

НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ ПУБЛІЧНОГО ПРАВА

Галуцько В.В., Тополя Р.В., Єщук О.М., Саунін Р.Д.

---

**АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ  
РЕГУЛЮВАННЯ ЕКСПЕРТНО-  
КРИМІНАЛІСТИЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ  
ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

---

Монографія

Херсон  
Видавець Грінь Д.С.  
2015

УДК 342.951:343.148  
ББК 67.9 (4 УКР) 301.14  
А 313

*Рекомендовано до друку Вченою радою  
Науково-дослідного інституту публічного права  
(Протокол № 2 від 23 липня 2015 року)*

- Рецензенти:** **Журавльов Дмитро Володимирович**,  
доктор юридичних наук, доцент, професор кафедри цивільного,  
господарського та кримінального права Відкритого міжнародного  
університету розвитку людини «Україна»  
**Сущенко Віктор Дмитрович**,  
кандидат юридичних наук, професор, професор кафедри  
адміністративного права Національної академії внутрішніх справ
- Автори:** **Галуцько Валентин Васильович**,  
доктор юридичних наук, професор, директор Науково-дослідного  
інституту публічного права  
**Тополя Руслан Володимирович**,  
старший експерт НДЕКЦ при УМВС України в Черкаській області  
**Єщук Ольга Михайлівна**,  
кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри адміністративного і  
господарського права Херсонського державного університету  
**Саунін Роман Дмитрович**,  
кандидат юридичних наук, доцент кафедри Факультету підготовки  
фахівців для Національної гвардії України

**Галуцько В.В., Тополя Р.В., Єщук О.М., Саунін Р.Д.**

- А 313** Адміністративно-правове регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів : монографія / [Галуцько В.В., Тополя Р.В., Єщук О.М., Саунін Р.Д.] – Херсон: Грінь Д.С., 2015. – 180 с.

#### **ISBN**

У монографії на основі аналізу чинного законодавства, досвіду країн Європейського Союзу, думок учених в сфері адміністративного права та практики діяльності публічної адміністрації розкрито особливості сучасного адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів.

Призначається для вчених у галузі адміністративного права, аспірантів, студентів вищих навчальних закладів, посадових осіб публічної адміністрації, а також для всіх, хто цікавиться цією проблематикою.

#### **ISBN**

© Галуцько В.В., Тополя Р. В., Єщук О.М., Саунін Р.Д., 2015

# ЗМІСТ

<b>ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ .....</b>	<b>4</b>
<b>ВСТУП .....</b>	<b>5</b>
<b>Розділ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЕКСПЕРТНО-КРИМІНАЛІСТИЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ .....</b>	<b>8</b>
1.1. Експертно-криміналістичне дослідження транспортних засобів як об'єкт адміністративно-правового регулювання .....	8
1.2. Адміністративно-правовий статус суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів.....	27
1.3. Принципи адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів.....	54
<b>Розділ 2. МЕХАНІЗМ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЕКСПЕРТНО-КРИМІНАЛІСТИЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ .....</b>	<b>73</b>
2.1. Поняття та зміст механізму адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів .....	73
2.2. Форми і методи адміністративної діяльності публічної адміністрації у сфері адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів ....	86
2.3. Адміністративні процедури у сфері адміністративно-правового регулювання досліджень транспортних засобів .....	106
<b>Розділ 3. НАПРЯМКИ ВДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЕКСПЕРТНО-КРИМІНАЛІСТИЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ .....</b>	<b>121</b>
3.1. Зарубіжний досвід адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів ..	121
3.2. Удосконалення законодавства та адміністративної діяльності публічної адміністрації у сфері експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів.....	130
<b>ВИСНОВКИ.....</b>	<b>153</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>	<b>155</b>

## ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

Автоматизована інформаційно-пошукова система «Автоексперт»	– АПС «Автоексперт»
Державна автомобільна інспекція Міністерства внутрішніх справ України	– ДАІ МВС України, або Державтоінспекція
Державний науково-дослідний експертно-криміналістичний центр МВС України	– ДНДЕКЦ, або Державний центр
Дорожньо-транспортна пригода	– ДТП
Експертна служба Міністерства внутрішніх справ України	– Експертна служба МВС
Експертно-кваліфікаційної комісії	– ЕКК
Кодекс адміністративного судочинства України	– КАС
Кодекс України про адміністративні правопорушення	– КУпАП
Комплексне дослідження транспортних засобів і документів, що їх супроводжують, автотоварознавчої експертизи та експертизи вартості відділу інженерно-технічної, економічної та товарознавчої експертизи	– КДТЗДСАЕЕВ
Кримінально-процесуальний кодекс	– КПК
Комплексне дослідження ТЗ	– КДТЗ
Міністерство внутрішніх справ	– МВС
Міністерство оборони України	– Міноборони України
Міністерство охорони здоров'я	– МОЗ
Міністерство юстиції	– МЮ
Правила дорожнього руху	– ПДР
Спеціалізована постійно діюча група	– СПДГ
Судово-експертні установи	– СЕУ
Транспортний засіб	– ТЗ

## ВСТУП

Адміністративне право як галузь і наука активно розвивається, особливо в світлі сучасних трансформаційних процесів у нашому суспільстві, зокрема вектору розвитку нашої держави на Європейський Союз. Не стоїть осторонь й адміністративне законодавство, що регулює експертно-криміналістичні дослідження транспортних засобів.

Сьогодні транспортна галузь є важливою галуззю суспільного виробництва, покликана забезпечувати потреби фізичних та юридичних осіб у просторовому переміщенні різного характеру на різні відстані. Автомобілізація наразі стала майже тотальною, і це призводить не лише до вчинення різноманітних злочинів, що пов'язані з транспортними засобами, але й до численних адміністративних правопорушень. Нині в Україні кількість адміністративних правопорушень, пов'язаних із транспортними засобами, постійно збільшується.

Саме тому важливим є вдосконалення положень чинного законодавства та науки адміністративного права щодо забезпечення державного захисту законних інтересів громадян, яким гарантується, що придбаний ними автомобіль не має кримінального минулого, розмитнений у законний спосіб, його ідентифікаційний номер не фальсифікований, не підлягав змінам тощо.

Усе це вимагає вдосконалення і розвитку положень адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів (далі – ЕКДТЗ) із метою забезпечення прав і законних інтересів власників транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху.

Здійснення ЕКДТЗ забезпечується нормами багатьох галузей права (кримінальне, цивільне, фінансове, господарське тощо), але все ж хотілося б наголосити, що вагоме місце в цій сфері відведено адміністративно-правовим нормам, на основі яких здійснюється чимало процесів – надання дозволів експертам на проведення

певного виду різноманітних експертиз, ліквідація та створення експертних установ, організаційне та методичне забезпечення органів судової експертизи тощо.

Адміністративно-правовий аспект регулювання ЕКДТЗ має забезпечити вдосконалення всієї системи судової експертизи та перерозподіл повноважень між окремими органами, що активно функціонують у зазначеній сфері (Міністерство внутрішніх справ, Міністерство юстиції, Міністерство охорони здоров'я та ін.).

Специфічні суспільні відносини щодо адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ потребують детального дослідження, а законодавство в цій сфері – подальшого вдосконалення.

Теоретичною основою монографії стали роботи українських учених-адміністративістів, зокрема В. Авер'янова, Ю. Битяка, В. Гаращука, Е. Демського, П. Діхтієвського, Є. Додіна, Д. Журавльова, С. Ківалова, Р. Калюжного, В. Колпакова, А. Комзюка, Т. Коломоєць, О. Кузьменко, В. Курила, В. Заросила, Р. Мельника, В. Олефіра, О. Остапенка, С. Петкова, Ю. Римаренка, В. Суценка, В. Шкарупи, В. Юсупова, В. Яковлева, М. Якимчука та ін.

Певні суміжні положення, які торкаються адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ, розглядали в своїх творах як вітчизняні, так і зарубіжні вчені, серед яких – А. Анохін, Р. Врадій, Л. Головченко, А. Граділь, А. Іванов, О. Кофанова, О. Кравченко, М. Климчук, О. Матвєєвський, О. Олійник, І. Олексійв, П. Репешко, С. Товстуха та ін.

Методологічно монографія побудована на працях вітчизняних і зарубіжних учених у галузях філософії права, теорії держави і права, кримінального права, криміналістики, судової експертології, фінансового права, адміністративного права тощо. Проте комплексного дослідження проблем адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ не проводилося. Цим і визначається актуальність теми дослідження, її науково-практична значущість.

Таким чином, у нашій монографії на основі аналізу чинного законодавства, досвіду країн Європейського Союзу, думок учених у сфері адміністративного права та практики діяльності публічної

адміністрації розкрито особливості сучасного адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів.

Монографію призначено для вчених в галузі адміністративного права, аспірантів, студентів вищих навчальних закладів, посадових осіб публічної адміністрації, а також для всіх, хто цікавиться цією проблематикою.

З повагою  
колектив авторів

# ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЕКСПЕРТНО- КРИМІНАЛІСТИЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

### 1.1. Експертно-криміналістичне дослідження транспортних засобів як об'єкт адміністративно-правового регулювання

Удосконалення методики комплексного експертно-криміналістичного дослідження автотранспортних засобів і документів, що їх супроводжують, а також законодавчих норм, що регламентують процедуру цього виду досліджень, сьогодні є необхідним заходом профілактики, попередження та розслідування злочинів, пов'язаних із кримінальним авто бізнесом [168, с. 3]. У свою чергу нам би хотілося додати, що важливе значення має також експертно-криміналістичне дослідження транспортних засобів (далі – ЕКДТЗ) для недопущення легалізації незаконних автомобілів у правовому полі нашої держави.

У своїх працях В. Сезонов доречно зазначає, що методи, які використовуються під час проведення експертизи, мають постійно вдосконалюватися разом із розвитком технологій виробництва сучасних транспортних засобів (далі – ТЗ). До об'єктів дослідження слід долучати електронні носії інформації, якими оснащені сучасні ТЗ та інформаційні бази даних заводів-автовиробників [168, с. 3].

Вагомою проблемою побудови правової держави в Україні є створення нового кримінально-процесуального законодавства і завершення реалізації Концепції судово-правової реформи в Україні, якою передбачено комплекс взаємопов'язаних заходів, спрямованих на зміцнення судової системи, кодифікацію всіх галузей права



відповідно до соціально-економічних і політичних змін, які відбуваються в нашому суспільстві. Це безпосередньо стосується і реформування системи судово-експертної діяльності, що виконує важливу функцію щодо об'єктивності й організації розгляду кримінальних злочинів та адміністративних правопорушень [134, с. 237].

Не є винятком із цього і суспільні відносини щодо адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ, оскільки автомобільний парк країни постійно зростає і складає понад 15 млн. одиниць [30, с. 1], що сукупно з іншими чинниками інколи призводить до його використання як знаряддя правопорушень. Усе це вимагає вдосконалення і розвитку адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ із метою забезпечення прав і законних інтересів власників транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху.

Проблему адміністративно-правового регулювання досліджень транспортних засобів аналізували у своїх працях учені в галузі адміністративного права, кримінального процесу та криміналістики. Теоретичним підґрунтям обраної тематики стали праці вітчизняних та іноземних учених і практиків-експертів В. Аверянова, Т. Авер'янової, І. Алієва, Л. Ароцкера, В. Бахіна, Р. Белкіна, А. Вінберга, Г. Грановського, В. Гіжевського, В. Гончаренка, В. Грузкової, В. Грязіна, І. Гори, Ф. Джавадова, О. Жгенті, А. Іщенко, Т. Коломоєць, В. Коновалової, В. Кисельова, Н. Клименко, В. Лисиченка, Н. Майліс, Н. Малаховської, Г. Прохорова-Лукіна, О. Олійника, О. Росінської, О. Роціна, М. Салтевського, І. Сорокотягіна, Д. Сорокотягіної, О. Фількової, В. Шепітька, В. Шерстюка, М. Шульги, М. Щербаковського та інших, які присвятили свої праці деяким аспектам адміністративно-правового регулювання дослідження ТЗ. Однак у сучасній науковій літературі системне та комплексне дослідження адміністративно-правового регулювання досліджень ТЗ відсутнє.

