

Юридичні науки

УДК 347.948

**Бузина Сергій Олександрович**

*головний судовий експерт*

*Відділу товарознавчих та гемологічних досліджень*

*Харківський науково-дослідний експертно-криміналістичний центр*

*Міністерства внутрішніх справ України*

**Buzyna Serhii**

*Chief Justice Expert of the*

*Department of Commodity and Gemological Research*

*Kharkiv Scientific Research Expert Forensic Center of the*

*Ministry of Internal Affairs of Ukraine*

**Царинний Євгеній Олександрович**

*головний судовий експерт*

*Відділу товарознавчих та гемологічних досліджень*

*Харківський науково-дослідний експертно-криміналістичний центр*

*Міністерства внутрішніх справ України*

**Tsarynnyi Yevhenii**

*Chief Justice Expert of the*

*Department of Commodity and Gemological Research*

*Kharkiv Scientific Research Expert Forensic Center of the*

*Ministry of Internal Affairs of Ukraine*

**ЗАПОЗИЧЕННЯ ІНОЗЕМНОГО ДОСВІДУ ПРОВЕДЕННЯ  
ТРАНСПОРТНО-ТОВАРОЗНАВЧОЇ ЕКСПЕРТИЗИ  
BORROWING FOREIGN EXPERIENCE IN CARRYING OUT  
TRANSPORT AND COMMODITY EXPERTISE**

**Анотація.** У статті представлено основні засади проведення транспортно-товарознавчої експертизи, яка зазвичай проводиться експертами, наділеними спеціальними знаннями в галузі товарознавства з метою встановлення фактичних даних, вагомих для справи. Окремо проаналізовано особливості законодавства іноземних країн, що регулює процес проведення транспортно-товарознавчої експертизи, і специфіку іноземного досвіду проведення транспортно-товарознавчої експертизи. Вказано, що в європейських країнах практично використовуються дві форми судової експертизи, а в окремих країнах Європи згідно зі стандартом ISO-EN17024 «Загальні вимоги до органів, які здійснюють сертифікацію персоналу», застосовується сертифікація судових експертів. Зроблено акцент на тому, що в європейських країнах відомчі експертні установи ведуть свою діяльність у співпраці з поліцейськими організаціями під юрисдикцією Міністерства внутрішніх справ. На підставі аналізу законодавства країн ЄС зроблено висновок про те, що в світі послідовно реалізовані 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, що відіграють вирішальну роль у забезпеченні судочинства насправді незалежною, об'єктивною і кваліфікованою експертною. Зазначено, що запозичення ряду позитивного досвіду із законодавства іноземних країн щодо адміністративно-правового регулювання транспортно-товарознавчої експертизи є актуальним для України в сучасних умовах. З'ясовано потенційні можливості запозичення іноземного досвіду і наголошено, що необхідне узгодження української правничої та європейської термінології, але не варто копіювати законодавство іноземних країн, а враховувати особливості менталітету і національної специфіки.

**Ключові слова:** іноземний досвід, законодавство, оцінка, транспортний засіб, транспортно-товарознавча експертиза, товарознавча експертиза.

**Summary.** *The article represents the basis of the principles of carrying out a transport and commodity expertise which is usually done by experts endowed with special knowledge in the field of commodity science in order to establish factual data relevant to the case. The peculiarities of the legislation of foreign countries which regulates the process of carrying out a transport and commodity expertise and the specifics of foreign experience in carrying out a transport and commodity expertise are separately analyzed. It is indicated that two forms of forensic expertise are practically used in European countries and in some European countries the certification of forensic experts is used in accordance with the ISO-EN17024 standard “General requirements for bodies that carry out personnel certification”. The emphasis is placed on the fact that in European countries the departmental expert institutions conduct their activities in cooperation with police organizations under the jurisdiction of the Ministry of Internal Affairs. On the basis of the analysis of the legislation of the EU countries it was concluded that the principles of ensuring the independence of the expert, orientation not on the departmental affiliation of the expert, but on the availability of special knowledge necessary for solving the tasks of justice, ensuring the principle of competitiveness of experts engaged by different parties are consistently implemented in the world process and other principles that play a decisive role in providing the judicial proceedings with really independent, objective and qualified expertise. It is noted that borrowing some positive experiences from the legislation of foreign countries regarding the administrative and legal regulation of transport and commodity expertise is relevant for Ukraine in modern conditions. The potential possibilities of borrowing foreign experience are clarified and it is emphasized that the*

