

УДК 342.9

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313.2019.7.19>**Руслан Тополя,**

докторант Науково-дослідного інституту публічного права

## СПІРНІ ПИТАННЯ ЩОДО АДМІНІСТРАТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ ЕКСПЕРТНО-КРИМІНАЛІСТИЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Стаття присвячена проблемним питанням адміністративного регулювання у сфері експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів. З'ясовано, що в історії судової експертизи України вже неодноразово виникали питання щодо єдиної підпорядкованості державних судово-експертних установ. Подальший розвиток системи установ судової експертизи відбувався в напрямку розвитку їх структури та функцій. Створювалися підрозділи для виконання нових видів експертиз, а створення відділень при інститутах давало можливість територіально наблизити експертні установи до органів розслідування та судів. Наголошено, що експертне дослідження документів здійснюється в певній послідовності: перевірка дійсності документа; перевірка належності документа пред'явнику; виявлення ознак підробки документів. У країнах ЄС існують також обов'язкові державні інспекції транспортних засобів. Перевірка придатності до експлуатації не тільки дозволяє переконатися у правильності роботи автомобіля, вона важлива як з екологічних причин, так і для забезпечення чесної конкуренції в транспортному секторі. Визначено, що завдання недопущення обігу нелегальних транспортних засобів повинно вирішуватися шляхом залучення експерта, який не лише досліджує ідентифікаційні номери вузлів і агрегатів автомобіля під час проходження його реєстрації, перереєстрації, зняття з обліку, але й може встановити факт фальсифікації реквізитів його супровідних документів. Зроблено висновок, що удосконалення законодавства та адміністративної діяльності публічної адміністрації у сфері експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів у цілому зводиться до таких основних положень: у країнах – членах ЄС питання щодо можливості набуття статусу судового експерта певною особою належить до компетенції суду; повернення обов'язкового експертного огляду транспортного засобу під час проведення реєстраційних операцій; внесення відповідних змін до чинної редакції Постанови Кабінету Міністрів України щодо поновлення обов'язкового експертного огляду транспортних засобів; враховуючи напрацьований досвід України у створенні та розвитку установ судової експертизи, є всі підстави для втілення концепції єдиної системи судової експертизи в Україні.

**Ключові слова:** адміністративне регулювання, експерт, висновок експерта, країни ЄС, експертно-криміналістичне дослідження, транспортні засоби.

**Постановка проблеми.** Згідно з п. 1 ст. 51 Угоди про партнерство та співробітництво між Україною та ЄС «важливою умовою для зміцнення економічних зв'язків між Україною та Співтовариством є зближення чинного і майбутнього законодавства України із законодавством ЄС. Україна вживає заходів для забезпечення того, щоб її законодавство поступово було приведене відповідно до законодавства Співтовариства». Тому вивчення та аналіз норм права країн ЄС, які регламентують судово-експертну діяльність, є значущими для законотворчої діяльності в нашій державі. Ці норми розкривають принципові підходи до організації судово-експертної діяльності у країнах ЄС і можуть бути орієнтирами в побудові системи правового забезпечення судової експертизи в Україні [1, с. 634–635].

**Метою статті** є аналіз адміністративних нормативно-правових актів країн – учасниць ЄС та України, що регулюють експертно-криміналістичні дослідження транспортних засобів.

**Виклад основного матеріалу.** У законодавстві країн ЄС утворено норми та процедури процесуального законодавства, спрямовані на встановлення інституту сучасного змагального кримінального процесу. У більшості цих країн професійна підготовка експерта, наявність у нього необхідних знань і досвіду є вирішальними в оцінці його кваліфікації. У цих країнах питання щодо можливості набуття статусу судового експерта певною особою належить до компетенції суду. «Відомча підпорядкованість» судових експертів у країнах – членах ЄС не має вирішального зна-

чення під час їх обрання для проведення судової експертизи [1, с. 634–635].

На відміну від країн ЄС, сьогодні в Україні пропонуються зміни законодавства в галузі судової експертизи, які не повною мірою відповідають законодавству країн ЄС. Так, відповідно до проекту Закону «Про судово-експертну діяльність в Україні», поданого народним депутатом Лапіним Ігорем Олександровичем, статусу судового експерта може набути лише та особа, яка має відповідну вищу освіту, освітньо-кваліфікаційний рівень не нижче спеціаліста, пройшла відповідну підготовку, отримала кваліфікацію судового експерта з певної спеціальності.