З того часу як з'явився перший автомобіль, пройшло багато років, і тепер автомобілі стали невід'ємним атрибутом сучасного життя. Наразі доречно перейти до історичного екскурсу.

Слово *автомобіль* у Новому тлумачному словнику української мови пояснюється як самохідна машина з двигуном внутрішнього згорання для перевезення пасажирів і вантажів безрейсовими дорогами [127, с. 16].

Увесь автомобільний парк дореволюційної Росії складав усього лише 12 тисяч одиниць. 10 червня 1920 року було підписано Декрет Ради Народних Комісарів «Про автомобільний рух у місті Москві та її околицях», який передбачав: 1) реєстрацію автотранспорту та порядок його використання; 2) запровадження номерних знаків, посвідчень водіїв і шляхових листів; установлення граничної швидкості руху автомобілів і мотоциклів (легкові автомобілі і мотоцикли – не більше 25 верст на годину, вантажні автомобілі – не більше 15); 4) відповідальність осіб за порушення встановлених правил [192, с. 159-160].

Г. Даймлер збудував свій автомобіль 1886 року. Двигун із вертикально розташованим циліндром було встановлено в середній частині візка під ногами пасажира. Спочатку він з'єднувався безпосередньо пасовою передачею з ведучими колесами. Тому запускати його можна було тільки «з ходу», добряче підштовхнувши автомобіль. Якщо не було помічників, водієві доводилося, розкотивши автомобіль, стрибати в нього на ходу. Згодом Г. Даймлер прилаштував до пасової передачі спеціальний натяжний ролик. Двигун запускався на нерухомому автомобілі і спочатку працював вхолосту, бо приводний пас був послаблений. Під час рушання з місця водій переміщав ролик, пас натягувався і ведучі колеса починали обертатися [143, с. 3].

Перший радянський масовий легковий автомобіль ГАЗ-А створили на основі машини Форд-А і з 1932 року виробляли на Горьківському автозаводі [143, с. 3]. Конструктори ще 1938 року створили ескізний проект монолітного автомобільного кузова, а 1946 року той же автозавод уперше в світі почав випускати в масовій кількості автомобіль такого типу, символічно названий «Побєда». Зовнішність цього автомобіля визначила автомобільну естетику на багато років уперед. Це справді була перемога автомобілебудування

того часу. Далі, з 1947 року Московський автомобільний завод розпочинає випуск автомобілів «Москвич», а 1960 року в місті Запоріжжі розпочато випуск автомобілів «Запорожець». Цю модель вироблятимуть кілька десятиліть. Надалі популярність завоював легковий автомобіль «Жигулі», вироблений на Волзькому автозаводі в місті Тольятті [143, с. 3-4].

Нам хотілося б наголосити, що сьогодні автомобілі є набагато комфортнішими та безпечнішими, ніж у ті часи, але й віртуознішими стали дії правопорушників, шахраїв і злодіїв, що намагаються легалізувати транспортні засоби, які, наприклад, були ввезені на територію України незаконним шляхом, викрадені в нас чи за кордоном тощо. Це ще раз підкреслює актуальність нашого дослідження та проблем, що в ньому порушуються.

Узагалі питання боротьби зі злочинністю, зокрема і в сфері злочинів та адміністративних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, на погляд О. Джужи, Є. Моїсеєва та В. Василевича, з яким і ми погоджуємося, набуде ефективності лише за обставин, коли питання вивчення й усунення як самих причин, так і її умов будуть перебувати в одній площині, в одному контексті з буттєвим статусом правосуддя, тобто процесом його здійснення [53, с. 6].

У цьому підрозділі на основі чинного законодавства та думок з цієї проблематики вчених ми визначимо поняття об'єкта та меж адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ. Однак, на нашу думку, перш ніж розглядати експертно-криміналістичне дослідження ТЗ як об'єкт адміністративно-правового регулювання, слід торкнутися визначення термінів *експертиза* та *експерт*.

Узагалі поняття «експертиза» (лат. *response*, від *responsio* – «відповідь», англ. *expert examiner, expertise*; фр. *expertise*) означає вивчення спеціалістом (експертом) чи групою спеціалістів (експертів) питань, правильне вирішення яких вимагає професійних досліджень і спеціальних знань у певних сферах (медицині, криміналістиці, мистецтві, бухгалтерії тощо). Практичним і

документальним результатом експертизи є висновок експерта чи групи експертів [190, с. 942].

У Законі України «Про судову експертизу» міститься таке її визначення: це дослідження експертом на основі спеціальних знань матеріальних об'єктів, явищ і процесів, які містять інформацію про обставини справи, що перебуває у провадженні органів досудового розслідування чи суду [70, с. 232].

Доречно наразі зазначити погляди вчених, які займалися дещо спорідненою з нами проблематикою, – Н. Клименко та В. Федчишиної, що взагалі судова експертиза підсилює доказовий базис матеріалів справи, забезпечує встановлення об'єктивної істини, відіграючи важливу роль у розробленні й практичному впровадженні наукових методів і методик, дослідженні матеріалів під час розслідування злочинів і судового розгляду справ [85, с. 8].

Слово *експерт* у перекладі з латини означає «досвідчений», «обізнаний» [164, с. 28]. У великому юридичному словнику зазначається, що експерт – це особа, яка володіє спеціальними знаннями, залучається слідчими органами, судом для проведення експертизи. Процесуальним законодавством визначено основи й умови експертизи, права й обов'язки експерта. Експерт має право знайомитися з матеріалами справи, бути присутнім з дозволу слідчого (суду) при виконанні слідчих (судових) дій, задавати особам, що допитуються, питання та давати висновки. Компетенція експерта не розповсюджується на юридичний бік кримінальної чи цивільної справи [29, с. 773].

**Експерт** (від лат. *expertus* – «досвідчений», англ. *expert*) – це особа, що має спеціальні знання в науці, мистецтві, техніці чи ремеслі (гончарство, ткацтво, ковальство, плетіння, столярство, теслярство, кравецтво, килимарство, вишивка тощо) і залучається органами дізнання, попереднього слідства, судом, органами посадового контролю для проведення експертизи. Експерт зобов'язаний дати об'єктивний висновок з поставлених питань. Експерту повертаються витрати, пов'язані з явкою за викликом до суду чи слідчих органів і з виконанням експертизи [190, с. 942].

Дещо визначившись з категоріальним апаратом, яким ми будемо користуватися під час дослідження, можемо поступово перейти до аналізу визначення адміністративно-правових відносин, що використовуються в сфері експертно-криміналістичного дослідження транспортних засобів.

На погляд О. Рябченко, становлення та розвиток суспільних відносин в умовах незалежної, правової, демократичної держави супроводжується неперервним розвитком і подальшим удосконаленням управлінських процесів у різних сферах життєдіяльності громадянського суспільства [16, с. 3]. І суспільні відносини, що складаються в сфері ЕКДТЗ, не є винятком.

У своїх працях Р. Мельник і В. Бевзенко найбільш змістовним (за кількістю юридичних норм) елементом публічного права визначають адміністративне право. Його норми регулюють багато різноманітних суспільних відносин, які виникають, змінюються та припиняються у сфері публічного адміністрування [111, с. 47].

В юридичній літературі об'єкт адміністративно-правового регулювання суспільних відносин у певній сфері часто ототожнюють з об'єктом правовідносин. Ми погоджуємося з таким підходом і будемо розвивати його в цьому підрозділі дослідження.

Насамперед варто навести погляд В. Копейчикова, який доречно зазначає, що об'єкти правовідносин – це ті реальні соціальні блага, які задовольняють інтереси й потреби людей і з приводу яких між суб'єктами виникають, змінюються чи припиняються суб'єктивні права та юридичні обов'язки [151, с. 107].

Під об'єктом адміністративно-правових відносин учені розуміють те, на що спрямовано інтереси суб'єктів, з приводу чого останні вступають в адміністративно-правові відносини, оскільки між цими елементами існує нерозривний зв'язок. Об'єктами адміністративно-правових відносин можуть бути різноманітні матеріальні та нематеріальні блага, які становлять публічну цінність, і діяння суб'єктів та об'єктів публічного управління, пов'язані з цими благами [6, с. 234].

На думку Л. Попова, об'єктом адміністративно-правових відносин є воля, свідомість і опосередкована ними поведінка (дії) тих, ким управляють у сфері реалізації виконавчої влади, іноді об'єктом адміністративно-правових відносин називають будь-який матеріальний предмет (наприклад, знаряддя правопорушення), забуваючи при цьому, що адміністративно-правовому регулюванню підлягає не річ, а дія людини щодо цієї речі [142, с. 82-83]. У свою чергу С. Ківалов та Л. Біла вважають, що об'єктом адміністративного права є певна дія, поведінка людей, речі та матеріальні предмети [83, с. 17].

За словами Ю. Битяка, об'єкт – це те, заради чого виникають правовідносини. Об'єктом правовідносин, предметом адміністративних правовідносин будуть об'єкти матеріального характеру, тобто майно, речі [5, с. 41-42]. В. Шкарупа доводить, що об'єктом адміністративно-правових відносин є суспільні відносини, що уособлюють у собі характер діяльності окремих суб'єктів права, юридичні наслідки їх поведінки, певні правові інтереси, зокрема майнового чи немайнового характеру, та ін. При цьому він також окремо виділяє такий додатковий елемент, як предмет правовідносин, яким можуть бути окремі речі, предмети, майно тощо [14, с. 26]. Т. Коломоєць, Ю. Пирожкова та Н. Армаш під об'єктом адміністративно-правових відносин розуміють те, на що спрямовано інтереси суб'єктів, з приводу чого останні вступають в адміністративно-правові відносини. Між елементами адміністративно-правових відносин існує нерозривний зв'язок. Об'єктами адміністративно-правових відносин можуть бути різноманітні матеріальні та нематеріальні блага, які становлять публічну цінність, і діяння суб'єктів та об'єктів публічного управління, пов'язані з цими благами [6, с. 234].

Хотілося б наголосити, що невід'ємною складовою об'єкта адміністративно-правових відносин є його предмет, до якого вчені в сфері адміністративного права відносять об'єкти матеріального характеру, тобто майно, окремі речі, предмети тощо [5, с. 41-42; 83, с.

17]. Що стосується моделі, то вона не повторює об'єкт, на погляд П. Луцюка, а представляє його в пізнанні. Вона є аналогом об'єкта, за допомогою якого можна отримати інформацію про нього [32, с. 63].

Суб'єкти адміністративно-правових відносин вступають у них з метою задоволення своїх інтересів і потреб, які опосередковують об'єкти адміністративно-правових відносин. Виникнення в суб'єктів взаємних прав і обов'язків можливе лише на підставі настання певних юридичних умов юридичних фактів, закріплених у гіпотезах адміністративно-правових норм. Суб'єкти завжди вступають у правові відносини заради задоволення різних матеріальних, економічних, культурних, політичних або інших інтересів і потреб. Для досягнення цієї мети суб'єкти адміністративно-правових відносин здійснюють певні дії, спрямовані на досягнення корисного для них результату. Цей результат і є об'єктом адміністративно-правових відносин [17].

Об'єктом адміністративно-правових відносин є те матеріальне або нематеріальне благо, на використання чи охорону якого спрямовано суб'єктивні права та юридичні обов'язки учасників адміністративно-правових відносин. Це блага матеріальні або нематеріальні, а також певні дії, заради яких суб'єкти вступають в адміністративно-правові відносини. Об'єктом адміністративно-правових відносин може бути все, що здатне служити здійсненню публічних інтересів. У цій ролі можуть бути права людини і громадянина, право власності й послуги інших осіб [17].

Підсумовуючи викладений вище матеріал, можемо констатувати, що *в кожного із зазначених вище науковців у сфері адміністративного права є своя думка щодо об'єктів адміністративно-правових відносин, і з аналізу цих визначень видно, що вони не мають сутнісних антагоністичних неузгодженостей.*

Далі в ході дослідження нам потрібно проаналізувати поняття адміністративно-правових відносин як вихідної категорії для адміністративно-правових відносин у сфері експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів та окреслити його особливості й дефініцію.

Адміністративно-правові відносини мають важливе значення як для всієї галузі адміністративного права, так і взагалі для механізму адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ, і тому це поняття потребує нашого аналізу.

