопасности сотрудников ДПС ГИБДД при осуществлении ими контрольно-надзорной деятельности в области дорожного движения // Вестник Омской юридической академии. 2018, № 4, էջեր 261-264:

² Տե՛ս **Шпедт В.В., Макаров Л.Л.** Влияние тонировки стекол автомобиля на безопасность дорожного движения // Сборник тр. конф.: “Дни науки студентов Владимирского государственного университета им. Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых”. 2019, էջեր 970-975:

³ Իրավախախտման սուբյեկտիվ հատկանիշներին անդրադառնալու անհրաժեշտությունը բացակայում է, քանզի դրանք խնդրահարույց չեն:

1. Իրավախախտման առարկան, այդ թվում՝

1) Լուսաթափանցելիության սահմանված չափի խախտում ունեցող ապակիները.

Ակնհայտ է, որ Օրենսգրքի 123-րդ հոդվածի 4-րդ մասն ապակիների լուսաթափանցելիության չափ չի սահմանում: Մինչ 2024 թվականի փետրվարի 28-ին կատարված օրենսդրական փոփոխությունը Օրենսգրքի 123-րդ հոդվածի 5-րդ մասը սահմանում էր, որ ապակիների, արտաքին թաղանթապատում ունեցող ապակիների լուսաթափանցելիության թույլատրելի չափերը (...) սահմանում է Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը: Սակայն նման կարգավորումը բացակայում էր, քանզի խնդիրը լուծված էր միջազգային համապատասխան ակտով, որին անդրադարձ կկատարվի ստորև:

2) Թաղանթապատված առջևի հողմապակին.

Օրենսդրական ձևակերպման եղանակից բխում է, որ առջևի հողմապակին, անկախ լուսաթափանցելիության աստիճանից, թաղանթապատում չպետք է ունենա:

3) Վարագույրները.

Իրավախախտումն առկա կլինի, եթե տրանսպորտային միջոցը կահավորված է ցանկացած տեսակի վարագույրներով, բացառությամբ օրենսդրությամբ նախատեսված տեսակի: Այսպես, «Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհային երթևեկության կանոնները և տրանսպորտային միջոցների շահագործումն արգելող անսարքությունների և պայմանների ցանկը հաստատելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 28.06.2007 թ. թիվ 955-Ն որոշման (այսուհետ՝ Որոշում) հավելված 2-ի 6-րդ կետի 5-րդ ենթակետի «բ» պարբերության կարգավորումը թույլատրելի է համարում տրանսպորտային միջոցն արտադրող գործարանի կողմից տեղադրված հետևի դիտապակու կամ հետևի կողային ապակիների ցանցավոր վարագույրները: Հետևաբար նման կահավորում ունենալու պարագայում իրավախախտման առարկան, ուստի և իրավախախտումը բացակայում է:

2. Արարքը և դրա կատարման եղանակը.

Արարքը դրսևորվում է գործողությամբ՝ տրանսպորտային միջոցները վարելով, և կրում է տևող բնույթ: Իրավախախտման եղանակը՝ նշված գործողությունը ապակիների լուսաթափանցելիության՝ օրենսդրությամբ սահմանված չափի խախտմամբ կամ առջևի հողմապակին թաղանթապատված վիճակում կամ կարգի խախտմամբ վարագուրապատված վիճակում կատարելն է:

Օրենսդրական ձևակերպումից հետևում է, որ տվյալ արարքի արձանագրում կարող է կատարվել միայն այն դեպքերում, երբ վերոհիշյալ ձևով սարքավորված տրանսպորտային միջոցը գտնվում է շարժման մեջ և նկատվում Ծառայողի կողմից (այդ թվում՝ վարելուց անմիջապես հետո): Հետևաբար, չչահագործվող, որևէ տեղում կայանված տրանսպորտային միջոցի վերաբերությամբ քննարկվող զանցանքը չի կարող արձանագրվել: Սա շեշտելու անհրաժեշտությունը կայանում է նրանում, որ առանձին դեպքերում վարչական ակտեր կազմվել են քննարկվող իրավախախտման, ինչպես նաև առանց տվյալ տրանսպորտային միջոցի համար կնքված ավտոտրանսպորտային միջոցի օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության գործող պայմանագիր ունենալու՝ Հայաստանի Հանրապետության տարածքում ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներով տրանսպորտային միջոցը վարելու համար՝ այն պարագայում, երբ տրանսպորտային միջոցը գտնվել է կայանված վիճակում¹:

Հաջորդ խնդիրը Ծառայության և Վարչական դատարանի՝ պատասխանատվության բլանկետային կարգավորումների մեկնաբանման հարցում տարակարծությունն է:

Իրավակիրառ պրակտիկայի վերլուծության արդյունքները հավաստում են, որ Ծառայողները վերոհիշյալ իրավախախտումն արձանագրելիս և դրա համար պատասխանատվության միջոց կիրառելիս հղում են կատարել Որոշման հավելված 2-ի 6-րդ կետի 5-րդ ենթակետի «ա» պար-

¹ Տե՛ս Արձանագրություններ են կազմվել կայանված տրանսպորտային միջոցների վարորդների նկատմամբ // <https://144.law.media/offencse/text/auto/2023/51021281/> (վերջին մուտք՝ 22.12.2023):

բերությանը և «Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին» (ՄՄ ՏԿ 018/2011) մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգի (այսուհետ՝ Կանոնակարգ) 8-րդ հոդվածի 4.3 կետին¹:

Վարչական դատարանը բողոքների բավարարման հիմքում դրել է հետևյալ փաստարկները.

1) Որոշմամբ սահմանված չէ ապակիների լուսաթափանցելիության չափ և առկա է վարչական ակտի որոշակիության պահանջի խախտում:

Նշվածի կապակցությամբ դատարանը նշել է. «(...) վիճարկվող որոշման բովանդակությունից պարզ չէ, թե լուսաթափանցելիության ինչ չափ է սահմանված: (...) Վիճարկվող որոշման բովանդակությունը հնարավորություն չի տալիս պարզելու հայցվորին վերագրվող արարքի էությունը: Արդյունքում դատարանն արձանագրում է, որ խախտվել է «Վարչարարության հիմունքների և վարչական վարույթի մասին» օրենքի 56-րդ հոդվածում ամրագրված՝ վարչական ակտի որոշակիության պարտադիր պայմանը: Որպեսզի վարչական ակտից պարզ լինի, թե կոնկրետ ինչ խախտում է թույլ տվել անձը և որպեսզի վերջինս կարողանա հետագայում զերծ մնալ նման արարքը կրկնելուց, ինչը բխում է վարչական տույժի հիմնական՝ կանխարգելիչ գործառույթից, վարչական իրավախախտման վերաբերյալ որոշման մեջ գործի քննության ընթացքում հաստատված հանգամանքների շարադրանքը պետք է բովանդակի կիրառված զանցակազմի կարևոր տարրերը բացահայտող տվյալները: Վերացական նշումները, որոնք չեն պարունակում, ի թիվս այլնի, զանցակազմի օբյեկտիվ կողմի դրսևորման կոնկրետ եղանակը, թույլ չեն տալիս սուբյեկտին ճշգրտորեն գնահատել իր արարքը: (...)»²:

2) Կանոնակարգի համապատասխան կարգավորումը չի կարող դրվել խնդրո առարկա իրավախախտման արձանագրման հիմքում:

Կանոնակարգի համապատասխան կարգավորումը սահմանում է, որ հողմապակու և ապակիների լուսանցիկությունը, որոնց միջով ապա-

¹ Օրինակ՝ Վարչական դատարանի 22.01.2023 թ. վճիռները թիվ ՎԴ/8208/05/23, թիվ ՎԴ/8112/05/23 վարչական գործերով:

² Օրինակ՝ Վարչական դատարանի 20.06.2024 թ. վճիռը թիվ ՎԴ/3986/05/24 վարչական գործով:

հովվում է վարորդի համար տեսանելիությունը, պետք է կազմի առնվազն 70%: Վարչական դատարանը բազմաթիվ վճիռներում արտահայտված դիրքորոշման հիման վրա գտել է, որ Կանոնակարգը քննարկվող հարթությունում չէր կարող գործել, քանզի այն Հայաստանի Հանրապետության կառավարության որոշում չէ, ինչպես պահանջում էր Օրենսգիրքը¹ մինչ համապատասխան օրենսդրական փոփոխությունը:

Այն հանգամանքը, որ Որոշումը լուսաթափանցելիության չափեր չի սահմանում, ակնբախ է, ըստ այդմ՝ անվիճելի: Ընդ որում, դրա անհրաժեշտությունը չի եղել, քանի որ գործում են Կանոնակարգի կարգավորումները: Ըստ այդմ՝ Կանոնակարգի կարգավորումների կիրառման հնարավորության վերաբերյալ հարցում դժվար է համաձայնել Վարչական դատարանի՝ վերը նշված դիրքորոշման հետ: Խնդիրն այն է, որ Կանոնակարգն ընդունվել է Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի (այսուհետ՝ Հանձնաժողով) խորհրդի կողմից: Հանձնաժողովը, «Եվրասիական տնտեսական միության մասին» պայմանագրի (այսուհետ՝ Պայմանագիր) 18-րդ հոդվածի 1-ին կետին համապատասխան, Եվրասիական տնտեսական միության մշտապես գործող կարգավորող մարմինն է: Պայմանագրի հավելված 1-ի 3-րդ կետում Հանձնաժողովի լիազորությունների թվում նշվում է տեխնիկական հիմնադրույթը, ինչպես օրինակ՝ Կանոնակարգի ընդունումը: Նույն հավելվածի 13-րդ կետի համաձայն՝ Հանձնաժողովն իր լիազորությունների շրջանակներում ընդունում է նորմատիվ իրավական բնույթի և անդամ պետությունների համար պարտադիր որոշումներ, կազմակերպչական ու կարգադրիչային բնույթի կարգադրություններ և ոչ պարտադիր բնույթի հանձնարարականներ: Հանձնաժողովի որոշումներն ընդգրկվում են Միության իրավունքի մեջ և ենթակա են անմիջական կիրառության անդամ պետությունների տարածքներում: Իսկ 14-րդ կետի 1-ին պարբերության համաձայն՝ Հանձնաժողովի որոշումները, կարգադրությունները և հանձնարարականներն ընդունվում են Հանձնաժողովի խորհրդի (այսուհետ՝ Խորհուրդ) և Հանձնաժողովի կոլեգիայի կողմից (...): Հավելված

¹ Օրինակ՝ Վարչական դատարանի 30.01.2024 թ. վճիռը թիվ ՎԴ2/0467/05/23 վարչական գործով:

1-ի 22-րդ կետի համաձայն՝ Խորհուրդն իրականացնում է Միությունում ինտեգրացիոն գործընթացների ընդհանուր կարգավորումը, ինչպես նաև Հանձնաժողովի գործունեության ընդհանուր ղեկավարումը:

Վերոգրյալից բխում է, որ Կանոնակարգի կարգավորումները ենթակա են անմիջական կիրառության անդամ պետության, այդ թվում՝ Հայաստանի Հանրապետության տարածքում, ուստի պետք է կիրառվեն նախկինում, ինչպես նաև նոր օրենսդրական կարգավորումների պարագայում: Խոսքը 28.02.2024 թ. կատարված փոփոխությունների մասին է: Օրենսգրքի 4-րդ մասի դիսպոզիցիան լրացվել է «օրենսդրությամբ սահմանված» արտահայտությամբ և ուժը կորցրած է ճանաչվել Օրենսգրքի 123-րդ հոդվածի 5-րդ մասում ամրագրված՝ ապակիների, արտաքին թաղանթապատում ունեցող ապակիների լուսաթափանցելիության թույլատրելի չափերը Կառավարության կողմից սահմանելու վերաբերյալ դրույթը:

Այդուհանդերձ, օրենսդրական փոփոխությունից հետո դատական պրակտիկան փոփոխություն չկրեց¹: Ուստի կարծում ենք, որ Օրենսգրքի 123-րդ հոդվածի 4-րդ մասի դիսպոզիցիայում «օրենսդրությամբ» բառի փոխարեն անհրաժեշտ է օգտագործել «Կանոնակարգով» բառը՝ ուղղակիորեն ցույց տալով Կանոնակարգի գործողության հնարավորությունը և կանխելով վերը նշված նորմերի մեկնաբանման հարցում հետագա տարակարծությունները:

Պատասխանատվության հիմքերի կատարելագործման ուղղությամբ անհրաժեշտ ենք համարում ուշադրություն դարձնել նաև հետևյալ հարցին: Օրենսգրքի 123-րդ հոդվածի 6-րդ մասը նախատեսում է ներողական նորմ: Այն իրավակիրառողին հնարավորություն է ընձեռում անձին չենթարկել պատասխանատվության նույն հոդվածի 1-ին մասով նախատեսված արարքի համար, եթե այդ մասին իրազեկելուց անմիջապես հետո նշված անձը սկսում է իրականացնել վարչական իրավախախտման հատկանիշներն անմիջականորեն վերացնելուն ուղղված գործողություններ: Փաստորեն, օրենսդիրը նախատեսել է տրանսպորտային միջոցների շահագործումն արգելող

¹ Տես օրինակ՝ Վարչական դատարանի 25.06.2024 թ. վճիռը թիվ ՎԴ/0220/05/24 վարչական գործով:

անսարքությունների կամ պայմանների առկայությամբ տրանսպորտային միջոցները վարելու դեպքում անձին պատասխանատվության չենթարկելու հնարավորություն՝ նման հնարավորություն չամրագրելով, ըստ էության, վտանգավորության ավելի ցածր աստիճան՝ ունեցող արարքի՝ լուսաթափանցելիության սահմանված չափի խախտմամբ տրանսպորտային միջոց վարելու համար: Մինչդեռ Որոշումը Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությամբ սահմանված չափերին ապակիների (այդ թվում՝ արտաքին թաղանթապատում ունեցող) լուսաթափանցելիության անհամապատասխանությունը դիտարկում է որպես «տրանսպորտային միջոցի այլ անսարքություն ու պայման»: Ուստի կարծում ենք՝ անհրաժեշտ է նման դեպքերի համար ևս նախատեսել վարչական պատասխանատվության միջոց չկիրառելու հնարավորություն՝ խախտման հատկանիշները տեղում վերացնելուն ուղղված գործողությունները կատարելու պայմանով:

Եզրակացություն

Մեր կողմից կատարված հետազոտության արդյունքները վկայում են, որ.

1. Ապակիների լուսաթափանցելիության օրենսդրությամբ սահմանված չափի խախտմամբ տրանսպորտային միջոց վարելու համար արգելքի առկայությունը պայմանավորված է կատարված հետազոտությունների արդյունքների հենքի վրա ձևավորված հիմնավորումներով՝ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության, Ծառայողների անձնական անվտանգության ապահովման անհրաժեշտությամբ:

2. Առանձին դեպքերում քննարկվող իրավախախտման համար վարչական ակտեր կազմվել են այն պարագայում, երբ տրանսպորտային միջոցը գտնվել է կայանված վիճակում: Մինչդեռ օրենսդրական ձևակերպումից հետևում է, որ տվյալ արարքի արձանագրում կարող է կատարվել միայն այն դեպքերում, երբ վերոհիշյալ խախտումը հայտնաբերվել է տրանսպորտային միջոցի շարժման, վարելու ընթացքում:

¹ Եթե իհարկե վտանգավորության աստիճանը չորոշենք զուտ սանկցիաների շրջանակներով:

3. Առկա է տարակարծություն Ծառայության և Վարչական դատարանի՝ պատասխանատվության բլանկետային հիմքերի մեկնաբանման հարցում: Վարչական դատարանը գտնում է, որ կազմված վարչական ակտերի հիմքում չեն կարող դրվել «Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին» մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգի կարգավորումները: Սակայն առկա են հակառակը հիմնավորող իրավակարգավորումներ:

4. Խնդրո առարկա զանցանքի համար պատասխանատվության իրավական հիմքերն ունեն կատարելագործման կարիք: Այդ առնչությամբ ձևակերպվել են Օրենսգրքի 123-րդ հոդվածի 4-րդ մասի դիսպոզիցիայում փոփոխություն կատարելու և խնդրո առարկա իրավախախտման համար ներողական նորմ նախատեսելու առաջարկություններ:

Օգտագործված նորմատիվ իրավական ակտերի և գրականության ցանկ

1. «Եվրասիական տնտեսական միության մասին» պայմանագիր: Ընդունվել է 29.05.2014 թ., ուժի մեջ է մտել 02.01.2015 թ.: ՀՀՊՏ 2015.01.21/3(1092): Հոդ. 24:

2. «Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին» (ՄՍ ՏԿ 018/2011) Մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգ, Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի 09.12.2011թ. № 877 որոշում:

3. Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգիրք: Ընդունվել է 06.12.1985 թ., ուժի մեջ է մտել 01.06.1986 թ.: ՀՍՍՀԳՍ 1985/23:

4. «Վարչարարության հիմունքների և վարչական վարույթի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենք: Ընդունվել է 18.02.2004 թ., ուժի մեջ է մտել 31.12.2004 թ.: ՀՕ-41-Ն: ՀՀՊՏ 2004.04.14/21(320): Հոդ. 413:

5. «Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհային երթևեկության կանոնները և տրանսպորտային միջոցների շահագործումն արգելող

անսարքությունների և պայմանների ցանկը հաստատելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության կառավարության № 955-Ն որոշում: Ընդունվել է 28.06.2007 թ., ուժի մեջ է մտել 01.09.2007 թ.: ՀՀՊՏ 2007.09.05/45(569): Հոդ. 945:

6. Վարչական դատարանի 22.01.2023 թ. վճիռը թիվ ՎԴ/8208/05/23 վարչական գործով:

7. Վարչական դատարանի 22.01.2023 թ. վճիռը թիվ ՎԴ/8112/05/23 վարչական գործով:

8. Վարչական դատարանի 30.01.2024 թ. վճիռը թիվ ՎԴ2/0467/05/23 վարչական գործով:

9. Վարչական դատարանի 20.06.2024 թ. վճիռը թիվ ՎԴ/3986/05/24 վարչական գործով:

10. Արձանագրություններ են կազմվել կայանվաճ տրանսպորտային միջոցների վարորդների նկատմամբ // <https://144.law.media/offencse/text/auto/2023/51021281/>

11. **Краснов А.** Опасна ли тонировка? Что говорит наука // <https://74.ru/text/auto/2015/07/13/51021281/>.