*harmonization of Ukrainian legal and European terminology is necessary, but it is not necessary to copy the legislation of foreign countries, but the peculiarities of mentality and national specificity must be taken into account.*

***Key words:** legislation, assessment, vehicle, transport and commodity expertise, commodity expertise.*

**Постановка проблеми.** Транспортно-товарознавча експертиза є процесом дослідження колісних транспортних засобів, що здійснюється експертами, які наділені спеціальними знаннями в галузі товарознавства з метою встановлення фактичних даних, що мають значення для справи. Предметом транспортно-товарознавчої експертизи є фактичні дані, які встановлюються внаслідок проведення візуального огляду колісних транспортних засобів усіх типів і призначення, а також їх структурних частин і/або вивчення наявних в матеріалах провадження даних. Об'єкти транспортно-товарознавчої експертизи: колісні транспортні засоби усіх типів і призначення, та їх складові частини. Типові завдання, які вирішуються транспортно-товарознавчою експертизою: визначення ринкової вартості КТЗ, їх складників у разі відчуження, визначення стартової ціни КТЗ для їх продажу на аукціоні чи за конкурсом, визначення вартості КТЗ як об'єкта застави, визначення вартості КТЗ у складі майна фізичних осіб для його декларування, визначення вартості КТЗ для страхування фізичними та юридичними особами, визначення матеріальних збитків, завданих власнику в разі пошкодження КТЗ, визначення вартості відновлювального ремонту КТЗ, тощо.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Аналіз наукових праць і досліджень щодо проведення транспортно-товарознавчої експертизи в іноземних країнах. Систематизування особливостей законодавства іноземних країн, яке регулює процес проведення

транспортно-товарознавчої експертизи, та іноземного досвіду проведення транспортно-товарознавчої експертизи.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням запозичення іноземного досвіду проведення транспортно-товарознавчої експертизи займалися такі науковці, як В.В. Галуцько, О.М. Єщук, Р.Д. Саунін, Р.В. Тополя та ін. [3]. Переважна більшість з них глибоко переконані в тому, що запозичення іноземного досвіду проведення транспортно-товарознавчої експертизи базується на використанні позитивних положень із законодавства інших країн.

**Виклад основного матеріалу.** В цілому у європейських країнах поширені дві провідні форми судової експертизи: спеціальні (експертні) установи та окремі фахівці, тобто судові експерти (до прикладу, існує практика інституту присяжних експертів, коли для проведення експертиз залучають фахівців, що прийняли присягу та отримали ліцензію на право проведення судової експертизи). У кожній землі (Bundesland) у Німеччині створено власну незалежну судово-експертну лабораторію, своєрідний підрозділ das Landes kriminalamt. У свою чергу, федеральні поліцейські формування мають відділи судових досліджень для проведення спеціальних експертиз та досліджень, а також бази даних криміналістично значимої інформації (das Bundes kriminalamt). У Франції існує декілька регіональних судово-експертних лабораторій на чолі з центральною лабораторією в м. Ліоні. В Нідерландах є лише одна судово-експертна лабораторія. В європейських державах здавна були відомі дві головні організаційні форми судової експертизи. Вирішальним моментом для першої з них є орієнтація на спеціальні, зокрема, експертні установи, а для другої – на конкретних фахівців, які занесені до списків судових експертів. Наразі в країнах ЄС закріплені дві основні організаційні форми судової експертизи. Перша – орієнтація на спеціальні (зокрема й експертні) установи, а друга – орієнтація на конкретних фахівців, внесених до списків

судових експертів або тих, що отримали ліцензію на право проведення судової експертизи [4, с. 27].