На погляд М. Цвіка, О. Петришина, Л. Авраменко, правовідносини – це суспільні відносини, які є юридичним виразом фактичних суспільних відносин, де одна сторона на основі правових норм вимагає від іншої виконання певних дій або утримання від них, а інша мусить виконати ці вимоги, що охороняються державою [62, с. 335]. На погляд О. Скакун, правовідносини – це врегульовані нормами права вольові суспільні відносини, які виражаються в конкретному взаємозв'язку між уповажувальними та зобов'язальними суб'єктами – носіями суб'єктивних юридичних прав, обов'язків, повноважень і відповідальності – та забезпечувані державою [170, с. 335]. В. Нерсисянц вважає, що правові відносини – це форма взаємовідносин суб'єктів права, що вимагається чинною нормою права в процесі набуття та використання ними конкретно визначеного суб'єктивного права або створення чи виконання конкретно визначених юридичних обов'язків. Об'єкт правовідносин – абстрактний зміст такої норми чинного об'єктивного права, тобто відповідні абстрактні положення її гіпотези, диспозиції, санкції [126, с. 503].

*Предметом правового регулювання* є суспільні відносини – економічні, політичні, культурні, національні, релігійні, які потребують правового впливу, вони є вольовими, об'єктивно потребують впливу з боку держави та мають чітко визначений зміст. До сфери правового регулювання входять відносини, що відбивають як індивідуальні інтереси людей, так і загальні інтереси суспільства в цілому; реалізують взаємні інтереси всіх її учасників, кожний з яких іде на певний утиль своєї інтересів для задоволення інтересів іншого; потребують дотримання певних правил поведінки, обов'язковість яких підкріплена силою держави [187, с. 116].

Перерахованим ознакам відповідають такі види суспільних відносин, як відносини людей, пов'язані з обміном цінностями (як



матеріальними, так і нематеріальними). Тут потреба у правовому регулюванні виражена найпомітніше, адже у взаємоприйнятному обміні зацікавлені як окремі особи, так і суспільство в цілому. Ці відносини будуються на основі загально визнаних правил, обов'язковість яких підкріплено силою держави; відносини пов'язані з владним управлінням суспільством, оскільки в управлінні суспільними процесами зацікавлена як окрема людина, так і суспільство в цілому. Управління здійснюється для захисту й розвитку прав і свобод людини. Причому порушниками таких прав і свобод може бути як держава, так й інший індивід. Відносини, пов'язані із забезпеченням правопорядку, мають забезпечити нормальне функціонування всіх сфер суспільного життя [186, с. 149].

У тлумачному словнику юридичних термінів предметом правового регулювання адміністративного права визначено суспільні відносини управлінського характеру, що склалися у сфері державного управління в процесі практичної реалізації та функціонування виконавчої влади [207, с. 14]. У літературі з юриспруденції проблемі визначення адміністративно-правових відносин приділяли свою увагу чимало вчених, кожний з яких має свої власні міркування щодо цього юридичного феномену, виділяє певні особливості, які вважає вагомими. У ході нашого дослідження досить доречно проаналізувати деякі з них.

Так, В. Шкарупа і Т. Коломоець вважають, що адміністративне право має врегульовувати відносини у сфері забезпечення органами виконавчої влади й органами місцевого самоврядування реалізації захисту прав, свобод і законних інтересів фізичних і юридичних осіб, а також у процесі державного та самоврядного управління у сферах соціально-економічного й адміністративно-політичного розвитку та охорони громадського порядку [7, с. 15]. На погляд С. Ківалова та Л. Білої, адміністративні правовідносини – це суспільні відносини, які виникають у сфері державного управління й урегульовані нормами адміністративного права [3, с. 63]. У свою чергу В. Галуцько, А. Іванищук і С. Короед доречно зазначають, що адміністративно-правові відносини в широкому розумінні – це форма

соціальної взаємодії публічної адміністрації та об'єктів публічного управління, що виникає на підставі адміністративно-правових норм з метою забезпечення прав та свобод людини і громадянина, нормального функціонування громадянського суспільства і держави, учасники якої мають суб'єктивні права і несуть юридичні обов'язки [13, с. 75].

Тепер можемо зробити невеликий висновок: *природним є те, що в умовах багатоманітності наукового життя дефініції зазначеної категорії (адміністративно-правових відносин) учені формують її децю по-різному, виділяючи, підкреслюючи ту чи іншу її складову.*

У сучасній літературі з юриспруденції існує стала точка зору щодо структури адміністративно-правових відносин, що складаються з суб'єктів, об'єктів, змісту юридичних відносин та юридичних фактів. Лише об'єкт детально не будемо аналізувати, оскільки ми вже зробили. Проаналізуємо ці елементи стосовно експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів у адміністративно-правовому аспекті.

На слухний погляд М. Федосєєва, залежно від особливостей об'єктів можна виокремити такі **основні етапи комплексного дослідження транспортних засобів**: загальний огляд ТЗ; дослідження ідентифікаційних номерів та інших маркувальних позначень; дослідження дублювальних кодових табличок; дослідження номерної панелі (номерного майданчика) та прилеглої до неї території; дослідження лакофарбового покриття; дослідження номерів двигуна та інших агрегатів, зазначених у документі про призначення експертизи (залучення експерта); дослідження електронних блоків управління та інших носіїв даних. Ураховуючи, що будь-яке експертне дослідження є складним багатоетапним процесом, техніко-криміналістична експертиза документів, що супроводжують автотransпортний засіб, також проходить низку ключових стадій, спрямованих на встановлення відповідності інформації, що міститься в документах, даним, отриманим у результаті дослідження транспортного засобу; установа

відповідності бланків чинним стандартам і вимогам; установлення наявності відповідних реквізитів і ступенів захисту бланків документів; перевірку відбитку печатки та підпису уповноваженої особи тощо [199, с. 137].

**Об'єктом адміністративно-правового регулювання досліджень ТЗ** є право водіїв та інших учасників дорожнього руху на проведення законної, незалежної, об'єктивної та повної судової експертизи ТЗ і реєстраційних документів, що їх супроводжують, на основі спеціальних знань стосовно ТЗ і реєстраційних документів, що їх супроводжують, а також організаційно-правову діяльність публічної адміністрації стосовно забезпечення діяльності експертів та експертних установ, що здійснюють дослідження ТЗ і реєстраційних документів, що їх супроводжують.

**Суб'єкти правовідносин** – це учасники адміністративно-правових відносин, які мають суб'єктивні права та юридичні обов'язки й наділені специфічними юридичними властивостями [13, с. 68]. Суб'єкти адміністративно-правових відносин вступають у них з метою задоволення своїх інтересів і потреб, які опосередковують об'єкти адміністративно-правових відносин. Виникнення в суб'єктів взаємних прав і обов'язків можливе лише на підставі настання певних юридичних умов – юридичних фактів, закріплених у гіпотезах адміністративно-правових норм.

У сучасній літературі з юриспруденції існує досить стала точка зору щодо структури адміністративно-правових відносин, які складаються із суб'єктів, об'єктів, змісту юридичних відносин та юридичних фактів, і адміністративно-правові відносини в сфері ЕКДТЗ не є винятком із цього переліку. Адміністративно-правові відносини у сфері ЕКДТЗ як складовий елемент механізму адміністративно-правового регулювання таких досліджень постають формою соціальної взаємодії органів державного управління та об'єктів, що виникає на підставі реалізації адміністративно-правових норм і має на меті забезпечення реалізації захисту прав, свобод і законних інтересів фізичних, юридичних осіб, публічного інтересу держави і суспільства в цілому.

Провідним суб'єктом адміністративно-правового регулювання судово-експертної діяльності є експерт, а провідним інститутом у цій сфері є дослідження, яке здійснюється таким експертом. Але зараз ми не будемо детально досліджувати проблематику експерта як суб'єкта та його статусу, для чого виділено підрозділ 1.2.

На думку О. Олійника, об'єктом адміністративно-правового регулювання судово-експертної діяльності є право фізичних та юридичних осіб на проведення законної, незалежної, об'єктивної та повної судової експертизи на основі спеціальних знань матеріальних об'єктів, явищ і процесів, які містять інформацію про обставини юридичної справи, а також діяльність публічної адміністрації щодо особливостей проведення адміністративно-деліктної експертизи, адміністративно-процедурної експертизи й експертизи у справах адміністративного судочинства; забезпечення умов праці судового експерта за місцеперебуванням об'єктів дослідження; створення судово-експертних спеціалізованих установ; забезпечення науково-методичної та організаційно-управлінської діяльності судово-експертних установ; забезпечення організаційно-правових засад діяльності Координаційної Ради з проблем судової експертизи; ведення державного Реєстру атестованих судових експертів; організаційно-правових засад атестації судових експертів; присвоєння кваліфікації судовим експертам із правом проведення певного виду експертизи; організаційно-правових засад діяльності Експертно-кваліфікаційної комісії; організаційно-правових засад здійснення навчання фахівців для спеціалізованих установ, що проводять судову експертизу; забезпечення спеціальної дисциплінарної та адміністративної відповідальності в зазначеній сфері [134].

У спеціалізованому Законі «Про судову експертизу» відсутній розділ, що називає види судових експертиз, проте вони досить чітко прописані в підзаконному нормативно-правовому акті – Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень № 53/5, яка затверджена наказом Міністерства юстиції України від 8 січня 1998 року, згідно з чим існують такі види

(підвиди) експертиз: криміналістична, інженерно-технічна, економічна, товарознавча, експертиза у сфері інтелектуальної власності, психологічна, мистецтвознавча, екологічна [132, с. 80; 78].

Досліджуючи ЕКДТЗ як об'єкт адміністративно-правового регулювання, слід зазначити, що до кола наших наукових інтересів входить дослідження, що проводиться, – експертиза комплексного дослідження транспортних засобів і документів, що їх супроводжують. У такому разі, на нашу думку, доречно розділити її умовно на два самостійні підвиди, де виокремити як один вагомий об'єкт дослідження ТЗ, а другий, звичайно не менш вагомий, – документи, що його супроводжують. Що стосується дослідження ТЗ, то це в лінійному підпорядкуванні буде різновид інженерно-технічної експертизи, а функціонально – трасологічної (якщо можна так окреслити, одиничний із багатьох різновидів трасологічної експерти). Документи, що супроводжують ТЗ, належать до основного виду (підвиду) криміналістичної експертизи, а саме технічної експертизи документів.

На нашу думку, заслуговує на увагу погляд М. Щербаковського, що об'єктами судової експертизи є матеріальні (предмети, їх сукупності) або матеріалізовані (документи) джерела інформації. Учений доречно зазначає, що об'єкти судової експертизи можуть бути класифіковані за різними підставами: а) об'єкти, представлені слідчим; б) об'єкти, створені експертом у процесі проведення досліджень (моделі, експериментальні зразки порівняння та ін.); в) допоміжні об'єкти, використовувані в ході дослідження (еталони, екземпляри натурних колекцій і ін.) [205, с. 85].

На погляд Г. Кушніра, з яким ми повністю погоджуємося, комплексне дослідження транспортних засобів і документів, що їх супроводжують (далі – КДТЗ), – це самостійний вид судової експертизи, який полягає в дослідженні транспортного засобу та документів, що його супроводжують, з метою виявлення можливих ознак їх зміни чи підробки, установлення первинної інформації на підставі вивчення й аналізу певних джерел інформації під час використання відповідних методів дослідження та спеціальної

техніки, а також низка заходів, спрямованих на профілактику викрадення ТЗ, недопущення їх подальшої легалізації, які поєднують у собі професійні навички експерта, його спеціальні знання в галузі науки і техніки [101, с. 270].

У своїх працях деякі вчені зазначають, що на законодавчому рівні ТЗ слід розглядати не лише як об'єкт права власності, джерело підвищеної небезпеки та експлуатації, але й як об'єкт державної реєстрації та обліку [25], з чим і ми погоджуємося повною мірою.

У процесі проведення дослідження ТЗ здійснюються: загальний його огляд; дослідження ідентифікаційного позначення кузова; дослідження табличок виробника; дослідження номерного майданчика та прилеглих до нього частин ТЗ; дослідження лакофарбового покриття; дослідження інших носіїв інформації; дослідження номера двигуна за наявності технічної (конструктивної) можливості тощо [80].