Особи, що мають намір отримати кваліфікацію судового експерта, проходять спеціальну професійну підготовку, що завершується здаванням кваліфікаційного іспиту. Порядок проходження спеціальної професійної підготовки встановлюється Центральною експертно-кваліфікаційною комісією при Міністерстві юстиції України [2].

Велике значення для створення принципово єдиних підходів до питань нормативно-правового регулювання судової експертизи має практика Європейського суду з прав людини, юрисдикція якого поширюється на всі держави – члени Ради Європи (Україна є членом з 1995 р.), що ратифікували Європейську конвенцію про захист прав людини та основних свобод. Відповідно до ст. 42 Регламенту Європейського Суду з прав людини суд може заслухати будь-яку особу як експерта або запросити незалежних експертів [1, с. 634–635]. Однак у зазначеному вище проекті Закону «Про судово-експертну діяльність в Україні» регламентовано лише діяльність державних спеціалізованих судово-експертних установ, а судово-експертна діяльність у вищих навчальних закладах, наукових інститутах та організаціях проектом не передбачена, незважаючи на те, що сьогодні в трьох вищих навчальних закладах України ліцензовано підготовку магістрів за спеціальністю «Судова експертиза» (НУ «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого», «Національна академія внутрішніх справ» та «Львівська політехніка») [1, с. 636].

У вищих навчальних закладах України, в яких ліцензовано діяльність з підготовки магістрів за спеціальністю «Судова експертиза», 95 відсотків викладачів-лекторів мають наукові ступені і вчені звання. Однак такі заклади вищої освіти не мають права проводити сертифікацію судових експертів і видавати їм свідоцтва на право проведення судових експертиз (на відміну від державних спеціалізованих експертних установ, які не

мають ліцензії на надання освітніх послуг) [1, с. 637]. Тобто у проекті Закону «Про судово-експертну діяльність в Україні» вже закладені протиріччя, які необхідно усунути.

Наступна проблема, яку необхідно вирішити, це поновлення обов'язкового експертного огляду під час проведення будь-яких реєстраційних операцій у сервісних центрах МВС України. Пропонуємо вирішити її шляхом внесення змін до чинної редакції Постанови Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1388 «Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів» [3]. У цій Постанові експертний огляд був обов'язковим протягом 14 років, поки іншою Постановою Уряду «Про внесення змін до Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів» № 600 від 27.06.2012 р. були внесені зміни, якими обов'язковий огляд для усіх транспортних засобів було скасовано [4]. Залишили суб'єктами обов'язкового огляду тільки комерційний транспорт, тобто це транспортні засоби, що здійснюють перевезення пасажирів чи вантажу з метою отримання прибутку.

У країнах ЄС наявні також обов'язкові державні інспекції транспортних засобів. Перевірка придатності до експлуатації не тільки дозволяє переконатися у правильності роботи автомобіля, вона важлива і з екологічних причин, і для забезпечення чесної конкуренції в транспортному секторі. Існує два види перевірки: огляд на узбіччі дороги і періодичні перевірки, коли власники повинні доставити автомобіль у спеціалізований центр [5].

Законодавство ЄС гарантує: більшість транспортних засобів і причепів перевіряються на регулярній основі; транспортні засоби на всій території ЄС знаходяться в придатному до експлуатації стані та відповідають тим же стандартам безпеки, що і під час їх першої реєстрації. Перевірки на узбіччі дороги дорожніми інспекціями комерційних транспортних засобів можуть проводитися в будь-якій країні ЄС, незалежно від того, де зареєстровано транспортний засіб – в ЄС чи ні. Ці перевірки охоплюють гальма, викиди і

загальний стан автомобіля. Від водіїв також можуть вимагати надати останні звіти про перевірку або підтвердження того, що транспортний засіб пройшов обов'язковий тест на придатність до експлуатації [6].

Потребують удосконалення положення законодавства і в аспектах посилення адміністрування у сфері експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів шляхом внесення пропозицій щодо повернення обов'язкового експертного огляду транспортного засобу під час проведення реєстраційних операцій, оскільки останніми роки збільшився потік надходження викрадених автотранспортних засобів на внутрішній ринок.

Тому сьогодні завдання недопущення обігу нелегальних транспортних засобів повинно вирішуватися шляхом залучення експерта, який не лише досліджує ідентифікаційні номери вузлів і агрегатів автомобіля під час проходження його реєстрації, перереєстрації, зняття з обліку, але й може встановити факт фальсифікації реквізитів його супровідних документів.