Питання запозичення ряду позитивного досвіду із законодавства іноземних країн щодо адміністративно-правового регулювання транспортно-товарознавчої експертизи є актуальним питанням сьогодення, особливо в надскладних для держави умовах, воно вкрай гостро постало перед нашим суспільством. Однак не варто копіювати законодавство іноземних країн, а брати до уваги особливості нашого менталітету і національної специфіки. Так, зокрема, є нагальною необхідність узгодити між собою українську правничу та європейську термінологію. В більшості європейських країн існують ліміти на відшкодування шкоди, яка заподіяна внаслідок ДТП, що була оформлена за відсутності працівників ОВС. Ця практика доволі вдало зарекомендувала себе і не викликає суттєвих заперечень. Тож є важливим досягнення певного рівня узгодженості норм законодавства України з правовими нормами ЄС щодо використання в судочинстві спеціальних знань. Результати аналізу законодавства країн ЄС вказують на те, що в світі послідовно реалізовані 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, що відіграють вирішальну роль у забезпеченні судочинства насправді незалежною, об'єктивною і кваліфікованою експертизою. Водночас наявність у країнах ЄС інституту приватної експертизи є не тільки одним із гарантів забезпечення законних прав та свобод громадян і інтересів суспільства, але й дає змогу значно зменшити витрати з бюджету, призначені для утримання державних спеціалізованих експертних установ. У Нідерландах судові експерти державних експертних установ проводять експертизи та дослідження не за зверненням суду, а поліції. Суд запрошує експертів незалежно від

основного місця роботи. У Великій Британії експерта переважно запрошуює одна зі сторін процесу з метою проведення експертизи чи досліджень і розгляд відбувається експертом з боку обвинувачення або захисту, при цьому список експертів зберігається в Спілці юристів держави. У Чехії судово-експертну діяльність регулює Закон № 36 від 20 квітня 1967 «Про експертів і перекладачів». Списки експертів (доповнення та зміни до нього) веде кожен обласний суд і розсилає їх до Міністерства юстиції, обласної прокуратури, поліції Чеської республіки (управлінь областей), до районних та військових судів, районних прокуратур. Централізований список експертів, який веде Міністерство юстиції, включає списки обласних судів, розподілені за спеціальностями (галузями знань) аналогічно обласним спискам. Державний орган Чеської республіки може призначити експертом особу, не внесену до списку. У свою чергу, експертом у Фінляндії та Швеції є особа, яка проводить судову експертизу, має знання та навички, а також відповідну вищу освіту. Системи експертних установ Фінляндії та Швеції містять державні та приватні лабораторії, що здійснюють судову експертизу, та освітні установи, що здійснюють підготовку фахівців у галузі судової експертизи. Процесуальним законодавством Фінляндії та Швеції передбачене надання судовому експертові статусу свідка, а також відсутній термін «спеціаліст». Розподіл посад експерта та фахівця в Державних лабораторіях Фінляндії здійснюється відповідно до наукового ступеню. Так, експерт має ступінь магістра, а фахівець – ступінь бакалавра, який підтверджується дипломами про вищу освіту. В Бельгії та Франції експертом вважається будь-яка особа, що завдяки своїй освіті та досвіду має поглиблені знання в одній чи декількох галузях знань. Експерти у Франції та Бельгії об'єднані в професійні одно - або багатодисциплінарні асоціації, спілки і палати (Французька Національна палата експертів-фахівців, Бельгійська Асоціація експертів). Тривалий час у судочинстві Німеччини досить успішно

функціонує інститут приватної експертизи. У випадку, якщо сторони процесу домовляться про залучення певних осіб в якості експертів, суд повинен дати на це згоду (§ 403 ЦПК ФРН) [7, с. 243].

Наразі в окремих країнах Європи згідно зі стандартом ISO-EN17024 «Загальні вимоги до органів, що здійснюють сертифікацію персоналу» було розпочато сертифікацію судових експертів. Відповідно до п. 4.2.1 Стандарту ISO-EN 17024, органи сертифікації не можуть підпорядковуватись установам і органам, в яких працюють судові експерти. Попри те, що в наш час в Україні сертифікація персоналу в різних галузях діяльності людини також здійснюється спеціальними органами, які створені відповідно до ДСТУ ISO/IEC 17024:2005 «Загальні вимоги до органів, що здійснюють сертифікацію персоналу», згідно з Проектом Закону «Про судово-експертну діяльність» виключне право (монополія) на стажування (навчання), атестацію (сертифікацію) судового експерта та видання йому свідоцтва на право проведення судових експертиз в Україні повинне належати експертно-кваліфікаційним комісіям державних спеціалізованих експертних установ, що не мають ліцензії на надання освітніх послуг і з-поміж яких лише близько 3% фахівців мають наукові ступені.