Об'єкти дослідження підлягають обов'язковому фотографуванню з дотриманням правил судової фотографії. Важливо також зауважити, що об'єкти дослідження можуть бути пошкоджені або витрачені лише тією мірою, якою це необхідно для дослідження [80].

При *загальному огляді* слід приділити особливу увагу відповідності даних, зазначених у документах на ТЗ, інформації про найменування, марку автомобіля, тип (модель); номеру кузова, кількості знаків, їх змісту; даті випуску ТЗ, що вказана в документах, часу виготовлення комплектаційних деталей. У дослідженні насамперед застосовуються неруйнівні методи – візуальний, магнітооптичний, магнітної дефектоскопії [80].

Наступним елементом у проведенні дослідження ТЗ є *дослідження табличок виробника* (річ у тім, що в кожного виробника свій спосіб вироблення ідентифікаційних позначень, тому їх оригінальність певною мірою можна порівняти, скажімо, з неповторністю відбитків пальців людини). Однак автозłodії все ж намагаються їх «удосконалити», адже не змінивши номера, неможливо легалізувати вкрадений автомобіль [182].

*Дослідження номерного майданчика та прилеглих до нього частин ТЗ*, на наш погляд, має також важливе значення, адже часто шахраї намагаються його змінити, перебити якусь цифру тощо. Узагалі номерний майданчик – це ділянка номерної панелі ТЗ, на якій у відповідному, передбаченому виробником місці, виробляється ідентифікаційний номер транспортного засобу [80; 128].

До об'єктів криміналістичного дослідження ТЗ належать *номерні знаки*, стосовно яких можуть бути поставлені такі питання: у який спосіб виготовлено встановлені на автомобілі номерні знаки; чи виготовлено номерні знаки, вилучені із затриманих автомобілів, на одному й тому ж устаткуванні; чи відповідають наявні на представленому автомобілі номерні знаки вимогам, установленим нормативно-технічною документацією; чи змінювалися позначення на номерних знаках, установлених на представленому автомобілі, і якщо так, то якими є первинні позначення.

Наступним етапом, не менш необхідним за всі інші, є *дослідження лакофарбового покриття*. Звичайно, часто правопорушники не хочуть ніяк його пошкодити, але досвідчений експерт завжди виявить найменші подряпини. *Лакофарбове покриття* – це покриття, отримане нанесенням лакофарбового матеріалу на поверхню, що фарбується, із подальшим формуванням плівки [102].

Для дослідження інших носіїв інформації слід мати спеціальний допуск і знання, які має лише відповідно визначений експерт, щодо здійснення комплексного дослідження транспортних засобів і документів, що їх супроводжують. Пересічним громадянам вони не відомі.

У процесі проведення дослідження ТЗ ще одним етапом є *експертиза номера двигуна* за наявності технічної (конструктивної) можливості. Номер двигуна автомобіля зображений на окремих частинах двигуна. Але багатьом автолюбителям часто важко його знайти. Це пов'язано з тим, що розташування номерів і кодів двигунів залежить від їх виробників. Зазвичай місце позначення

атрибутів виробник обирає на свій смак, Ось через що кожна марка ховає номер двигуна в особливому місці. Для досвідченого експерта це не є проблемою.

Техніко-криміналістична експертиза проводиться з метою встановлення засобу виготовлення або підробки документа. Предметом такої експертизи є фактичні обставини, пов'язані з виконанням документів, ототожненням матеріалів документів і засобів їх виготовлення, що встановлюються на основі спеціальних знань [119, с. 27-28].

Якщо об'єктом є документи, що супроводжують ТЗ, то дослідженню підлягають документи, що засвідчують реєстрацію ТЗ (свідоцтво про реєстрацію, технічний паспорт) у центрах ДАІ з надання послуг, пов'язаних із транспортними засобами, а також документи на право власності (користування) ТЗ (акт приймально-передавальний, довідка-рахунок тощо) [101, с. 273].

Дослідження документів, що супроводжують ТЗ, проходить низку етапів: установлення відповідності інформації в документах даним, що отримані під час проведення дослідження ТЗ; відповідність бланку, що досліджується, установленому стандартом; наявність і відповідність стандарту захисних елементів; дослідження відбитка печатки та підпису посадової особи в центрах ДАІ з надання послуг, пов'язаних із транспортними засобами [101, с. 273].

Отриману на кожному з цих етапів інформацію має бути належним чином оцінено. З огляду на це особливого значення набуває забезпечення експерта сучасними інформаційними та технічними засобами [5, с. 143; 101, с. 273]. Так, у результаті тісного співробітництва з науково-виробничими підприємствами розроблено та налагоджено виробництво криміналістичної техніки і спеціальних приладів для КДТЗ (дефектоскопи, товщиноміри, прилади електрохімічного травлення тощо), проводиться розроблення і впровадження у практичну діяльність спеціалізованих програм і приладів для ідентифікації номерів агрегатів і дослідження реєстраційних документів [101, с. 273].



Технічна експертиза документів поділяється на експертизу реквізитів документів, експертизу друкарських форм та експертизу матеріалів документів [189].

Головними завданнями технічної експертизи реквізитів документів є установлення фактів і способів внесення змін до документів (підчистка, травлення, дописка, переклеювання фотокарток, літер тощо) та виявлення їх первинного змісту; виявлення залитих, замащених, вицвілих та інших слабо видимих або невидимих текстів (зображень) на різних матеріалах, а також текстів (зображень) на обгорілих і згорілих документах за умови, що папір, на якому вони зображені, не перетворився на попіл; установлення виду та ідентифікація приладів письма за штрихами; визначення відносної давності виконання документа або його фрагментів, а також послідовності нанесення штрихів, що перетинаються; установлення цілого за частинами документа; установлення документа, виготовленого шляхом монтажу із застосуванням копіювально-розмножувальної та комп'ютерної техніки; ідентифікація особи, яка надрукувала машинописний текст, виготовила зображення відтиску печатки, за особливостями навичок виконавця [189].

Щодо експертно-криміналістичного дослідження транспортних засобів як об'єкта адміністративно-правового регулювання основним завданням працівників Експертної служби МВС України при дослідженні ТЗ і реєстраційних документів є виявлення, запобігання і припинення кримінальних правопорушень, пов'язаних із незаконним заволодінням транспортних засобів, знищенням, підробкою, заміною ідентифікаційних номерів вузлів та агрегатів або заміною без дозволу відповідних органів номерної панелі з ідентифікаційним номером транспортних засобів і частковим чи повним підробленням бланка документа та його змісту шляхом застосування спеціальних знань. При цьому працівники Експертної служби МВС України зобов'язані вести щоденний облік досліджених транспортних засобів, дані про які заносяться до спеціального журналу, який ведеться в електронному вигляді та щомісяця роздруковується [80].

Усе вищевикладене дає можливість сформулювати межі об'єкта адміністративно-правового регулювання дослідження транспортних засобів:

– право водіїв та інших учасників дорожнього руху на проведення законної, незалежної, об'єктивної та повної судової експертизи транспортних засобів і реєстраційних документів, що їх супроводжують;

- забезпечення належних умов праці судового експерта за місцеперебуванням об'єктів дослідження транспортних засобів і реєстраційних документів, що їх супроводжують;

– створення судово-експертних спеціалізованих установ та їх підрозділів, які здійснюють дослідження ТЗ і реєстраційних документів, що їх супроводжують;

- забезпечення науково-методичної та організаційно-управлінської діяльності судово-експертних установ, які здійснюють дослідження ТЗ і реєстраційних документів, що їх супроводжують;

– ведення державного реєстру щоденного обліку досліджених ТЗ;

– організаційно-правових засад атестації судових експертів, які здійснюють дослідження ТЗ і реєстраційних документів, що їх супроводжують;

– присвоєння кваліфікації судовим експертам, які здійснюють дослідження ТЗ і реєстраційних документів, що їх супроводжують;

– організаційно-правових засад здійснення навчання фахівців для спеціалізованих установ, що проводять судові експертизи у сфері дослідження ТЗ і реєстраційних документів, що їх супроводжують;

– забезпечення спеціальної дисциплінарної та адміністративної відповідальності в зазначеній сфері дослідження експертами ТЗ і реєстраційних документів, що їх супроводжують.

Отже, об'єктом адміністративно-правового регулювання досліджень транспортних засобів є право водіїв та інших учасників дорожнього руху на проведення законної, незалежної, об'єктивної та повної судової експертизи транспортних засобів і реєстраційних документів, що їх супроводжують, на основі спеціальних знань

стосовно ТЗ і реєстраційних документів, а також організаційно-правова діяльність публічної адміністрації стосовно забезпечення діяльності експертів та експертних установ, що здійснюють такі дослідження.

## **1.2. Адміністративно-правовий статус суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів**

На сучасному етапі розвитку нашої держави неабиякого значення набуває дослідження суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють регулювання ЕКДТЗ. Адже зміна державно-політичного режиму, що нині має місце в Україні, на порядок денний висуває питання переформування взаємовідносин між громадянським суспільством і воєнізованими структурами (зокрема міліцією) відповідно до вимог часу [55, с. 69] – зокрема й судовими експертами та органами публічної адміністрації, в яких вони працюють, для ефективного забезпечення прав і свобод людини.

На думку Д. Зеркалова, транспорт (від лат. *transporto* – «переносу, переміщую, перевозжу») – одна з найважливіших галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі та невиробничі потреби галузей економіки і населення у перевезеннях [73, с. 3].

Економіка будь-якої держави не може ефективно функціонувати без транспорту. Він відіграє значну роль у задоволенні потреб країни у вантажних і пасажирських перевезеннях [73, с. 3].

На слушний погляд В. Присяжнюка, законодавством України про дорожній рух та автомобільний транспорт визначено, що основними завданнями державного регулювання та контролю у сфері автомобільного транспорту є створення умов для безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів [154, с. 35].

У цьому підрозділі дослідження ми проаналізуємо адміністративно-правовий статус суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють регулювання ЕКДТЗ, і скласифікуємо їх.

На нашу думку, особливу вагомість для розкриття місця й ролі поняття та змісту адміністративно-правового статусу суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють регулювання ЕКДТЗ, становить категорія правового статусу. Ми зосередимо свою увагу на понятті статусу в адміністративному праві, проте перед цим слід дослідити дефініції статусу в юридичній науці.

Зазначимо, що ще в працях давньоримських учених було зазначено юридичний статус [49, с. 10-11]. Під статусом (від лат. *status* – «положення, становище») розуміється правове положення (сукупність прав і обов'язків) фізичної чи юридичної особи [174, с. 3].

У своїх працях М. Рассолов, В. Лучинін, Б. Ебзєєв влучно зазначають, що під правовим статусом слід розуміти «сукупність прав і свобод, обов'язків і відповідальність, що встановлюють правовий стан органу чи конкретної особи в суспільстві» [183, с. 217].

В юридичній літературі зміст правового статусу особи трактується в чотирьох основних аспектах: по-перше, правовий статус особи ототожнюється з правосуб'єктністю; по-друге, правовий статус устанавлюється нормативно-правовими актами, що визначають суб'єктивні права та юридичні обов'язки особи; по-третє, правовий статус особи визначається нормативно-правовими актами, які встановлюють суб'єктивні права та юридичні обов'язки особи сукупно з їх правосуб'єктністю [40, с. 10]; по-четверте, правовий статус розглядається як система закріплених у нормативно-правових актах і гарантованих державою прав, свобод, обов'язків та юридичної відповідальності, відповідно до яких індивід як суб'єкт права (тобто як такий, що має правосуб'єктність) координує свою поведінку в суспільстві [170].

У Британській енциклопедії поняттю «статус» приділено також певну увагу. Автори цього популярного видання розглядають загальне поняття соціального статусу як так званий статус щодо рангу, яким людина володіє, з супутніми правами, обов'язками і способом життя, у соціальній ієрархії, заснованій на честі і престижі.

Статусом, як правило, прописується те, що призначається особам при народженні без посилання на будь-які вроджені здібності, або те, чого вони досягли завдяки особливим якостям чи отримали за конкурсом завдяки індивідуальним зусиллям. Статус, як зазначається в цій енциклопедії, визначено на основі статі, віку, раси, сімейних відносин або народження. У той же час поняття «статус» може бути засноване на освіті, професії, сімейному стані або інших чинниках [210].