Тематика адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів має надто актуальне сьогодні значення ще й тому, що серед документів можна виділити групу особливо важливих, підробка яких становить підвищену небезпеку для держави. До них належать водійські посвідчення, свідоцтва про реєстрацію транспортних засобів, тимчасові реєстраційні талони, посвідчення митниці та інші документи. Усі ці документи мають спеціальні захисні засоби, які ускладнюють їх підробку.

Експертне дослідження документів здійснюється в певній послідовності: 1) перевірка дійсності документа; 2) перевірка належності документа пред'явнику; 3) виявлення ознак підробки документів.

Під час перевірки дійсності документа вивчають наявність і зміст відбитків печаток і штампів, наявність підписів, перевіряють термін дії документа, а також вивчають його логічний зміст. Наприклад, під час дослідження водійського посвідчення старого зразка було встановлено, що відкрито чотири категорії «Дозволено». Однак на момент видачі документа вік власника, згідно з датою народження, зазначеною в документі, становив 16 років, що логічно суперечить справжності відкритих категорій, оскільки у віці 16 років може бути відкрита лише категорія «А» [7, с. 159].

Значна роль у виконанні покладених на експертну службу МВС України завдань залежить від кадрового забезпечення підрозділів. Зазначимо, що обсяги виконува-

ної судовими експертами МВС роботи з експертного забезпечення правоохоронної діяльності завжди становили значну частку від загальнодержавних, адже щорічно фахівцями служби виконується понад 350 тисяч досліджень, висновки яких є підставою для вирішення питання щодо порушення кримінальної справи або відмови в порушенні кримінальної справи, а також до 200 тисяч експертних (що становить 90% криміналістичних експертних), які проводяться всіма судово-експертними установами України та визначаються слідчими й судовими органами як докази в кримінальній справі [8, с. 12; 9, с. 9].

Для ефективного забезпечення Експертної служби МВС України кадрами необхідно вбачається організація їх підготовки. З цією метою створено відомчі спеціалізовані вищі навчальні заклади, які здійснюють підготовку висококваліфікованих експертних кадрів [8, с. 12].

Важливе значення для вдосконалення законодавства та адміністративної діяльності публічної адміністрації у сфері експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів мають форми співробітництва і координації, які полягають в участі працівників експертної служби в роботі Науково-консультативної та методичної ради з проблем судової експертизи при Міністерстві юстиції України на правах членів секцій цієї Ради; взаємна участь у проведенні науково-практичних конференцій і семінарів; проведення міжвідомчих комплексних експертних стажувань та інше. З метою створення умов для міжвідомчого контролю налагоджено систему проведення взаємного рецензування висновків експертних, розгляду матеріалів повторних експертних тощо [8, с. 12].

Варто зауважити, що на необхідність створення єдиної, дійсно незалежної інституції судової експертизи звернули увагу В. Палій та Н. Корчан, які зазначили, що наявність у різноманітних міністерствах і відомствах відомчої експертизи створює організаційні умови для втрати експертами незалежності [10, с. 24–25; 11, с. 21–24].

В історії судової експертизи України вже неодноразово виникали питання щодо єдиної підпорядкованості державних судово-експертних установ. Подальший розвиток системи установ судової експертизи відбувався в напрямку розвитку їх структури та функцій. Створювалися підрозділи для виконання нових видів експертних, а створення відділень при інститутах давало можливість територіально наблизити експертні установи до органів розслідування та судів.

Таким чином, урахувавши напрацьований досвід України у створенні та розвитку

установ судової експертизи, є всі підстави для активного обговорення та втілення в життя концепції єдиної системи судової експертизи в Україні.

### Висновки

Удосконалення законодавства та адміністративної діяльності публічної адміністрації у сфері експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів у цілому зводиться до таких основних положень:

1) у країнах – членах ЄС питання щодо можливості набуття статусу судового експерта певною особою належить до компетенції суду. «Відомча підпорядкованість» судових експертів не має вирішального значення під час їх обрання для проведення судової експертизи;

2) повернення обов'язкового експертного огляду транспортного засобу під час проведення реєстраційних операцій;

внести зміни до чинної редакції Постанови Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1388 «Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів» шляхом поновлення обов'язкового експертного огляду транспортних засобів;

3) ураховуючи напрацьований досвід України у створенні та розвитку установ судової експертизи, є всі підстави для втілення в життя концепції єдиної системи судової експертизи в Україні.

### Список використаних джерел:

1. Авдеева Г. Проблемы гармонизации законодательства Украины в области судебной экспертизы из законодательством стран Европейского Союза. *Гармонизация законодательства*. 27 березня 2015. URL: [http://www.ares21.vk.kharkov.ua/stream/123456789/7223/1/Avdeeva\\_634.pdf](http://www.ares21.vk.kharkov.ua/stream/123456789/7223/1/Avdeeva_634.pdf).

2. Проект Закону про судово-експертну діяльність в Україні : № 6264 від 30.03.2017. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?id=&pf3511=61469](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?id=&pf3511=61469).

3. Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів,

мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів : Постанова Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1388. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1388-98-p>.

4. Про внесення змін до Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів : Постанова Кабінету Міністрів України № 600 від 27.06.2012 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/141-2017-p>.

5. Directive 2014/45/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on periodic road worthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC Text with EEA relevance. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32014L0045>.

6. MOBILITY AND TRANSPORT URL: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/topics/vehicles/inspection\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/inspection_en).

7. Тополя Р.В. Адміністративно-правове регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів : дис... канд. юрид. наук : 12.00.07. Відкритий міжнародний університет «Україна». 2015, 220 с.

8. Судовий експерт: психологічні аспекти практичної діяльності: методичний посібник / Міністерство внутрішніх справ України; Державний науково-дослідний експертно-криміналістичний центр Міністерства внутрішніх справ України [автори-упоряд. : С.О. Шевцов, С.М. Лозова]. Київ : 2011. 332 с.

9. Красюк І.П. Експертна служба МВС України сьогодні. *Криміналістичний вісник: науково-практичний збірник* / ДНДЕКЦ МВС України ; НАВСУ ; Редколегія Я.Ю. Кондратьєв та ін. Київ : Чайка, 2004. № 2 (2). С. 5–10.

10. Корчан Н.С. Организационные вопросы судебной экспертизы в свете борьбы с преступностью. *Актуальные вопросы судебной экспертизы и криминалистики на современном этапе судебно-правовой реформы* : сб. науч.-практ. материалов / Министерство юстиции Украины; Харьковский НИИСЭ; Ред. кол.: М.Л. Цымбал, Э.Б. Ефремян, А.Ф. Дьяченко и др. Харьков : Право, 1998. С. 24–25.

11. Палий В.М. Судебная экспертиза должна быть беспристрастной. *Актуальные вопросы судебной экспертизы и криминалистики на современном этапе судебно-правовой реформы*: сб. науч.-практ. материалов / М-во юстиции Украины; Харьковский НИИСЭ; Ред. кол.: М.Л. Цымбал, Э.Б. Ефремян, А.Ф. Дьяченко и др. Харьков : Право, 1998. С. 21–24.

*The article is devoted to the problem issues of administrative regulation in the field of expert-forensic research of vehicles. It was found out that in the histories of the judicial examination of Ukraine there was already an uneasy nature of the nature of one of the only subordinates of state-owned court-expert writings. A further development of the system of verdicts of the judicial examination went into the direction of the*

*development of the structure and functions. Strouvaly subdivisions for the elimination of new types of expertise, and the establishment of branches at the institute, the dual ability of territorial audiences to bring expert opinions to the authorities during the investigation and the courts. It was emphasized that expert examination of documents is carried out in a certain way: verification of the validity of the document; verification of the validity of the document to the bearer; Detection of sign subtraction of documents. There are also compulsory state inspections of means of transport in EU countries. Checking the suitability for operation not only allows you to verify the correctness of the car, it is important for environmental reasons, and to ensure fair competition in the transport sector. It has been determined that the failure to prevent the collision of non-light vehicles should be solved by involving an expert who not only explores the identity of the nodes and aggregates of the automobile under the control of its registration, re-registration, withdrawal from the public, but may also stipulate the fact of the phishing of the requisites and its supportive documents. It is concluded that improvement of the legislation and administrative activity of public administration in the field of expert-forensic research of vehicles in general is reduced to the following basic provisions: in EU member states, the question of the possibility of obtaining the status of a judicial expert by a certain person falls within the jurisdiction of the court; return of compulsory expert review of a vehicle during registration operations; to amend the effective version of the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine regarding the renewal of mandatory expert review of transport facilities; Taking into account the experience of Ukraine in creating and developing institutions of forensic expertise, there are all grounds for the implementation of the concept of a single system of forensic examination in Ukraine.*

**Key words:** administrative regulation, expert, expert opinion, EU countries, expert-forensic research, transport vehicles.