Як правило, в європейських країнах адміністративно-правове регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів здійснюється у такий спосіб, що відомчі експертні установи ведуть власну діяльність у співпраці з поліцейськими організаціями під юрисдикцією Міністерства внутрішніх справ. Досить прогресивними є положення Німеччини, Норвегії, Литви, де існує два технічних паспорти на транспортний засіб («великий» і «малий»). «Малий» паспорт дає право керувати і користуватися транспортним засобом, а «великий» дає повне право розпоряджатися, керувати і відчужувати транспортний засіб [4, с. 50].



Досить позитивно на організацію судово-експертної діяльності в Україні впливає участь судово-експертних установ нашої країни в міжнародних експертних організаціях. Станом на початок XXI ст. судові експерти країн світу не мають своєї професійної міжнародної організації, наприклад, Interpol. Але подібну роль у європейському масштабі могла б відіграти ENFSI (European Network of Forensic Science Institutions – Європейська академія судової експертизи), потужна організація у сфері судової експертизи, що існує понад 10 років і, ймовірно, є найбільш авторитетною ланкою, яка об’єднує судових експертів Європи. Членами Європейської організації судової експертизи є 60 лабораторій судової експертизи з 34 країн Європи. Результати діяльності ENFSI високо оцінені зарубіжними експертами, що вказує на перспективність розвитку міжнародних контактів у галузі судової експертизи саме завдяки цій організації.

Існує два види членства в ENFSI: членство судово-експертних установ країн, які входять у ЄС, та членство судово-експертних установ країн, які не входять у ЄС. Окрім того, є почесні члени. Член ENFSI – це інститут або установа судової експертизи, що має здійснювати не менше половини видів експертиз у своїй країні, а також мати статус державного значення (проведення експертиз для поліції, суду чи прокуратури). Кількість членів ENFSI постійно зростає. Наразі це 58 установ судової експертизи з 33 країн: Австрії, Білорусі, Бельгії, Болгарії, Хорватії, Кіпру, Чехії, Данії, Естонії, Фінляндії, Франції, Німеччини, Греції, Угорщини, Ірландії, Італії, Латвії, Литви, Чорногорії, Нідерландів, Норвегії, Польщі, Португалії, Румунії, Росії, Словенії, Словаччини, Іспанії, Швеції, Швейцарії, Туреччини, України та Великої Британії. Поруч із ENFSI також існують інші впливові міжнародні організації в судово-експертній сфері, зокрема, AAFS (Australian Academy of Forensic Sciences – Австралійська академія судово-експертних наук), ASQDE (American Society of Questioned

Document Examiners – Американське товариство дослідників спірних документів), AFQAM (Association of Forensic Quality Assurance Managers – Асоціація менеджерів якості судової експертизи), AFTE (Association of Firearm and Tool Mark Examiners – Асоціація експертів з вогнепальної зброї і слідів інструментів) та ін.

За ініціативою Всеукраїнської асоціації автомобільних перевізників (ВААП) у Мінтрансзв'язку було підготовлено нові вимоги до класифікації пасажирських автотранспортних засобів за рівнем комфортності. Планувалось максимально наблизити ці вимоги до чинних європейських стандартів. Зокрема, планувалось визначити перелік необхідного обладнання автобусів (наявність багажних відділень, телевізорів, туалетів, кондиціонерів і обов'язковість надання пасажирам місць для сидіння), що мають право працювати на міжміських внутрішніх маршрутах. Так, наприклад, в Швейцарії запроваджена зіркова класифікація автотранспортних засобів. Як результат, автобуси, не обладнані певним набором засобів (бойлер для нагріву води, кондиціонер, туалет і відеомонітори), не допускаються до роботи на маршрутах довжиною понад 100 км [4, с. 51].

В переважній більшості європейських держав експертно-криміналістична служба разом із іншими поліцейськими організаціями перебуває під юрисдикцією Міністерства внутрішніх справ. У цілому ця структура не викликає сумнівів з позиції дотримання законності та є виправданою з погляду ефективності застосування криміналістичних засобів і методів розкриття та розслідування злочинів. Так, FSS (The Forensic Science Service – експертно-криміналістичної служби Великобританії), виконавчої установи МВС Великобританії, що є важливою ланкою в роботі британської поліції з розкриття, розслідування та запобігання злочинам. Головними завданнями FSS є надання професійної допомоги в процесі розкриття та розслідування злочинів. Але

законодавство Великобританії передбачає можливість залучення до роботи фахівців приватних криміналістичних лабораторій, які надають послуги з певних специфічних видів експертиз (наприклад, криміналістичне дослідження документів).