На погляд Я. Толочко, під правовим статусом особи слід розуміти комплексну правову категорію, що характеризує правове положення суб'єкта як представника соціальної групи, відокремленого за певними юридично значущими ознаками (наприклад, видом діяльності, професійним рівнем, віком тощо) та відповідно до законодавства наділеного спеціальними додатковими правами й обов'язками [193, с. 181].

Досліджуючи певний науковий доробок, ми доходимо думки, що правове положення ототожнюється з компетенцією чи повноваженнями [100, с. 34], однак у цьому разі не можемо погодитися з такими поглядами, адже дотримуємося інших – що все ж таки ці категорії є елементами правового статусу.

Отже, поняття правового статусу є вихідним для поняття адміністративно-правового статусу суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють регулювання ЕКДТЗ. На наш погляд, найбільш придатними для нашого дослідження є погляди тих науковців, які під правовим статусом розуміють сукупність прав і свобод, обов'язків і відповідальності, які встановлюють правовий стан органу чи конкретної особи в суспільстві.

Хотілося б акцентувати, що при цьому особливу вагомість для комплексного розкриття місця й ролі адміністративно-правового статусу суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють регулювання ЕКДТЗ, становить категорія адміністративно-правового статусу. Отже, наразі поглянемо на дещо близьке, суміжне визначення адміністративно-правового статусу.

Важко назвати такого вченого-юриста, який би не торкався у своїх працях визначення адміністративно-правового статусу. Часто в наукових працях розглядають визначення певного органу – наприклад, адміністративно-правовий статус прокуратури [100, с. 50], посадової особи податкової міліції [117, с. 10], керівників органів виконавчої влади [21, с.11], громадських організацій [54, с. 13] тощо.

На думку В. Галуцька, В. Олефіра та С. Короеда, адміністративно-правовий статус особи – це сукупність юридичних засобів, які характеризують місце і роль фізичної або юридичної особи в адміністративно-правових відносинах. Визначальними для аналізу адміністративно-правового статусу особи є такі юридичні елементи: 1) публічні суб'єктивні права та юридичні обов'язки; 2) обсяг і характер правосуб'єктності; 3) адміністративна відповідальність; 4) у деяких випадках – дисциплінарна відповідальність посадових осіб публічної адміністрації [13, с. 124].

На погляд Д. Бахраха, адміністративно-правовий статус індивідуального суб'єкта – це правове положення особи в її відносинах із суб'єктами виконавчої влади, урегульоване нормами державного та адміністративного права. Він є складовою загального правового статусу громадянина [23, с. 124]. У працях О. Скакун нас зацікавило таке визначення, що суб'єкти правовідносин – це сукупність осіб, які беруть участь у правовідносинах (не менше двох – уповноважений і зобов'язаний) [170, с. 377].

Суб'єкт правовідносин, на слухний погляд М. Цвіка, – це такий учасник суспільних відносин, який є носієм юридичних прав та обов'язків [62, с. 338]. В. Нерсеянц зазначає, що суб'єкти (учасники) правовідносин – це суб'єкти права, що наділені передбаченими реалізованими нормами права правоздатністю, дієздатністю і деліктоздатністю [126, с. 509].

Суб'єкт адміністративного права, як влучно зазначає Т. Коломоець, – це юридична чи фізична особа, що є носієм прав і обов'язків у сфері державного управління, передбачених адміністративно-правовими нормами, та має здатність надати права реалізовувати, а покладені обов'язки – виконувати [15, с. 25].

На нашу думку, найбільш вдалу позицію щодо окресленої проблематики займає група вчених, які розглядають зміст адміністративно-правового статусу, включаючи до його складу суб'єктивні права, юридичні обов'язки особи сукупно з їх правосуб'єктністю та адміністративною відповідальністю, а в деяких ситуаціях – і дисциплінарною відповідальністю.

Суб'єктами публічної адміністрації, що здійснюють регулювання ЕКДТЗ, є експертна служба Міністерства внутрішніх справ України, експерти сектору комплексного дослідження ТЗ і документів, що їх супроводжують, автотоварознавчої експертизи та експертизи вартості відділу інженерно-технічної, економічної та товарознавчої експертизи НДЕКЦ, Державна автомобільна інспекція МВС України, які відповідно до адміністративно-правових норм мають право реалізовувати покладену на них у цій сфері компетенцію.

Головним суб'єктом публічної адміністрації, який здійснює регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів, є *експертна служба МВС України*, що включає такі підрозділи: Державний науково-дослідний експертно-криміналістичний центр МВС України, науково-дослідні експертно-криміналістичні центри при головних управліннях МВС України, м. Києві та Київській області, управліннях МВС в областях й на транспорті. Ці підрозділи є багатопрофільними експертними установами, які проводять експертні дослідження в кримінальних справах за такими основними видами судових експертиз: криміналістичні; матеріалів, речовин і виробів з них; біологічні (зокрема молекулярногенетичні); інженернотехнічні (пожежнотехнічні, вибуховотехнічні, автотехнічні); економічні; товарознавчі тощо. Функцію науково-методичного центру здійснює ДНДЕКЦ, безпосередньо підпорядкований Міністру внутрішніх справ України [179, с. 11].

Основними нормативно-правовими актами, які регулюють діяльність експертних служб МВС України, є, звичайно, Закон України «Про судову експертизу» [70], Положення про експертну

службу Міністерства внутрішніх справ, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 20 червня 2000 р. № 988 [150] та Настанова про діяльність експертно-криміналістичної служби МВС України, затверджена наказом Міністра внутрішніх справ України від 30 серпня 1999 р. № 682 [122; 160].

Експертна служба Міністерства внутрішніх справ України сьогодні є невід'ємною складовою системи експертного забезпечення досудового слідства і правосуддя в Україні, організаційна побудова якої закріплена законодавчо і представлена науково-дослідними й іншими установами судових експертиз Міністерства юстиції та Міністерства охорони здоров'я України, експертними службами Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства оборони України, Служби безпеки України та Державної прикордонної служби України [179, с. 11].

Система експертного забезпечення досудового слідства і правосуддя в державі відповідає подальшому розвитку інституту судової експертизи й ефективному впровадженню науково-технічних методів і засобів в експертну діяльність, оскільки саме завдяки належності до різних відомств і виконанню суто своїх специфічних функцій діяльність усіх зазначених вище експертних установ збагачує арсенал техніко-криміналістичних засобів і методів у розкритті злочинів [179, с. 11].

Експертні підрозділи МВС України становлять собою широку, наближену до оперативної та слідчої роботи низку криміналістичних установ. До їхньої компетенції належать забезпечення високої якості оглядів місць злочинів, виконання криміналістичних експертиз і досліджень, застосування науково-технічних методів і засобів в оперативній діяльності міліції з розкриття та попередження злочинів, ведення криміналістичних обліків – дактилоскопічних; кулегільзотек; підроблених документів; фальшивих грошей; фонограм із голосами людей; ДНК тощо, ефективність роботи яких сьогодні підсилюється активним упровадженням в експертну діяльність автоматизованих інформаційно-пошукових систем [179, с. 11].



Основні завдання Експертної служби: здійснення судово-експертної діяльності та техніко-криміналістичного забезпечення діяльності органів, що здійснюють оперативно-розшукову діяльність, органів досудового розслідування та суду із запобігання, виявлення, розкриття і розслідування кримінальних та інших правопорушень; провадження науково-дослідної діяльності у сфері судово-експертного і техніко-криміналістичного забезпечення; проведення судової експертизи в кримінальних, адміністративних, цивільних та господарських справах, а також досліджень у позасудовому провадженні за матеріалами оперативно-розшукової діяльності та інших процесуальних дій, виконання інших робіт у межах своєї компетенції; відповідно до законодавства забезпечення функціонування криміналістичних обліків Експертної служби; у межах компетенції, визначеної законодавством, метрологічне забезпечення техніко-криміналістичних засобів, організація їх обслуговування та ремонту; участь у розробленні техніко-криміналістичних засобів та забезпечення їх використання в практичній діяльності [120].

Бачимо, що цей державний орган має значний перелік завдань, що досить важливо для адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів.

Експертна служба відповідно до покладених на неї завдань:

- проводить судову експертизу в кримінальних, адміністративних, цивільних і господарських справах, дослідження в позасудовому провадженні, виконує інші роботи в межах компетенції, зокрема здійснює відповідно до законодавства оцінювання майна, майнових прав і професійну оціночну діяльність;
- забезпечує участь спеціалістів Експертної служби в оперативно-розшукових заходах, слідчих та інших процесуальних діях;
- формує довідково-інформаційні фонди, веде криміналістичні обліки;

– здійснює пошук, експертний огляд, розрядження, транспортування та знешкодження вибухових пристроїв і вибухових речовин;

– відповідно до законодавства та в межах компетенції проводить науково-дослідну роботу та впроваджує її результати в судово-експертну діяльність;

– розробляє методики проведення судових експертиз, стандарти, технічні умови, державні класифікатори, методичні рекомендації, довідкові посібники, програмні продукти;

– розробляє та вносить пропозиції щодо вдосконалення нормативно-правової бази судово-експертної діяльності та техніко-криміналістичного забезпечення ОВС;

– забезпечує дотримання нормативно-правових актів з питань проведення судової експертизи і функціонування криміналістичних обліків, методик проведення судових експертиз;

– проводить сертифікацію зброї, конструктивно схожих із нею виробів, набоїв, виробів піротехнічних побутового призначення та феєрверків;

– у встановленому порядку веде облік і аналізує судово-експертну практику, складає в межах своїх повноважень статистичну звітність;

– веде базу даних атестованих судових експертів Експертної служби МВС України, передає інформацію до державного Реєстру атестованих судових експертів;

– забезпечує підготовку, перепідготовку, спеціалізацію та підвищення кваліфікації судових експертів, спеціалістів-криміналістів і спеціалістів-вибухотехніків за напрямками діяльності відповідно до законодавства;

– організовує роботу Експертно-кваліфікаційної комісії МВС України щодо присвоєння, позбавлення та підтвердження фахівцям кваліфікації судового експерта з правом проведення певного виду судової експертизи, присвоєння чи позбавлення кваліфікаційних класів судового експерта, а також роботу Вибухотехнічної кваліфікаційної комісії МВС України з надання, позбавлення та

підтвердження працівникам ОВС права на самостійне проведення спеціальних вибухотехнічних робіт (кваліфікації спеціаліста-вибухотехніка), екзаменаційних комісій з надання працівникам ОВС та їх позбавлення права участі як спеціалістів у проведенні слідчих дій і оперативно-розшукових заходів (кваліфікації спеціаліста-криміналіста) та видає відповідні свідоцтва;

– у межах компетенції виконує інші роботи та надає платні послуги відповідно до Переліку платних послуг, які надаються підрозділами МВС і Державної міграційної служби, і розміру плати за їх надання, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 4 червня 2007 року № 795 [174];

– вносить пропозиції щодо використання бюджетних асигнувань, необхідних для придбання техніко-криміналістичних засобів для матеріально-технічного забезпечення діяльності експертних підрозділів;

– проводить роботу з оснащення експертних підрозділів сучасними техніко-криміналістичними засобами та обладнанням, упровадження в їх практичну діяльність автоматизованих інформаційно-пошукових систем;

– розробляє пропозиції щодо норм належності криміналістичної техніки, науково-технічних засобів та обладнання для забезпечення діяльності експертних підрозділів та подає їх для затвердження керівництву МВС України;

– вносить за належністю пропозиції щодо централізованого постачання Міністерством внутрішніх справ України техніко-криміналістичних засобів та обладнання для матеріально-технічного забезпечення діяльності експертних підрозділів [120].

Аналогічно акцентуємо, що вагомим є також перелік обов'язків цього державного органу для адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів.

Узаємодія і співпраця з іншими суб'єктами судово-експертної діяльності в межах Закону України «Про судову експертизу» [71], що став основою цієї діяльності, дає можливість удосконалити

нормативно-правове врегулювання експертної роботи, об'єднати зусилля в експертному забезпеченні розкриття і розслідування злочинів, у новому баченні проблем, що існують, та їх вирішити [179, с. 12].

Як ми відзначили раніше, експерти сектору комплексного дослідження ТЗ і документів, що їх супроводжують, автотоварознавчої експертизи та експертизи вартості відділу інженерно-технічної, економічної та товарознавчої експертизи НДЕКЦ будуть суб'єктами публічної адміністрації, які здійснюють регулювання ЕКДТЗ.

