

Проблеми призначення автотехнічних експертиз у справах про адміністративні правопорушення, передбачені статтею 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення

Віталій Варлахов

доктор філософії в галузі права, завідувач лабораторії інженерно-технічних досліджень, Національний науковий центр «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Міністерства юстиції України, м. Харків, Україна, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6446-4400>, e-mail: 19varlahov84@gmail.com

Олександр Свідерський

кандидат юридичних наук, старший дослідник, завідувач сектору лабораторії теоретичних досліджень, міжнародної, редакційно-видавничої та науково-методичної діяльності, Національний науковий центр «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Міністерства юстиції України, м. Харків, Україна, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2435-3823>, e-mail: svidersky.oleksandr@nncise.org.ua

Висвітлено проблеми з призначенням автотехнічних експертиз у справах про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 124 КУпАП, і визначено ключову роль автотехнічної експертизи у встановленні механізму дорожньо-транспортної події.

Ключові слова: дорожньо-транспортна подія; автотехнічна експертиза; спеціальні знання; експерт; висновок експерта.

Challenges Involving the Ordering of Automotive Technical Examinations in Cases of Administrative Offenses Set Out in Art. 124 of the Code of Ukraine: *On Administrative Offenses*

Vitalii Varlakhov, Oleksandr Sviderskyi

Challenges involving the ordering of automotive technical examinations in cases of administrative offenses set out in Article 124 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses are considered. The authors substantiate the key role of automotive technical examination in determining the mechanism of a traffic collision.

Keywords: traffic collision; automotive technical examination; specific expertise; expert; expert opinion.

За порушення учасниками дорожнього руху вимог Правил дорожнього руху (далі — ПДР), що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, винні особи притягаються до адміністративної відповідальності відповідно до ст. 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі — КУпАП) [1].

Згідно зі ст. 273 КУпАП, експерта залучають для надання письмового висновку з питань, що потребують спеціальних знань; цією самою статтею також визначено права й обов'язки експерта.

У справах про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 124 КУпАП, автотехнічна експертиза відіграє ключову роль у встановленні механізму дорожньо-транспортної події

(далі — ДТП), причинового зв'язку між діями водіїв і виникненням цієї події зі шкідливими наслідками, а також у перевірці на технічну спроможність пояснень учасників щодо обставин настання ДТП та технічної можливості її уникнення. Водночас практика призначення автотехнічних експертиз залишається непослідовною і проблемною.

Проблем із призначенням автотехнічних експертиз насправді чимало, і вони мають системний характер. Основні з них наведено далі.

Положення ст. 124 КУпАП передбачають, що адміністративна відповідальність за цією статтею настає в разі порушення громадянином вимог ПДР, водночас відповідно до ст. 38 КУпАП строк притягнення особи до відповідальності не може перевищувати три місяці.



Отже, обмеження строків розгляду справи — одна з основних перешкод для призначення автотехнічної експертизи. Обмежений строк притягнення особи до адміністративної відповідальності зумовлює формальний підхід судів до дослідження доказів і відмови в задоволенні відповідних клопотань. У зв'язку з обмеженими строками притягнення до відповідальності суд часто відмовляє в призначенні автотехнічної експертизи, мотивуючи тим, що її проведення затягне розгляд справи та створить ризик порушення процесуальних строків. На практиці це призводить до формального підходу під час судового розгляду матеріалів про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 124 КУпАП, і порушення права особи на захист.

Нерідко суди визнають достатніми матеріали, складені працівниками патрульної поліції, незважаючи на відсутність спеціальних знань, необхідних для їх належної оцінки. Як свідчить експертна практика, складені на місці ДТП матеріали, до яких належать протокол про адміністративне правопорушення, схема місця ДТП та пояснення водіїв, не містять достатньої інформації щодо обставин, за яких відбулася ДТП. Найчастіше на схемі місця ДТП працівники патрульної поліції зазначають лише кінцеве розташування транспортних засобів (далі — ТЗ) і місце їх зіткнення відповідно до пояснень водіїв, без фіксації слідової інформації у вигляді слідів переміщення ТЗ (слідів гальмування, слідів бічного юзу, слідів бічного зміщення тощо), а також осипу зруйнованих деталей ТЗ (скла, сколів лакофарбового покриття, ґрунту, фрагментів деталей ТЗ тощо).

Окрім того, кінцеве положення ТЗ часто фіксується не відносно меж проїзної частини, а щодо нерухомих об'єктів за її межами (будинки, паркани, лінії електропостачання та ін.), до того ж на схемі ДТП не зазначають розташування таких об'єктів відносно проїзної частини, що унеможливорює належну оцінку положення ТЗ на місці пригоди. Відомості щодо механічних пошкоджень ТЗ, які зазначають на зворотному боці схеми місця ДТП, зазвичай містять інформацію про пошкоджену частину (деталь), без даних щодо розмірів, характеру й напрямку утворення

цих пошкоджень. Пояснення водіїв зазвичай містить загальні відомості про обставини події без конкретних даних щодо швидкості руху ТЗ, їх розташування відносно меж проїзної частини та місця зіткнення в момент, що передував виникненню ДТП.

Для належної оцінки складених працівниками патрульної поліції матеріалів щодо обставин ДТП необхідне застосування спеціальних знань, зокрема залучення експерта в галузі автотехнічних досліджень і проведення автотехнічної експертизи, під час проведення якої вирішують питання щодо швидкості руху ТЗ, обґрунтованості (спроможності) пояснень водіїв, наявності або відсутності у водіїв технічної можливості уникнути ДТП, а також відповідності їхніх дій вимогам ПДР, які з технічної точки зору перебувають у причинному зв'язку з виникненням ДТП. Неналежна якість вихідних матеріалів, наданих експертові для дослідження, призводить до формування експертом імовірнісного висновку або до неможливості його надання, що, своєю чергою, знижує доказову цінність експертного дослідження. Отже, суттєвою проблемою залишається неналежна якість первинних матеріалів ДТП, зокрема схем, замірів і фотоматеріалів, що унеможливорює проведення повноцінної експертизи або знижує доказову цінність висновку експерта.

Наведене свідчить, що відхід суду від формального підходу до розгляду справи, за якого вважають, що схем ДТП і пояснень достатньо для прийняття рішення у справі, а автотехнічна експертиза є «надмірною», а також забезпечення належної якості вихідних матеріалів, дасть суду змогу приймати обґрунтовані рішення із залученням спеціальних знань атестованих судових експертів.

Поширеною помилкою під час призначення автотехнічної експертизи є неправильне формулювання питань експертові, які ставлять сторони або їхні представники в клопотаннях до суду. Доцільно формулювати винятково технічні питання, прив'язані до конкретних обставин ДТП. Орієнтовний перелік питань наведено в Науково-методичних рекомендаціях з питань підготовки та проведення судових експертиз та експертних досліджень, затверджених наказом Мі-



ністерства юстиції України від 08.10.1998 р. № 53/5 [2]. Як свідчить експертна практика, у постановках про призначення експертизи нерідко ставлять питання правового або оціночного характеру («Хто винен?», «Чи маються порушення?» та ін.) або некоректні з технічної точки зору, що може стати підставою для відхилення або неприйняття висновку експерта судом.

Окрім того, у судовій практиці поширеною є підміна судової експертизи службовими довідками та поясненнями працівників поліції, які не можна розглядати як повноцінні докази в розумінні адміністративного процесу, однак для суду вони іноді мають від більшу доказову вагу, аніж висновок експерта.

Не менш проблемним питанням є обмеження ініціативи сторін, а саме: суд не мотивує відмову в призначенні експертизи, а клопотання сторін або їхніх представників відхиляє формально. Натомість альтернативну (приватну) експертизу ігнорують під час ухвалення рішення у справі, що порушує принципи змагальності й рівності сторін.

Наведені вище проблеми, які виникають під час призначення автотехнічних експертиз у справах про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 124 КУпАП, відображають конфлікт інтересів в адміністративному провадженні, а саме: з одного боку — формальна швидкість розгляду справ (стислі процесуальні строки; орієнтування на

«розумний строк» і процесуальну економію; суд та орган влади зацікавлені швидко закрити справу), з іншого — необхідність глибокого технічного дослідження (складні технічні питання; потреба в експертизах, спеціальних знаннях; аналіз розрахунків, методик).

Підбиваючи підсумки, можна дійти висновку, що відсутність у КУпАП чітких процесуальних критеріїв щодо обов'язковості призначення автотехнічної експертизи сприяє надмірному суддівському розсуду та порушенню принципу рівності сторін. Як наслідок, факт ДТП часто ототожнюють з виною особи без належного дослідження причинового зв'язку. Зазначене свідчить про необхідність удосконалення правового регулювання та формування сталої судової практики, орієнтованої на реальне, а не формальне встановлення обставин адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП.

Перелік джерел посилання

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 р. № 8073-X (зі змін. та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 25.01.2026).
2. Інструкція про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень : затв. наказ. Мін'юсту України від 08.10.1998 р. № 53/5 (зі змін. та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98#Text> (дата звернення: 25.01.2026).