Крім проблеми організації судово-експертної діяльності, велике значення має проблема правового (процесуального) статусу судового експерта. Варто відзначити, що питання статусу судового експерта потребує вдосконалення в обох основних правових системах. Експерт у більшості законодавств європейських держав здебільшого розглядається в якості незалежної особи, що на основі наукового дослідження повідомляє про його результати чи наукові теорії. Зокрема, в державах романо-германського права (наприклад, у Нідерландах) переважна більшість експертів проводять експертизи і дослідження зі звернень поліції, а не суду. В щоденній практиці все це не чинить впливу на судову оцінку висновків експертів. У свою чергу, в державах англосаксонського права (наприклад, у Великобританії) експерта зазвичай запрошує одна зі сторін процесу з метою проведення експертиз чи досліджень і розглядає як експерта з боку звинувачення чи захисту.

У більшості європейських держав судові експерти є водночас офіцерами поліції, але діяльність таких «поліцейських» судових експертів відзначається певними обмеженнями. Зокрема, якщо експерт брав безпосередню участь у процесі досудового розслідування злочину у складі слідчо-оперативної групи, то вважається, що судово-експертна робота, яку він виконує в процесі кримінального провадження задля отримання об'єктивних та достовірних доказів, може бути односторонньою і вплинути на об'єктивність досліджень. У європейських країнах судово-експертна служба – це різновид державної служби та організаційно підпорядковується державним правоохоронним відомствам (МВС, Мінюст, Міноборони). Проте досі залишаються окремі проблемні та

негативні сторони вирішення організаційно-процесуальних питань проведення транспортно-товарознавчої експертизи шляхом створення спеціалізованих судово-експертних установ, з-поміж яких посилення чинника адміністрування у сфері судової експертизи, питання відомчої приналежності цих установ та характер їх централізації і децентралізації. В країнах ЄС професійна підготовка експерта, наявність у нього необхідних знань та досвіду вирішальні для оцінювання його кваліфікації, а питання щодо можливості набуття статусу судового експерта значно належить до компетенції суду. Відомча підпорядкованість експертів у країнах – членах ЄС не має великого значення в процесі їх обрання задля проведення транспортно-товарознавчої експертизи [3, с. 77].

В європейських країнах проведення транспортно-товарознавчої експертизи передбачає врахування принципів забезпечення незалежності експерта, орієнтації не на відомчу належність експерта, а на наявність у нього спеціальних знань, які необхідні для вирішення завдань правосуддя, забезпечення принципу змагальності експертів, залучених різними сторонами процесу та інші принципи, що мають вагоме значення для забезпечення судочинства насправді незалежною, об'єктивною і кваліфікованою експертизою. При цьому наявність інституту приватної експертизи в країнах ЄС є не тільки одним із гарантів забезпечення законних прав та свобод громадян та інтересів суспільства, а й дає змогу суттєво зменшити бюджетні витрати на утримання державних спеціалізованих експертних установ.

Провідне місце займає Європейська мережа судово-експертних установ (ENFSI), до складу якої входять 54 експертні установи, 41 з яких знаходиться в країнах – членах Євросоюзу. Це найбільша у світі об'єднана організація судово-експертних установ, яка здобула міжнародне визнання. Перша судово-експертна організація України, що стала членом ENFSI, – ДНДЕКЦ МВС України, що в 2002 році отримала і щорічно підтверджує

міжнародний сертифікат якості судових експертиз. Упродовж 15 років експертна служба МВС України здійснює міжнародну діяльність у межах співпраці в ENFSI. Тож у більшості європейських країн судово-експертні установи входять до системи правоохоронних органів. Тому можна виокремити важливі для врахування і реалізації в українському правовому просторі аспекти іноземного зарубіжного досвіду задля покращення стану взаємодії судово-експертних установ та правоохоронних органів:

1) зосередити всі судово-експертні установи у підпорядкуванні двох відомств, зокрема, МВС України та Міністерства юстиції України. Це зменшить кількість центрів, що опікуватимуться такою взаємодією, забезпечуватимуть та координуватимуть її, що має підвищити її системність і змістовність, ефективність і дієвість. У європейських країнах взаємодія судово-експертних установ з іншими національними і зарубіжними правоохоронними органами, а також із судами та міжнародними організаціями відбувається під егідою Міністерства внутрішніх справ. Проте в Україні доцільно перевести вказані установи в організаційне підпорядкування Міністерства юстиції, що виконує завдання та функції із забезпечення судово-експертної діяльності в державі;