Проаналізуємо права й обов'язки заступника начальника відділу – **начальника сектору** комплексного дослідження транспортних засобів і документів, що їх супроводжують, автотоварознавчої експертизи та експертизи вартості відділу інженерно-технічної, економічної та товарознавчої експертизи НДЕКЦ при УМВС України.

Серед його обов'язків виокремлюємо такі: планує діяльність сектору; бере участь у плануванні основних заходів відділу; забезпечує виконання затверджених планів, узагальнює інформацію щодо результатів їх виконання; виконує завдання, отримані від керівництва НДЕКЦ при УМВС; готує проекти наказів, розпоряджень, доповідних записок у межах своєї компетенції; відповідає за експертно-криміналістичне забезпечення роботи ЦНП УДАІ УМВС області; контролює діяльність експертів сектору з питань дотримання методик проведення експертиз та досліджень, дотримання процесуальних норм і розпорядчих документів у частині участі в слідчих діях та оперативно-розшукових заходах; організовує та безпосередньо здійснює рецензування висновків експертиз, виконаних працівниками експертної служби області за напрямком діяльності відділу [124].

Детальніше пояснимо, що ж таке *висновок експерта*, це буде доречним у ході нашої роботи. Так, М. Костицький зазначає, що висновок експерта потрібно оформлювати зрозумілою мовою, спеціальні терміни мають бути роз'яснені. Важливими моментами

висновку є його простота і переконливість, аргументованість і ясність [95, с.119].

У логічній структурі висновку експерта виділяють три компоненти:

1) загальне правило – наукове положення, з якого виходив експерт (велике посилення);

2) конкретні дані про досліджуваний об'єкт – ознаки, вихідні дані (менше посилення або аргумент);

3) висновок, тобто нове знання, що одержане шляхом розумового висновку [135, с. 22].

Також начальник сектору комплексного дослідження транспортних засобів і документів, що їх супроводжують, контролює виконання вимог щодо додаткових заходів з удосконалення організації комплексних досліджень ТЗ і документів, що їх супроводжують; особисто очолює та контролює виконання положення про функціонування СПДГ із проведення складних комплексних досліджень ТЗ і документів, що їх супроводжують; особисто формує статистичну звітність відповідно сектору та здійснює контроль за веденням відповідної облікової документації [124].

Облікова документація має досить важливе значення, вона є частиною документообігу. Кожна організація має здійснювати облік усіх господарських операцій. Як правило, будь-які рухи оформляються виправдувальними документами, що є обліковими.

Зупинимося на понятті статистичної звітності, яка також має важливе значення для адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів.

*Статистична звітність* – це офіційний документ, у якому містяться статистичні дані про роботу підзвітного підприємства чи установи, які занесені в суворо обумовлену форму і мають бути обов'язково надані вищій та контрольній організації в затверджені строки [140].

Важливість обов'язків начальника сектору комплексного дослідження транспортних засобів і документів, що їх

супроводжують, акцентується ще й тим, що він контролює дотримання внутрішнього розпорядку співробітниками сектору; здійснює неухильне дотримання вимог інструкції щодо прийому, зберігання та видання матеріалів і речових доказів, які надійшли на дослідження, та контролює її виконання підлеглими. У складі комісії бере участь у перевірці стану зберігання речових доказів відділу; бере участь у комплексному інспектуванні та контрольних перевірках у складі комісій НДЕКЦ при УМВС та УМВС України в відповідній області [124].

Хотілося б зазначити, що інспектування та контрольні перевірки також мають важливе значення для нашого дослідження адміністративно-правового статусу суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів, адже вони дозволяють вчасно й ефективно виявляти порушення в цій сфері.

Також начальник сектору комплексного дослідження транспортних засобів і документів вирішує питання про організацію взаємодії з іншими підрозділами ОВС із застосування експертно-криміналістичних методів і техніко-криміналістичних засобів.

Експертно-криміналістичні методи та техніко-криміналістичні засоби мають важливе значення для дослідження адміністративно-правового статусу суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють регулювання експертно-криміналістичних досліджень ТЗ.

Зазначимо, що *техніко-криміналістичний (криміналістичний) засіб* – це будь-які прилади, інструменти, матеріали, речовини, використовувані для збирання і дослідження доказів: фотоапарат, електронно-оптичний перетворювач, штангенциркуль, слідокопіювальна стрічка, магнітний порошок тощо. Сукупність цих засобів становить криміналістичну техніку у вузькому розумінні [141].

За письмовими заявами юридичних або фізичних осіб **експерт** надає платні послуги, перелік яких затверджується Кабінетом Міністрів України, з наданням письмового висновку встановленого зразка. Під час здійснення цих заходів він застосовує свої спеціальні

знання для виявлення, фіксації та вилучення слідів й інших речових доказів. Застосовує всі наявні методи та технічні засоби для правильного й науково обґрунтованого вирішення поставлених питань у межах своєї компетенції.

Експерт проводить криміналістичне дослідження з метою встановлення первинних номерів вузлів та агрегатів ТЗ, а також перевірки справжності документів на ТЗ. Про виявлені первинні номери вузлів та агрегатів ТЗ письмово доповідає керівництву Центру та начальнику відділення реєстраційно-екзаменаційної роботи (ЦНП) для вирішення питання по суті. За результатами дослідження дає письмовий висновок.

Звичайно, термінологія, яку ми використовуємо в дослідженні, є досить специфічною: *первинні номери вузлів та агрегатів ТЗ*.

Експерт виконує автотоварознавчі експертизи й експертизи з комплексного дослідження транспортних засобів і документів, що їх супроводжують.

Автотоварознавчі експертизи також потребують розгляду в цьому дослідженні. Загалом зазначаємо, що *автотоварознавча експертиза* – це дослідження, що встановлює реальну вартість пошкодженого або викраденого транспортного засобу, його вузлів і деталей. Потреба в автоекспертизі в контексті автострахування зумовлена тим, що страхові компанії часто виробляють недостовірну низьку оцінку збитку ТЗ, щоб заощадити власні кошти. Об'єктами автотоварознавчої експертизи можуть бути як самі транспортні засоби, так і їх пошкоджені частини.

Експерт також здійснює судову експертизу та дослідження в кримінальних провадженнях, адміністративних, цивільних і господарських справах, дослідження в позасудовому провадженні, виконує інші роботи в межах своєї компетенції.

У процесуальній літературі в межах характеристики прав та обов'язків експерта іноді виділяють два поняття – «наукова компетенція» та «процесуальна компетенція» [33; 74, с. 21]. До першого відносять певний обсяг спеціальних знань, якими володіє експерт і які необхідні для здійснення експертизи; до другого –

сукупність передбачених законом прав та обов'язків. Уважається, що ці два поняття є частинами одного цілого – компетенції експерта. Однак компетенція експерта як суб'єкта процесу може бути схарактеризована саме через сукупність його процесуальних прав та обов'язків. А наукова компетенція передбачає спеціальну здатність експерта як суб'єкта процесу, але не є частиною його правового статусу.

Експерт безпосередньо бере участь в огляді місця події, оперативно-розшукових заходах і слідчій діяльності; забезпечує дотримання встановленого порядку проведення судової експертизи і функціонування криміналістичних обліків (ідентифікаційних номерів ТЗ, змінених ідентифікаційних номерів ТЗ, підписів і печаток посадових осіб ЦНП ДАІ МВС та експертів з комплексного дослідження транспортних засобів і документів, що їх супроводжують, автотоварознавчої експертизи та експертизи вартості відділу інженерно-технічної, економічної та товарознавчої експертизи (далі – КДТЗДСАЕЕВ)); контролює ведення електронної інформаційно-аналітичної бази обліку експертиз і досліджень [124].

На доречну думку Р. Ковалю, з якою нам слід погодитися, з появою нових інформаційних технологій, основою яких є впровадження засобів обчислювальної техніки, зв'язку, систем телекомунікації, інформація стає постійним і необхідним атрибутом забезпечення діяльності держави, юридичних осіб, громадських організації та громадян. Від її якості й достовірності, оперативності її одержання залежать численні рішення, що ухвалюються на різних рівнях – від глави держави до пересічного громадянина [87, с. 7].

І звичайно, сучасні електронні інформаційно-аналітичної бази є важливими для обліку і ТЗ, і порушників.

Начальник сектору комплексного дослідження транспортних засобів і документів, що їх супроводжують, веде контрольно-наглядові справи експертів з КДТЗДСАЕЕВ з обслуговування ЦНП УДАІ УМВС України у відповідній області, наглядову справу з СПДГ; бере участь у розробленні методичних рекомендацій, довідкових посібників, інших засобів методичного забезпечення



судово-експертної діяльності; готує матеріали щодо висвітлення діяльності сектору в ЗМІ; порушує клопотання перед начальником ЦНП щодо перевірки: номерів вузлів та агрегатів ТЗ за національною базою даних АІС «Автомобіль», безпосередньо готує запити до Укрбюро Інтерполу стосовно можливого перебування ТЗ у розшуку; забезпечує проведення інструктажів працівників сектору, які заступають у наряди, від'їжджають у службові відрядження [124].

У ході дослідження статусу суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють регулювання експертно-криміналістичних досліджень ТЗ, слід проаналізувати поняття «інструктаж».

*Інструктаж* (від фр. instruire – «інформувати, навчати, наставляти») – це вид навчання, пояснення завдання; в охороні праці супроводжується подальшою перевіркою засвоєного і реєстрацією в спеціальному журналі. Особи, які показали незадовільні знання, до самостійної роботи не допускаються і зобов'язані знову пройти інструктаж. Розрізняють (виходячи зі змісту і призначення) вступний, первинний, повторний, позаплановий і цільовий інструктаж [77].

Експерту перший раз звичайно важко оглянути транспортний засіб і знайти всі подробиці на ньому, тому більш досвідчені працівники пояснюють йому, інструктують його.

Важливо акцентувати, що начальник сектору комплексного дослідження транспортних засобів і документів, що їх супроводжують, перевіряє та вивчає поведінку працівників сектору поза службою, їх сімейно-побутові умови; проводить індивідуальну виховну роботу з підлеглими, здійснює практичні заходи щодо зміцнення дисципліни; забезпечує особистий контроль за ефективністю роботи підлеглих, готує узагальнені матеріали; контролює дотримання персоналом сектору антикорупційного законодавства; здійснює контрольні перевірки роботи експертів сектору; відповідає за стан службової та виконавської дисципліни в секторі, своєчасне та якісне виконання підлеглими службових завдань і функціональних обов'язків; у межах своєї компетенції організовує взаємодію з іншими службами та підрозділами ОВС, установами державного управління; відповідає за організацію і

проведення службової та функціональної підготовки експертів сектору КДТЗДСАЕЕВ; організовує стажування молодих експертів, проведення професійної підготовки з особовим складом сектору; відповідає за збереження криміналістичної техніки, яка перебуває в його користуванні [124].

*Криміналістична техніка* – цим терміном у сучасній криміналістиці пояснюється насамперед розділ криміналістичної науки (досить великий), а в другу чергу – сукупність технічних засобів, тобто приладів, апаратури, обладнання, інструментів, матеріалів тощо, що застосовуються для збирання та дослідження доказів у процесі судочинства [97, с. 130].

Також начальник сектору відповідає за організацію безпеки персоналу сектору, його теоретичну та практичну підготовку, уміння професійно реагувати та діяти в нестандартних ситуаціях, проведення ретельних інструктажів з детальним роз'ясненням обов'язків кожного працівника та норм їх правового соціального захисту; вивчає та використовує в практичній діяльності передові форми та методи проведення досліджень, ухвалює заходи щодо впровадження необхідних науково-технічних засобів, призначених для виявлення фіксації та вилучення об'єктів, які мають доказове значення; забезпечує дотримання вимог Дисциплінарного статуту ОВС [124;66].

Статут при цьому визначає сутність службової дисципліни, обов'язки осіб рядового і начальницького складу ОВС України стосовно її дотримання, види заохочень і дисциплінарних стягнень, порядок і права начальників щодо їх застосування, а також порядок оскарження дисциплінарних стягнень [66].

Начальник сектору комплексного дослідження транспортних засобів і документів, що їх супроводжують, організовує детальний аналіз запитів і доповідає начальнику відділу про можливість та ресурси для задоволення вимог замовника з проведення досліджень (випробувань) у визначені строки; відповідає за якісну організацію робіт з виконання умов запитів; контролює хід і результати роботи субпідрядників; відповідає за інформування замовника про всі

відхилення від договору, які відбуваються під час виконання замовлення; за дорученням керівництва розглядає матеріали скарг, проводить повторні дослідження (випробування), узагальнює інформацію, готує проекти відповідей та подає їх на розгляд повноважному керівництву; відповідає за обробку та захист персональних даних у базі персональних даних АПС «Автоексперт» [124].

Автоматизована інформаційно-пошукова система «Автоексперт» – це інноваційне вирішення для забезпечення оперативного, повного й достовірного обліку інформації щодо проведення експертних оглядів, досліджень та експертиз транспортних засобів і реєстраційних документів. АПС «Автоексперт» – надійний помічник ОВС України в боротьбі зі злочинами у сфері обігу автотранспорту [18; 19].

АПС «Автоексперт» побудована як глобальна інформаційна мережа з трьома рівнями ієрархії: центральний рівень (ДНДЕКЦ), на якому функціонує центральна БД «Автоексперт»; регіональний (НДЕКЦ), на якому функціонують регіональні БД «Автоексперт»; місцевий рівень – мережа пунктів експертних оглядів, у яких через локальну базу даних здійснюється вся поточна робота [18].

Тим самим начальник сектору ТЗ і документів, що їх супроводжують, здійснює важливу матеріально-технічну операцію у сфері експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів, а саме забезпечує обробку та захист персональних даних у відповідній базі автоматизованої інформаційно-пошукової системи «Автоексперт», що забезпечує оперативне, повне й достовірне облікування інформації щодо проведення експертних оглядів, досліджень та експертиз транспортних засобів і реєстраційних документів до них.

Начальник сектору бере участь у підготовці презентаційних матеріалів щодо діяльності підрозділу; в узагальненні отриманих від структурних підрозділів НДЕКЦ при УМВС матеріалів, документів, інформації, а також пропозицій до проекту рішення з питань, що виносяться на обговорення, подає пропозиції до проектів підсумкових матеріалів; після підписання рішень у межах своєї

компетенції контролює їх виконання, узагальнює результати виконання; бере участь у плануванні основних заходів НДЕКЦ при УМВС та контролюванні їх виконання, в узагальненні інформації щодо результатів їх реалізації в межах своєї компетенції; у підготовці документів організаційного характеру до проведення службових нарад з обговорення підсумків службової діяльності та завдань, що впливають з рішень колегії, указівок та доручень керівництва УМВС України у відповідній області, МВС України; у взаємодії з контрольним підрозділом Штабу УМВС України в області з питань контролю виконання; у здійсненні обліку та після розгляду керівництвом НДЕКЦ при УМВС може надавати за належністю контрольні картки, що надійшли зі Штабу УМВС України в певній області. При поверненні контрольних карток виконавцями може перевіряти правильність їх заповнення, а також наявність документів, що підтверджують повноту і якість виконання. Також бере участь у забезпеченні контролю за виконанням законів України, указів, розпоряджень і доручень Президента України, постанов Верховної Ради України, постанов і розпоряджень Кабінету Міністрів України, розпорядчих документів Міністра та керівництва Міністерства, начальника УМВС України у відповідній області та його заступників, інших документів, що поставлені на контроль Штабом УМВС України в певній області, Плану основних заходів НДЕКЦ при УМВС, тематичних планів, які розробляються, затверджуються в установленому порядку, протоколів і рішень службових нарад [124].

Таким чином, начальник сектору ТЗ і документів, що їх супроводжують, з погляду адміністративного права здійснює комплекс заходів контрольного та організаційного характеру (планування, облік та узагальнення) щодо забезпечення ЕКДТЗ.

Начальник сектору комплексного дослідження транспортних засобів і документів, що їх супроводжують, уповноважений (має право): за дорученням начальника НДЕКЦ при УМВС представляти службу в органах виконавчої влади, галузевих службах УМВС України у відповідній області з питань, що належать до його компетенції та в межах наданих повноважень; брати участь у

службових нарадах під час розгляду питань щодо стану виконавської дисципліни; вимагати від підлеглих належного виконання покладених на них обов'язків, вносити пропозиції щодо застосування заходів дисциплінарного впливу та заохочень, установлення розмірів посадових окладів, стимулювальних виплат; погоджувати черговість надання підлеглим відпусток, порушувати мотивовані клопотання про внесення змін до графіку відпусток, а також перерозподіл робочого часу підлеглих у межах наявного фонду; вживати заходів для забезпечення персоналу від будь-якого невинновданого внутрішнього або зовнішнього комерційного, фінансового або іншого тиску і впливу, який може негативно позначитися на якості роботи; тимчасово, з метою забезпечення своєчасного та якісного виконання службових завдань і доручень та найбільш важливих заходів, з урахуванням реального навантаження здійснювати перерозподіл функціональних обов'язків підлеглих; вживати заходів для унеможливлення залучення персоналу до будь-якої діяльності, яка б знизила довіру до компетентності, неупередженості чи об'єктивності його діяльності; знайомитися з текстом атестацій керівників структурних підрозділів, висловлювати свої зауваження щодо об'єктивності оцінки особистої їх дисциплінованості та стану виконавської дисципліни в очолюваних ними підрозділах; вносити пропозиції щодо підвищення ефективності системи контролю та заходів реагування за порушення виконавської дисципліни; вести ділові телефонні переговори з територіальними підрозділами експертної служби в межах своєї компетенції (з питань виконання рішень оперативних нарад; ведення інформаційно-аналітичної роботи; обліку результатів службової діяльності; удосконалення форм і методів ведення статистичної звітності; запиту інформації на виконання доручень керівництва); здійснювати запити та отримувати від структурних підрозділів НДЕКЦ при УМВС інформацію відповідно до отриманих доручень і наданих повноважень; доступ до інструкцій, стандартів, настанов та довідкових даних, що стосуються роботи НДЕКЦ при УМВС [124].

Він також має право самостійного доступу до службових приміщень пунктів експертного огляду транспортних засобів при всіх ЦНП УДАІ, службових кабінетів у приміщенні НДЕКЦ при УМВС у відповідній області; безпосередньо підпорядковується начальнику відділу ІТЕТЕ (інженерно-технічної, економічної та товарознавчої експертизи) НДЕКЦ при УМВС України у відповідній до адміністративно-територіального поділу області (за відсутності останнього – начальникові НДЕКЦ при УМВС). Інженерно-технічна, економічної та товарознавча експертиза звичайно мають для нас дещо побічне значення, але іноді ТЗ потребує проведення цих видів експертиз [124]

Отже, адміністративно-правовий статус начальника сектору комплексного дослідження ТЗ і документів, що їх супроводжують, полягає в тому, що він має досить значний спектр прав та обов'язків в адміністративно-правовому аспекті щодо ЕКДТЗ.

Наразі перейдемо безпосередньо до аналізу основних прав та обов'язків **старшого експерта** сектору комплексного дослідження транспортних засобів і документів, що їх супроводжують, автотоварознавчої експертизи та експертизи вартості відділу інженерно-технічної, економічної та товарознавчої експертизи НДЕКЦ.

Згідно з Положенням про функціонування спеціалізованої постійно чинної групи (далі – СПДГ) із проведення складних комплексних досліджень транспортних засобів і документів, що їх супроводжують, старший експерт сектору бере участь в її роботі. СПДГ за наказом начальника НДЕКЦ утворюється з найбільш досвідчених працівників – експертів зі значним практичним досвідом. СПДГ має забезпечувати дослідження особливо складних об'єктів [124].

Старший експерт сектору також проводить судові експертизи холодної зброї, дактилоскопічні, трасологічні експертизи, товарознавчі, експертизи комплексного дослідження транспортних засобів і документів, що їх супроводжують, та автотоварознавчі експертизи в кримінальних провадженнях, адміністративних,

цивільних і господарських справах, дослідження в позасудовому провадженні, виконує інші роботи в межах своєї компетенції; безпосередньо бере участь в огляді місця події, оперативно-розшукових заходах і слідчих діях; забезпечує дотримання методик дослідження, встановленого порядку проведення судової експертизи і функціонування криміналістичних обліків; надає юридичним та фізичним особам платні послуги, перелік яких затверджується Кабінетом Міністрів України; бере участь у розробленні методичних рекомендацій, довідкових посібників, інших засобів методичного забезпечення судово-експертної діяльності [124].

При цьому зазначимо, що документи ділять на чотири групи: 1) письмові акти, які можуть бути доказами юридичних відносин чи фактів, що викликають правові наслідки; 2) офіційне посвідчення особи (паспорт, трудова книжка, посвідчення); 3) історично достовірні письмена (архівні документи); 4) матеріальні об'єкти, в яких містяться необхідні дані (перфокарта, дискета, диск) [165, с. 336].

Таким чином, на старшого експерта сектору покладено, на наш погляд, досить значний обсяг прав та обов'язків в адміністративно-правовому аспекті експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів, адже він і здійснює досить багато експертиз, і безпосередньо бере участь в огляді місць подій, і забезпечує дотримання методик дослідження, і бере участь у розробленні методичних рекомендацій, і надає платні послуги та багато іншого.

Організація науково-методичного забезпечення судово-експертної діяльності та організаційно-управлінська діяльність державних спеціалізованих установ покладаються на міністерства та інші центральні органи виконавчої влади, до сфери управління яких належать державні спеціалізовані установи, що здійснюють судово-експертну діяльність. Для розгляду найважливіших питань розвитку судової експертизи, що мають міжвідомчий характер, при Міністерстві юстиції України створюється Координаційна рада з проблем судової експертизи, яка діє відповідно до Положення про неї, що затверджується Кабінетом Міністрів України. Методики

проведення судових експертиз підлягають атестації та державній реєстрації в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів. Міністерство юстиції забезпечує видання міжвідомчого науково-методичного збірника «Криміналістика та судова експертиза»[123].

Тим самим адміністративно-правовий статус суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів, має досить важливе значення, особливо зараз в умовах реформування системи державної влади (міністерств та інших центральних органів виконавчої влади, до сфери управління яких належать окреслений нами в роботі вид діяльності).

У разі відсутності головного експерта старший експерт надає начальнику сектору статистичну звітність про роботу пункту експертного огляду ТЗ при обласному Центру надання послуг ДАІ, за об'єктивність якої несе персональну відповідальність. Неухильно дотримується вимог інструкції щодо прийому, зберігання та видання матеріалів і речових доказів, які надійшли на дослідження. Дотримується вимог внутрішнього розпорядку; службової та виконавської дисципліни, своєчасно та якісно виконує службові завдання та функціональні обов'язки, обмеження, передбачені законодавством щодо працівників міліції, правил з охорони праці та пожежної безпеки [124].

На нашу думку, яку ми акцентуємо, наразі взято курс на децентралізацію, і якщо він буде вдалим, то природно, що державні спеціалізовані установи, які здійснюють судово-експертну діяльність (зокрема й пов'язану з адміністративно-правовим регулюванням ЕКДТЗ), із часом також зазнають деяких структурних змін.

За дорученням керівництва Центру старший експерт вирішує питання щодо організації взаємодії з іншими підрозділами ОВС із застосування експертно-криміналістичних методів і техніко-криміналістичних засобів. За письмовими заявами юридичних або фізичних осіб проводить платне комплексне дослідження ТЗ і супровідних документів із виданням письмового висновку встановленого зразка. Під час проведення цих заходів застосовує



спеціальні знання для виявлення, фіксації та вилучення слідів й інших речових доказів. Застосовує всі наявні методи та технічні засоби для правильного і науково обґрунтованого вирішення поставлених питань у межах своєї компетенції [124].

Погоджуємося, що старший експерт вирішує важливі питання щодо організації взаємодії з іншими підрозділами ОВС із застосування експертно-криміналістичних методів і техніко-криміналістичних засобів. У сфері ЕКДТЗ на нього покладено відповідальний спектр різноманітних завдань.

