

УДК 342.9

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2019.6.33>**Руслан Тополя,**

канд. юрид. наук, докторат

Науково-дослідного інституту публічного права

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЕКСПЕРТНО-КРИМІНАЛІСТИЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

У статті проаналізовані прогресивні риси адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів у зарубіжних країнах та надані пропозиції щодо імплементації кращого досвіду в український правовий простір, а також виявлена та сформульована специфіка суспільних відносин щодо адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів і запропоновано шляхи розвитку цієї галузі в Україні на прикладі досвіду країн Європейського Союзу.

Ключові слова: адміністративно-правове регулювання, експертно-криміналістичні дослідження, транспортні засоби, євроінтеграція.

Вступ. Питання запозичення позитивних положень із законодавства інших країн щодо адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів актуальним було завжди, а тепер, коли постійно вдосконалюються методи підробки номерів транспортних засобів, кузовів, документів на автомобіль, воно постало перед сучасним українським суспільством особливо гостро.

Хотілося б акцентувати, що, на наш погляд, не слід просто копіювати законодавство іноземних країн, зокрема учасниць ЄС, а треба враховувати наш менталітет та особливості національної специфіки українського народу. Так, на думку В. Джарти, з якою ми погоджуємося, зважаючи на євроінтеграційні прагнення України, нагальною є необхідність узгодити українську правничу термінологію з європейською [1, с. 185].

Мета статті – розглянути питання, які пов'язані з євроінтеграційним процесом у сфері адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів.

Результати дослідження. Адаптація законодавства України до законодавства Європейського Союзу (далі – ЄС) є пріоритетною складовою частиною інтеграції України до ЄС, що, своєю чергою, є пріоритетним напрямом української зовнішньої політики. Метою адаптації законодавства України до законодавства ЄС є досягнення

відповідності правової системи України *acquis communautaire* з урахуванням критеріїв, що висувуються Союзом до держав, які мають намір вступити до нього [2, с. 1].

В. Введенська зазначає, що розвиток українського суспільства, зокрема його євроінтеграційний вектор, зумовлює появу нових подій і явищ, що мають віднайти своє місце як у національному законодавстві, так і в теорії права [3, с. 12].

Якщо звернутися до ключового нормативно-правового акта в сфері адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів – Закону України «Про судову експертизу» [4], останній розділ Закону, присвячений міжнародному співробітництву державних судово-експертних установ України в галузі судово-експертної діяльності, складають його три статті. У статтях 22 і 23 розглянуто порядок проведення судових експертиз за дорученням правомочної особи чи органу іноземної держави, а також залучення для спільного проведення судових експертиз фахівців інших держав. Остання, 24 стаття, передбачає можливість міжнародного співробітництва державних судово-експертних установ у сфері не тільки практичної, а й наукової діяльності [5, с. 5].

На думку М. Лошицького та І. Шруб, у більшості європейських країн є ліміти на відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок дорожньо-транспортних пригод (далі – ДПТ), яка була оформлена за відсутності працівників поліції. І така практика пози-

тивно зарекомендувала себе та не викликає суттєвих заперечень [6, с. 96]. Тому Г. Авдєєва досить влучно зазначає, з чим ми також погоджуємося, що одним із важливих елементів успішної інтеграції України до ЄС є досягнення певного рівня узгодженості норм законодавства нашої країни з правовими нормами ЄС щодо використання спеціальних знань у судочинстві [7, с. 637].

За результатами аналізу законодавства країн ЄС можна зазначити, що у світі послідовно реалізуються принципи забезпечення незалежності експерта, орієнтації не на відомчу належність експерта, а на наявність у нього спеціальних знань, необхідних для вирішення завдань правосуддя, забезпечення принципу змагальності експертів, залучених різними сторонами процесу, та інші принципи, які мають вирішальне значення для забезпечення судочинства справді незалежною, об'єктивною та кваліфікованою експертизою. При цьому наявність інституту приватної експертизи в країнах ЄС є не лише однією з гарантій забезпечення законних прав і свобод громадян та інтересів суспільства, але й дає змогу суттєво зменшити бюджетні витрати на утримання державних спеціалізованих експертних установ. Одним із важливих елементів успішної інтеграції України до ЄС є досягнення певного рівня узгодженості норм законодавства нашої країни з правовими нормами ЄС щодо використання спеціальних знань у судочинстві [7, с. 637].

У Нідерландах судові експерти державних експертних установ проводять експертизи і дослідження за зверненням поліції, а не суду. Суд запрошує експертів незалежно від їхнього основного місця роботи. У Великій Британії експерт зазвичай запрошується однією зі сторін процесу для проведення експертизи або досліджень і розглядається як експерт з боку обвинувачення чи захисту, причому список експертів зберігається у Спілці юристів держави [7, с. 365].

У Чехії судово-експертна діяльність регулюється Законом № 36 від 20 квітня 1967 «Про експертів і перекладачів». Відбір експертів (перекладачів) здійснюється у співпраці з державними органами влади, науковими установами, університетами та громадськими організаціями, які діють при регіональних судах [8]. Тобто такими організаціями є не лише державні та недержавні установи, що на професійній основі здійснюють експертну діяльність, а й вищі навчальні заклади, наукові інститути та організації, які на прохання державних органів можуть виконати експертне дослідження та скласти висновок судової експертизи.

Список експертів і перекладачів і їх доповнення, а також зміни направляються регіональною владою судам, обласній та районній прокуратурі, поліції, адміністраціям відповідного регіону й обласному слідчому управлінню [8].

Експертом у Фінляндії та Швеції є особа, що проводить судову експертизу, має для цього спеціальні знання та навички, відповідну вищу освіту. Системи експертних установ Фінляндії та Швеції складаються з державних і приватних лабораторій, які здійснюють судову експертизу, освітніх установ, які здійснюють підготовку фахівців у галузі судової експертизи. Особливістю підготовки експертних кадрів у Фінляндії та Швеції є те, що після закінчення навчання у вищому навчальному закладі експерт отримує диплом магістра та сертифікат, на підставі якого має право проводити судову експертизу як у державних органах, так і в приватній практиці. Процесуальне законодавство Фінляндії та Швеції надає судовому експертові статус свідка і не містить терміна спеціаліст. Розподіл посад експерта і фахівця в Державних лабораторіях Фінляндії здійснюється за науковим ступенем: експерт має ступінь магістра, а фахівець – ступінь бакалавра, що підтверджується відповідними дипломами про вищу освіту [7, с. 636].

Досить суміжними є положення нашого та іспанського законодавства в деяких аспектах. Іспанський варіант побудови цього виду діяльності – це, коли окремі відомства мають судово-експертні лабораторії, в цьому разі – це Міністерство внутрішніх справ та Міністерство юстиції. Судово-експертні лабораторії підпорядковано Міністерству юстиції на доповнення до судово-експертних лабораторій, що підпорядковуються Міністерству внутрішніх справ (Іспанія та Польща) [9].

В європейських країнах, як правило, адміністративно-правове регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів здійснюється таким чином, що відомчі експертні установи ведуть свою діяльність, співпрацюючи з поліцейськими організаціями під юрисдикцією Міністерства внутрішніх справ та Міністерства юстиції.

Досить прогресивними є положення таких європейських країн, як Німеччина, Норвегія, Литва, де є два технічні паспорти («великий» та «малий») на транспортний засіб. Перший, так званий «малий», дає право керувати, користуватися, а другий – «великий» – дає повне право розпоряджатися, керувати, відчужувати транспортний засіб.

Позитивні риси єдиної державної підпорядкованості судово-експертної діяль-

ності можна простежити на досвіді Міністерства юстиції Республіки Казахстан, де вперше було реалізовано ідею створення єдиної експертної системи. Згідно зі ст. 4 Закону Республіки Казахстан «Про судову експертизу», така експертиза здійснюється за допомогою державних органів судової експертизи, яка включає: Центр судової експертизи Міністерства юстиції Республіки Казахстан, Центр судової медицини уповноваженого органу в галузі охорони здоров'я та його територіальні підрозділи, спеціалізовані підрозділи державних органів та організацій, до функцій яких віднесено проведення судових експертиз, за винятком підрозділів державних органів, на які законодавством Республіки Казахстан покладено функції кримінального переслідування [10]. При цьому в Міністерстві внутрішніх справ, Комітеті національної безпеки і Міністерстві оборони було залишено працівників у кількості, необхідній для реалізації різних форм техніко-криміналістичного забезпечення досудового розслідування.

Хотілося б акцентувати, що позитивно впливає на організацію судово-експертної діяльності в Україні участь судово-експертних установ нашої держави в міжнародних експертних організаціях. На початок XXI ст. судові експерти країн світу не мають своєї професійної міжнародної організації, такої як наприклад Interpol. Однак, на нашу думку, подібну роль у масштабі Європи могла б узяти на себе ENFSI (Європейська академія судової експертизи), яка існує понад 10 років і є, мабуть, найбільш авторитетною ланкою, що об'єднує судових експертів Європи. Членами Європейської організації судової експертизи (European Network of Forensic Science Institutions – ENFSI) є 60 лабораторій судової експертизи в 34 країнах Європи [11].

Це досить потужна організація у сфері судової експертизи, саме тому вона заслуговує на увагу крізь призму окресленої в цьому підрозділі дослідження проблематики. Історія ENFSI бере свій початок з 1990-х років. У її межах раз на три роки проводиться конференція установ судової експертизи (EAFS). У вересні 1997 р. у роботі першої такої конференції (Лозанна, Швейцарія) брали участь 19 країн, а у вересні 2000 р. у другій (Краків, Польща) – уже 34 країни Європи, а також США, Австралія, Азербайджан, Кіпр, Єгипет. Окрім пленарних засідань, робота конференції була організована у 18 секціях, що охоплювали весь спектр проблем сучасної експертизи [12, с. 605].

Результати діяльності ENFSI високо цінуються зарубіжними експертами, що підтверджує нашу думку про перспективність розвитку міжнародних контактів у галузі судової експертизи саме через цю організацію. Членство в ENFSI буває двох видів – членство судово-експертних установ країн, що входять у Європейський Союз, і членство судово-експертних установ країн, що не входять у ЄС. Крім того, є почесні члени. Член ENFSI – інститут чи установа судової експертизи – має здійснювати не менше половини видів експертизи у своїй країні, мати статус державного значення (виробництво експертиз для поліції, суду або прокуратури). В інституті має працювати не менше 25 осіб, включаючи управлінський апарат, наукових співробітників і служби забезпечення. Інститут мусить мати необхідну акредитацію [13].

Кількість членів цієї мережі постійно зростає. Натепер це 58 установ судової експертизи із 33 країн: Австрія, Білорусь, Бельгія, Болгарія, Хорватія, Кіпр, Чеська Республіка, Данія, Естонія, Фінляндія, Франція, Німеччина, Греція, Угорщина, Ірландія, Італія, Латвія, Литва, Монтенегро, Нідерланди, Норвегія, Польща, Португалія, Румунія, Росія, Словенія, Словаччина, Іспанія, Швеція, Швейцарія, Туреччина, Україна і Велика Британія [13].

За ініціативою Всеукраїнської асоціації автомобільних перевізників (ВААП) Мінтрансв'язку готує нові вимоги до класифікації пасажирських автотранспортних засобів за рівнем комфортності. Ці вимоги планується максимально наблизити до чинних європейських стандартів, зокрема визначити перелік необхідного обладнання автобусів (наявність багажних відділень, телевізорів, туалетів, кондиціонерів, обов'язковість надання пасажирам місць для сидіння), що мають право працювати на міжміських внутрішніх маршрутах. Так, у Швейцарії запроваджено зіркову класифікацію автотранспортних засобів. Автобуси, не обладнані певним набором засобів (бойлер для нагріву води, кондиціонер, туалет, відеомонітори), до роботи на маршрутах довжиною понад 100 км не випускаються [14, с. 18].

Класифікаційні вимоги будуть запроваджуватися поступово. Повільна імплементація дасть змогу автоперевізникам планово замінювати автотранспортні засоби. Пасажири отримають якісно новий рівень комфорту. Адже нині на значні відстані люди змушені їздити на непристосованих автобусах або й навіть на мікроавтобусах [14, с. 18]. Звичайно, треба було б, щоб у нашій країні підвищувався рівень комфорту перевезень

пасажирів та і самі транспортні засоби ставали зручнішими та комфортнішими.

Зарубіжний досвід адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів у цілому зводиться до таких ключових положень:

1) не слід просто копіювати законодавство іноземних країн, зокрема учасниць ЄС, а треба враховувати наш менталітет та особливості національної специфіки українського народу;

2) у європейських країнах, як правило, адміністративно-правове регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів здійснюється таким чином, що відомчі експертні установи ведуть свою діяльність, співпрацюючи з поліцейськими організаціями під юрисдикцією Міністерства внутрішніх справ;

3) досить прогресивними є положення таких європейських країн, як Німеччина, Норвегія, Литва, де є два технічні паспорти («великий» та «малий») на транспортний засіб. Перший, так званий «малий», дає право керувати, користуватися, а другий – «великий» – право розпоряджатися, керувати, відчужувати транспортний засіб;

4) Європейська мережа судово-експертних установ – European Network of Forensic Science Institutes (ENFSI) поряд з іншими престижними міжнародними організаціями є досить впливовою на нашому континенті.

Список використаних джерел:

1. Джарти В.В. Управління об'єктами державної власності в Україні: правова природа та механізм реалізації : монографія. Харків : Діа плюс, 2014. 270 с.
2. Грицак С.В. Адаптація інформаційного законодавства України до норм Європейського Союзу : автореф. дис... канд. юр. наук : 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Запоріжжя, 2013. 16 с.
3. Введенська В. «Європротокол» як джерело доказів. *Підприємництво, господарство і право*. 2012. № 6 (198). С. 12–15.
4. Закон України від 25 лютого 1994 № 4038-ХІІ «Про судову експертизу» : статтом на 1 січня 2019 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 28. Ст. 232.
5. Міжнародне співробітництво в галузі судової експертизи. *Можливість міжнародного співробітництва державних СЕУ*. 22 січня 2015. URL: <http://www.vuzlib.su/books/2034>.
6. Лошицький М., Шруб І. Нові підходи до розмежування повноважень при оформленні матеріалів ДПТ (між ОВС та страховими організаціями). *Вісник прокуратури*. 2010. № 6 (106). С. 93–95.
7. Авдеева Г. Проблеми гармонізації законодавства України у галузі судової експертизи із законодавством країн Європейського Союзу. *Гармонізація законодавства*. 27 березня 2015. URL: <http://www.ares21.vk.kharkov.ua/bitstream/123456789/7223/1>.
8. 37/1967 Sb. VYHLÁŠKA ministerstva spravedlnosti ze dne 17. dubna 1967 k provedení zákona o znalcích a tlumočnících URL: http://eagri.cz/public/web/ws_content?contentKind=regulation§ion=1&id=30965&name=37/1967.
9. Романенко Л.М. Розвиток організації судово-експертної діяльності в Україні з урахуванням досвіду деяких зарубіжних країн. Електронна бібліотека юридичної літератури : *Правознавець.com.ua*. 30 січня 2015. URL: <http://pravoznavec.com.ua/period/article/2241/%D0>.
10. Закон Республики Казахстан «О судебной экспертизе» от 10 февраля 2017 года № 44-VI. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=37215312ENFSI.
11. Европейская сеть организаций судебной экспертизы. 22 січня 2015. URL: <http://www.ekei.ee/ru/mezhdunarodnoe-sotrudnichestvo/enfsi>.
12. Смирнова С.А. Судебная экспертиза на рубеже XXI века. Состояние, развитие, проблемы. 2-е изд., перераб. и доп. Санкт-Петербург : Питер, 2004. 875 с.
13. Экспертный центр при Институте судебных экспертиз и криминалистики: Европейская Сеть судебно-экспертных учреждений (European Network of Forensic Science Institutes – ENFSI). 12 січня 2015. URL: <https://ceur.ru/library/spravochnik/ms/item126232/>.
14. Мінтрансв'язку разом з автоперевізниками підготують нові вимоги до комфортності міжміських автобусів. *Автошляховик України* (науково-виробничий журнал), листопад–грудень 2005 року. С. 18–20.

В статье проанализированы прогрессивные черты административно-правового регулирования экспертно-криминалистических исследований транспортных средств в зарубежных странах и предложены предложения по имплементации лучшего опыта в украинское правовое пространство, а также обнаружена и сформулирована специфика общественных отношений в сфере административно-правового регулирования экспертно-криминалистических исследований транспортных средств, предложены пути развития этой отрасли в Украине на примере опыта стран Европейского Союза.

Ключевые слова: административно-правовое регулирование, экспертно-криминалистические исследования, транспортные средства, евроинтеграция.

The article analyzes progressive features administrative-legal regulation of forensic research of transport funds of foreign countries and provides suggestions on the implementation of best practices in ukrainian law field. Just discovered and formulated specifics of public relations in the sphere of administrative-legal regulation forensic research of transport means and suggested ways of development of this industry in Ukraine on the example of the experience of the countries of the European Union.

Key words: administrative and legal regulation, forensic research, vehicles, European integration.