2) активно сприяти розвитку недержавної судово-експертної діяльності, що забезпечить необхідний рівень конкуренції між державним та недержавним секторами судово-експертної діяльності;

3) визначити єдиний центр, що окреслить пріоритети взаємодії судово-експертних установ та правоохоронних органів, координуватиме взаємодію та контролюватиме її якість, надаватиме її сторонам відповідну підтримку;

4) активно використовувати досвід та можливості певних міжнародних організацій з метою вдосконалення досліджуваної взаємодії.

Міжнародна співпраця й активне вивчення провідного зарубіжного досвіду необхідні для вдосконалення та розвитку судово-експертної

діяльності. Також необхідно використати науковий потенціал експертних об'єднань, навчальних інститутів та дослідницьких установ Європи, що здійснюють прикладні дослідження. (Співпраця з такими установами може призвести до підвищення конкурентоздатності відчизняних судово-експертних установ та покращення якості розслідування різних злочинів шляхом проведення наукових досліджень та методичних розробок судових експертиз). Реалізація інтеграції судово-експертної діяльності в подальшому забезпечить гармонізацію та вдосконалення експертного законодавства України і теоретичних основ експертизи, вироблення єдиних методичних рекомендацій з різних видів експертиз, здобуття міжнародного визнання експертними висновками, вдосконалення експертної діяльності та підвищення професійної майстерності працівників судово-експертних установ. Одним із головних напрямків роботи всіх органів державної влади в Україні щодо її інтеграції в європейське та світове співтовариство є підготовка пропозицій з питань міжнародно-правових відносин і приєднання України до міжнародних договорів та конвенцій, підписання угод про правове співробітництво з відповідними органами іноземних держав та міжнародних організацій, взаємодія з ними в межах своїх повноважень та ін. Тож актуальним залишається розширення участі судово-експертних установ у такому міжнародному співробітництві, підвищення їхньої ролі в розвитку теорії і практики криміналістики та судової експертизи. Ефективний розвиток інтеграційного процесу судово-експертних установ у галузі судової експертизи різних держав може призвести до збагачення досвіду у нормативно-правовому регулюванні судово-експертної діяльності, та сприяти запровадженню перспективних підходів до виникнення нових видів судових експертиз. З метою прискорення практичної реалізації вказаних пропозицій та інновацій варто внести до Закону України «Про судову експертизу» цілу низку доповнень та змін, які стосуються

міжнародного співробітництва судово-експертних установ і передбачити внесення відповідних змін до процесуального законодавства.

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі.** У цілому іноземний досвід адміністративно-правового регулювання проведення транспортно-товарної експертизи зводиться до того, що не потрібно копіювати законодавство іноземних країн, а враховувати наш менталітет і національну специфіку українського народу. В європейських країнах адміністративно-правове регулювання проведення транспортно-товарної експертизи здійснюється так, що відомчі експертні установи ведуть свою діяльність у співпраці з поліцейськими організаціями під юрисдикцією МВС. Доволі прогресивними є положення Німеччини, Норвегії та Литви, де існує два технічних паспорти на транспортний засіб («великий» і «малий»). Європейська мережа судово-експертних установ – European Network of Forensic Science Institutes разом із іншими престижними міжнародними організаціями (AAFS, ASQDE, AFQAM та AFTE) є впливовою на нашому континенті. Міжнародна співпраця в сукупності з активним вивченням провідного зарубіжного досвіду потрібна для вдосконалення та розвитку судово-експертної діяльності. Водночас слід використати науковий потенціал експертних об’єднань, навчальних інститутів та дослідницьких установ Європи, що здійснюють прикладні дослідження. Перспективи подальших досліджень полягають у розробці заходів щодо запозичення іноземного досвіду проведення товарно-транспортної експертизи для вітчизняної практики.

### **Література**

1. Про судову експертизу : Закон України № 1082-IX від 15.12.2020. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4038-12> (дата звернення: 27.10.2023).