12. **Корыц С.И., Бокова И.Б.** Актуальность формулы расчета эффективности административного наказания // Закон и право. № 6.2021.

13. **Слышалов И.В.** Некоторые вопросы правового обеспечения личной безопасности сотрудников ДПС ГИБДД при осуществлении ими контрольно-надзорной деятельности в области дорожного движения // Вестник Омской юридической академии. 2018, № 4.

14. **Шпедт В.В., Макаров Л.Л.** Влияние тонировки стекол автомобиля на безопасность дорожного движения // Сборник тр. конф.: “Дни науки студентов Владимирского государственного университета им. Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых”. 2019.

НЕОБХОДИМОСТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ВОЖДЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА С НАРУШЕНИЕМ УСТАНОВЛЕННЫХ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ СТАНДАРТОВ СВЕТОПРОПУСКАНИЯ СТЕКОЛ, ПРОБЛЕМЫ ТОЛКОВАНИЯ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЕЕ ОСНОВАНИЙ

Аннотация

Предметом исследования автора являются обоснование необходимости ответственности за вождение транспортного средства с нарушением стандартов светопропускной способности стекол, а также проблемы толкования и совершенствования оснований ответственности за указанное правонарушение.

В качестве обоснования предусмотрения ответственности автор отмечает необходимость обеспечения безопасности дорожного движения и личной безопасности сотрудников Патрульной службы Полиции.

Обращаясь к проблемам толкования оснований ответственности, автор отмечает, что в отдельных случаях административные акты об ответственности за рассматриваемое правонарушение были составлены, когда транспортное средство не было в движении. Между тем из законодательной формулировки следует, что протоколирование описуемого действия может быть произведено только в случаях, когда вышеотмеченное нарушение было обнаружено во время движения транспортного средства.

Следующий вопрос – разногласия между Патрульной службой Полиции Министерства внутренних дел и Административным судом относительно толкования бланкетных оснований ответственности. Административный суд считает, что административные акты не могут основываться на положениях Технического регламента Таможенного союза “О безопасности колесных транспортных средств”. Автор приводит противоположные аргументы.

В статье также сформулированы рекомендации по совершенствованию оснований ответственности за вождение транспортного средства с нарушением стандартов светопропускания стекол.

Ключевые слова: светопропускание стекол, правонарушение, администрирование, Патрульная служба Полиции.

THE NECESSITY OF RESPONSIBILITY FOR DRIVING A VEHICLE IN VIOLATION OF LIGHT TRANSMITTANCE STANDARDS DEFINED BY LEGISLATION, AND THE ISSUES OF INTERPRETATION AND IMPROVEMENT OF ITS GROUNDS

Annotation

The object of the author's research is the justification of the necessity of responsibility for driving a vehicle in violation of light transmittance standards, as well as the issues of interpreting and improving the grounds of responsibility for the specified offense.

As a justification for defining responsibility, the author indicates the responsibility to ensure road safety and personal safety of Police Patrol officers. Turning to the issues of interpretation of the grounds of responsibility, the author notes that in some cases administrative acts have been drawn up for the offense in question when a vehicle was parked. Meanwhile, it follows from the legislative wording that protocols for the described action can be drawn up only in cases where the offense is detected when the vehicle is in motion.

The next issue is the disagreement between the Patrol Service of the Police of the Ministry of Internal Affairs and the Administrative Court related to the interpretation of the blanket grounds for responsibility. The Administrative Court considers that administrative acts cannot be based on the provisions of the Customs Union Technical Regulation "On Safety of Wheeled Vehicles". The author presents opposite arguments.

The article also contains recommendations on improving the grounds of responsibility for driving a vehicle in violation of light transmittance standards.

Keywords: light transmittance, offense, administration, Police Patrol Service.

Հոդվածը հանձնված է խմբագրություն 16.08.2024 թ., տրվել է գրախոսության 21.08.2024 թ., ընդունվել է պայագրության 31.08.2024 թ.: