

рекомендується безотлагательно направлять сведения о таких схемах и способах в соответствующие государственные органы (налоговые, лицензирующие, контрольные и т.д.). Прежде всего, данные действия позволят вышеуказанным органам своевременно выявлять на ранних стадиях такие субъекты хозяйствования и принимать необходимые меры реагирования.

УДК 342.9

**Третьяков В.**, доктор філософії в галузі права,  
професор, експерт з технічного  
контролю наземних транспортних засобів  
у землях Гесен та Баварія, Німеччина

### **ЗАПРОВАДЖЕННЯ І ЗАСТОСУВАННЯ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА НЕНАЛЕЖНУ ПЕРЕВІРКУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ – ЗАПОРУКА ЯКІСНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ СЛУЖБИ КОНТРОЛЮ ТАКИХ ЗАСОБІВ**

Про нагальну необхідність формування в Україні європейської системи технічного огляду, з метою здійснення технічного контролю, технічної експертизи та технічної сертифікації наземних автотransпортних засобів свідчить той факт, що Україна за останні роки посіла одне з перших місць у світі за рівнем смертності внаслідок ДТП. Так, в Україні кожні 2 години за таких причин гине одна людина. При цьому більшість ДТП відбувається, зокрема, через зношеність та несправність наземних транспортних засобів, частина яких згідно чинного законодавства взагалі не підлягає технічному контролю, а та частина ТЗ, що підлягає обов'язковій технічній перевірці, перевіряється неналежним чином, непрофесійно. Ще й досі згідно традицій минулого власники ТЗ можуть «відкупитись» у відповідних осіб і, таким чином, - отримати картку «успішно пройденого» технічного огляду, у тому числі, й власники несправних транспортних засобів. Результат – в експлуатацію випускаються технічно несправні транспортні засоби.

В європейській практиці такого просто бути не може! У країнах-членах ЄС дуже відповідально ставляться до перевірки транспортних засобів, сертифікації усіх їх вузлів та агрегатів. Тому в цих країнах аварійність, пов'язана із технічним станом, складає лише 2-5 % від загальної кількості транспортних пригод. І все це завдяки тому, що в країнах Європейського Союзу:

- 1) до перевірки допускаються тільки фізичні особи:  
фізично та психічно здорові;  
без кримінального минулого;

з базовою технічною освітою, пов'язаною саме із доскональним знанням технічних характеристик і конструкції транспортних засобів (виключно інженери-механіки);

з відповідною спеціальною післядипломною освітою, які успішно склали достатньо складні державні іспити і були атестовані у якості «провідних інженерів з перевірки наземних автотранспортних засобів»;

які після завершення спеціальної післядипломної освіти і успішного складення державного іспиту отримали відповідний диплом і особисту печатку з персональним номером;

які мають водійські права на керування усіма видами наземних автотранспортних засобів, які підлягають обов'язковому технічному контролю або сертифікації;

2) на кожного такого технічного експерта з видачею особистої печатки з персональним номером покладається за законом персональна відповідальність, зокрема кримінальна, за неякісний технічний контроль транспортного засобу і випуск його в експлуатацію в несправному стані;

3) ліцензію на проведення такого технічного контролю отримує виключно юридична особа, яка відповідає за належний кадровий підбір висококваліфікованих технічних експертів, які мають відповідні дипломи і особисті печатки з персональним номером;

4) зазначена юридична особа несе солідарну відповідальність зі своїми технічними експертами за неякісний технічний контроль транспортного засобу і випуск його технічним експертом в експлуатацію в несправному стані.

Важливим чинником успішної діяльності служб з технічного контролю транспортних засобів та їх технічних експертів, є й те, що детальний перелік тих частин ТЗ, які підлягають обов'язковій технічній перевірці, технічному контролю, технічній експертизі та технічній сертифікації, суворо і детально регламентований Директивами ЄС. До того ж транспортні засоби, що перевозять пасажирів – буси, таксі та транспортні засоби, що надаються у комерційний прокат, підлягають, усі без винятку, ще додатковій специфічній перевірці. При цьому технічний експерт завжди пам'ятає про суворі правила відповідальності за якість перевірки ТЗ.

Так, в Німеччині в разі скоєння аварії випущеним технічним експертом в експлуатацію несправним ТЗ, такий експерт позбавляється довічно права обіймати посади, пов'язані з відповідальністю за перевірку технічного стану або сертифікацію автомобіля, а також права керування усіма видами моторизованого транспорту.

Отже, саме європейські вимоги та набутий там і вдосконалений роками досвід щодо впровадження системи забезпечення належного, європейського рівня технічного контролю, технічної експертизи та технічної сертифікації, щодо комплексної технічної перевірки наземних автотранспортних засобів, мають запроваджуватися в Україні, на нашу

думку, якомога скоріше, оскільки в країні «дорожньо-транспортна» ситуація з кожним днем погіршується і стає катастрофічною. Від реалізації зазначеного європейського досвіду на практиці в Україні виграють, на нашу думку, усі – держава, власники автомобілів, пасажери, пішоходи.

Сподіваюсь, що у подальшому всі автотранспортні засоби, що ввозяться із-за кордону, будуть проходити в Україні «справжню» технічну сертифікацію за європейськими правилами, а не «заочну» і формальну, як це відбувається сьогодні, при цьому виключно високопрофесійними кадрами. В Україні, безумовно, мають бути встановлені у відповідності до вимог директив ЄС кваліфікаційні вимоги та персональна відповідальність суб'єктів проведення обов'язкового технічного огляду транспортних засобів. За випуск в експлуатацію технічно несправних наземних автотранспортних засобів суб'єктами проведення обов'язкового технічного огляду, вбачається, має бути встановлено виключно кримінальну відповідальність. Це посилить, на наш погляд, якість технічної перевірки ТЗ і припинить будь-які прояви корупції в зазначеній сфері.

УДК 67.911.11

**Третяков Д., юрист,**  
Секретаріат Європейського суду з прав людини,  
м. Страсбург, Франція

## **ЄВРОПЕЙСЬКА КОНВЕНЦІЯ З ПРАВ ЛЮДИНИ ТА КРИМІНАЛЬНИЙ ПРОЦЕС В УКРАЇНІ**

Питання захисту прав та свобод, гарантованих Європейською конвенцією з прав людини, дуже часто виникають саме в контексті кримінально-процесуального права. При чому, зобов'язання держави щодо забезпечення прав людини в кримінальному процесі виникають як стосовно поводження з підозрюваним чи обвинуваченим, так і щодо потерпілої сторони, а іноді навіть щодо третіх осіб.

Стаття 2 Конвенції, що гарантує право на життя, вимагає аби розслідування обставин насильницької чи підозрілої смерті відбувалося швидко і якісно, слідчі дії проводилися вчасно і всі версії належно вивчалися.

Стаття 3, що забороняє катування, гарантує як захист затриманій особі від незаконних методів ведення слідства, так і належне розслідування скарг на погане поводження як з боку представників держави, так і з боку приватних осіб.

Стаття 5 зобов'язує державу обґрунтовувати будь-яке позбавлення волі чи продовження тримання під вартою. А стаття 2 Протоколу 4