2. Актуальні проблеми теорії і практики експертизи товарів : матеріали I міжнародної наук.-практ. інтернет-конф., (м. Полтава, 18–20 берез. 2014 р.). Полтава : ПУЕТ, 2014. 273 с.
3. Галуцько В. В., Тополя Р. В., Єщук О. М., Саунін Р. Д. Адміністративно-правове регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів : монографія. Херсон : Грінь Д.С., 2015. 180 с.
4. Полянський А., Юодкайте-Гранскіене Г. Зарубіжний досвід взаємодії судово-експертних установ між собою та з правоохоронними органами й можливості його використання в Україні. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2021. Вип. 2 (24). С. 26–51.
5. Сучасна товарознавча експертиза: теоретичні розробки, практичний досвід, проблеми і перспективи : матеріали I-ої Міжнародної наук.-практ. конф. (Львів, 30 вересня 2021 року) : тези доповідей / Відп. ред. Роман Заяць Львів : Видавництво «Растр-7», 2021. 286 с
6. Тополя Р. В. Принципи адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція*. 2014. № 11, Том 1. С. 201–202.
7. Цимбал М. Л. До питання про вдосконалення експертної діяльності. *Актуальні проблеми криміналістики : Матеріали міжнарод. наук.-практ. конф. (Харків, 25-26 вересня 2003 р.)* X. : Гриф, 2003. С. 242–245.
8. Шевченко О. В. Поняття судово-товарознавчої експертизи. Актуальні питання техніко-криміналістичного забезпечення кримінальних проваджень : збірн. матер. кругл. столу (Київ, 21 листопада 2013 року). К. : ННПФЕКП НАВС, 2013. С. 365–370.



## References

1. Pro sudovu ekspertyzu: Zakon Ukrainy № 1082-IX vid 15.12.2020. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4038-12> [in Ukrainian].
2. Aktualni problemy teorii i praktyky ekspertyzy tovariv: materialy I mizhnarodnoi nauk.-prakt. internet-konf., (m. Poltava, 18–20 berez. 2014 r.). Poltava: PUET, 2014. 273 s. [in Ukrainian].
3. Halunko V. V., Topolia R. V., Yeshchuk O. M., Saunin R. D. Administratyvno-pravove rehuliuвання ekspertno-kryminalistychnykh doslidzhen transportnykh zasobiv: monohrafiia. Kherson: Hrin D.S., 2015. 180 s. [in Ukrainian].
4. Polianskyi A., Yuodkaite-Hranskienie H. Zarubizhnyi dosvid vzaiemodii sudovo-ekspertnykh ustanov mizh soboiu ta z pravookhoronnymy orhanamy y mozhlyvosti yoho vykorystannia v Ukraini. Teoriia ta praktyka sudovoi ekspertyzy i kryminalistyky. 2021. Vyp. 2 (24). S. 26–51 [in Ukrainian].
5. Suchasna tovaroznavcha ekspertyza: teoretychni rozrobky, praktychnyi dosvid, problemy i perspektyvy: materily I-oi Mizhnarodnoi nauk.-prakt. konf. (Lviv, 30 veresnia 2021 roku): tezy dopovidei / Vidp. red. Roman Zaiats Lviv: Vydavnytstvo «Rastr-7», 2021. 286 s. [in Ukrainian].
6. Topolia R. V. Pryntsypy administratyvno-pravovoho rehuliuвання ekspertno-kryminalistychnykh doslidzhen transportnykh zasobiv. Naukovyi visnyk Mizhnarodnoho humanitarnoho universytetu. Serii: Yurysprudentsiia. 2014. № 11 (tom 1). S. 201–202 [in Ukrainian].
7. Tsymbal M. L. Do pytannia pro vdoskonalennia ekspertnoi diialnosti. Aktualni problemy kryminalistyky: Materialy mizhnarod. nauk.-prakt. konf. (Kharkiv, 25-26 veresnia 2003 r.) Kh.: Hryf, 2003. S. 242–245 [in Ukrainian].
8. Shevchenko O. V. Poniattia sudovo-tovaroznavchoi ekspertyzy. Aktualni pytannia tekhniko-kryminalistychnoho zabezpechennia kryminalnykh

provadzhen: zbirn. mater. kruhl. stolu (Kyiv, 21 lystopada 2013 roku). K.:  
NNIPFEKP NAVS, 2013. S. 365–370 [in Ukrainian].