Також старший експерт сектору проводить криміналістичне дослідження з метою встановлення первинних номерів вузлів і агрегатів ТЗ, а також перевірки справжності документів на ТЗ. Про виявлені первинні номери вузлів та агрегатів ТЗ доповідає начальнику сектору комплексного дослідження ТЗ і документів, що їх супроводжують, автотоварознавчої експертизи й експертизи вартості відділу інженерно-технічної, економічної та товарознавчої експертизи та начальнику центру з надання послуг, пов'язаних із використанням автотранспортних засобів, для вирішення питання по суті. Поручує клопотання перед начальником Центру з надання послуг, пов'язаних із використанням автотранспортних засобів щодо перевірки номерів вузлів та агрегатів ТЗ за національною базою даних і базами даних мережі Інтерполу щодо можливого перебування ТЗ у розшуку. Бере участь у треступеневому контролі якості виконання висновків експерта, виконаних працівниками експертної служби області за напрямком діяльності сектору [124].

Старший експерт сектору комплексного дослідження транспортних засобів і документів допомагає начальнику сектору готувати узагальнені матеріали за напрямками роботи сектору; бере участь у контрольних перевірках роботи експертів сектору; вивчає та використовує в практичній діяльності передові форми та методи проведення досліджень, ухвалює заходи щодо впровадження необхідних науково-технічних засобів, призначених для виявлення, фіксації та вилучення об'єктів, які мають доказове значення; відповідає за збереження криміналістичної техніки, яка перебуває в

його користуванні; бере участь у навчанні співробітників ДАІ УМВС України в певній області основ володіння техніко-криміналістичними засобами та методами виявлення ознак зміни номерів на агрегатах ТЗ, підробки документів водія; дотримується вимог Дисциплінарного статуту ОВС, вимог документації системи управління; надає пропозиції з удосконалення системи управління. Дотримується правил конфіденційності на робочих місцях; інформує начальника та керівника відділу якості про надходження повістки з вимогою дати свідчення в суді щодо дослідження, яке він проводив [124].

Старший експерт сектору комплексного дослідження ТЗ і документів як посадова особа бере участь у підготовці документів організаційного характеру до проведення службових нарад з обговорення підсумків службової діяльності та завдань, що впливають з рішень колегиї, указівок і доручень керівництва УМВС України у відповідній області, МВС України; у забезпеченні контролю за виконанням законів України, указів, розпоряджень і доручень Президента України, постанов Верховної Ради України, постанов та розпоряджень Кабінету Міністрів України, розпорядчих документів Міністра та керівництва Міністерства, начальника УМВС України у відповідній області та його заступників, інших документів, що поставлені на контроль Штабом УМВС України в певній області відповідно до адміністративно-територіального поділу.

На нашу думку, адміністративно-правовий статус експерта у сфері ЕКДТЗ потребує вдосконалення, спрямованого на підвищення його престижу, установлення самостійності, виключення певних залежностей, суб'єктивних перешкод і впливу на його діяльність. Високий науковий рівень дослідження, чіткі формулювання у висновку, його наочність та обґрунтованість допоможуть переконливо показати можливості експертизи в дослідженні доказів. При тому вдосконалення правового статусу експерта сприятиме забезпеченню належності, достатності, допустимості та достовірності висновку експерта в сучасній Україні.

Отже, адміністративно-правовий статус експерта в сфері ЕКДТЗ передбачає сукупність його обов'язків здійснювати вчасно та якісно

дослідження ТЗ і документів, що їх супроводжують, із правом вимагати від вищих керівників усіх необхідних засобів для здійснення таких досліджень та обов'язку нести адміністративну відповідальність за неналежне виконання своїх обов'язків та кримінальну відповідальність за надання завідомо неправдивого висновку.

На погляд науковців, провідним суб'єктом забезпечення безпеки дорожнього руху, що має статус державного органу, була дотепер і залишається *Державна автомобільна інспекція МВС України*. Адже вона і застосовує заходів примусу, і здійснює реєстраційно-дозвільну діяльність, і має інші досить вагомні права й обов'язки. Звичайно, Державтоінспекція має діяти злагоджено з системою установ судово-експертної діяльності для виявлення, так би мовити, «нечистих» автомобілів, які рухаються нашими шляхами [124; 149].

Основними завданнями Державтоінспекції є реалізація в межах своєї компетенції державної політики щодо забезпечення безпеки дорожнього руху: організація контролю за додержанням законів, інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху й охорони навколишнього середовища від шкідливого впливу автотранспортних засобів (далі – транспортних засобів); удосконалення регулювання дорожнього руху з метою забезпечення його безпеки та підвищення ефективності використання транспортних засобів; виявлення та припинення фактів порушення безпеки дорожнього руху, а також виявлення причин і умов, що сприяють їх вчиненню [149].

Державтоінспекція відповідно до покладених на неї завдань перевіряє наявність сертифікатів на відповідність транспортних засобів вимогам чинних в Україні правил, норм і стандартів; здійснює автоматизований облік, накопичення, оброблення та використання даних про транспортні засоби, що підлягають державній реєстрації органами Державтоінспекції, зокрема відповідних даних про митне оформлення та нотаріальне посвідчення угод щодо них, інформації правоохоронних органів про перебування

транспортних засобів у розшуку, під арештом тощо, а також даних, що надходять до органів МВС у межах міжнародного співробітництва у сфері боротьби зі злочинністю; здійснює в установленому порядку на автомобільних дорогах у місцях розташування контрольних пунктів перевірки транспортних засобів та їх власників з метою припинення переміщення викраденого транспорту за межі України; здійснює закупівлю товарів, робіт і послуг, пов'язаних із розробленням і виробництвом державних номерних знаків для транспортних засобів і спеціальної бланкової продукції, обладнання і технічних засобів, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху та виробленням ідентифікаційних номерів транспортних засобів згідно з вимогами міжнародних і державних стандартів, а також програмного забезпечення та технічних засобів, пов'язаних із функціонуванням автоматизованих систем у сфері безпеки дорожнього руху та організації автоматизованої мережі передання даних у ній [120; 149].

Із викладеного вище можна зробити висновок, що Державтоінспекція є провідним суб'єктом забезпечення безпеки дорожнього руху, що має статус державного органу, вагомою є її роль і в здійсненні експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів.

Підрозділи Державтоінспекції мають права, передбачені законами України «Про міліцію» [68], «Про дорожній рух» [64] та іншими нормативно-правовими актами, що регулюють їх діяльність. Так, працівники Державтоінспекції під час виконання службових обов'язків мають право: на здійснення контролю за діяльністю, пов'язаною з виготовленням, ремонтом і перевіркою технічного стану транспортних засобів, перевезенням вантажів і пасажирів, іншими видами діяльності суб'єктів господарювання, що впливають на безпеку дорожнього руху; на отримання від органів юстиції, митних і правоохоронних органів необхідної інформації про митне проходження й оформлення транспортних засобів, нотаріальне посвідчення угод щодо них, перебування транспортних засобів у розшуку, під арештом тощо, зокрема інформацію, що надходить до

органів МВС у межах міжнародного співробітництва у сфері боротьби із злочинністю [149].

Таким чином, Державтоінспекція МВС України як публічний суб'єкт організації проведення експертиз у сфері ЕКДТЗ характеризується наявністю повноважень контролю за діяльністю, пов'язаною з виготовленням, ремонтом і перевіркою технічного стану транспортних засобів; на отримання від органів юстиції, митних і правоохоронних органів необхідної інформації про митне проходження й оформлення транспортних засобів; право на інформацію, що надходить до органів МВС у межах міжнародного співробітництва у сфері боротьби із злочинністю.

Таким чином, підсумовуючи наведений вище матеріал, можна зробити такі висновки щодо адміністративно-правового статусу суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють регулювання ЕКДТЗ:

1) поняття правового статусу є вихідним для поняття адміністративно-правового статусу суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють регулювання ЕКДТЗ. Найбільш придатними для нашого дослідження є погляди тих науковців, які під правовим статусом розуміють сукупність прав і свобод, обов'язків і відповідальність, що встановлюють правовий статус органу чи конкретної особи в суспільстві;

2) особливу вагомість для комплексного розкриття місця і ролі адміністративно-правового статусу суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють регулювання ЕКДТЗ, становить категорія адміністративно-правового статусу;

3) адміністративно-правовий статус суб'єктів публічної адміністрації – це сукупність обов'язків, прав та спеціальних навичок і знань, які дозволяють суб'єктам публічної адміністрації здійснювати два види відносно відокремлених адміністративних дій – проводити експертизу документів і ТЗ зі складанням адміністративного акта індивідуального узагальнювального характеру, єдиного за своєю юридичною природою, забезпечувати документальну та транспортну експертизу ТЗ – формально як нероздільних одне від одного предметів.

### **1.3. Принципи адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів**

Принципи є основою будь-якої діяльності, і судово-експертна діяльність, і адміністративно-правове регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів не є винятком із цього загальновизнаного правила. У цьому підрозділі дослідження ми на основі використання знань із загальної теорії права, філософії права та спеціальних вузькопрофільних адміністративних актів в аналізованій сфері сформулюємо загальні та спеціальні принципи адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів.

Перш ніж досліджувати принципи адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ, нам слід визначитися з поняттям принципів взагалі, а також принципів судово-експертної діяльності зокрема.

У словнику іншомовних слів термін *принцип* визначається двома способами: 1) як первоначало – те, що лежить в основі певної теорії науки; 2) як внутрішнє переконання людини; основне правило поведінки [171, с. 547].

Термін *принцип* (від лат. *princīpium* – «початок, першооснова») сприйнятий усіма науками, зокрема і юриспруденцією. Теоретичну і практичну значущість цього поняття, а точніше категорії, переоцінити неможливо [46].

Цікавими для нашого дослідження є думки, висловлені В. Введенською, що філософський принцип динамічної збалансованості внутрішніх протилежностей полягає у прагненні будь-якої системи до самозбереження як цілісності з внутрішньо врівноваженою структурою в умовах дії універсального закону зростання безладдя [24, с. 58; 36, с. 67], зумовлює існування замкнутої системи «право-правопорушення». Згідно із зазначеним принципом будь-яке правопорушення породить право, що його припинить, а кожне право буде порушене. Винятків із цього правила немає: порушують як біблейські заповіді, так і внутрішні розпорядчі

документи установ і закладів. У зв'язку з цим існують особи, що зобов'язані зберігати в суспільстві режим дотримання прав і запобігання цим порушенням [36, с. 67].

У найбільш загальному вигляді вчені-правознавці під принципами права розуміють керівні засади (ідеї), які визначають зміст і спрямованість правового регулювання суспільних відносин. Значення принципів права полягає в тому, що вони в стислому вигляді, концентровано відображають найсуттєвіші риси права, є його квінтесенцією, сутність [206, с. 128].

Спрямовуючи свої погляди на розуміння принципів адміністративного права, Ю. Битяк доречно, на наш погляд, зазначає, що це вихідні, об'єктивно зумовлені основоположні засади, відповідно до яких формується й функціонує система та зміст цієї галузі права [9, с. 29].

Ми поділяємо погляди В. Голованова про те, що принципи, як і закони, є відбиттям об'єктивного змісту дійсності, постають у ролі своєрідних засобів організації будь-якого процесу пізнання. Їх зміст має низку спільних ознак: логічна форма; об'єктивність змісту, історичність буття та інше. Таким чином, закон є принципом методології пізнання, а принцип у свою чергу – законом у гносеологічній функції [42, с. 82].

Підсумовуючи окреслений вище матеріал можемо узагальнити, що *принципи є відбиттям об'єктивного змісту дійсності (у нашому разі адміністративно-правового регулювання судово-експертної діяльності), вони також постають у ролі своєрідних засобів організації будь-якого процесу пізнання.*

Принципи є фундаментом, основою, підґрунтям не лише цього виду діяльності, але й механізму адміністративно-правового регулювання судово-експертної діяльності, що ми будемо детально розглядати в другому розділі дослідження.

На слухний погляд П. Репешко, з яким ми повністю погоджуємося в аспектах проблематики, що нами розглядається, судово-експертна діяльність не може залишатися в незайманому стані, осторонь від системних реформ правоохоронної та

правозахисної діяльності, судочинства та правосуддя, що зумовлює проведення подальших досліджень перспектив удосконалення державного управління в організації судово-експертної діяльності та його складових елементів, які втілені в загальних і спеціальних принципах [159, с. 7].

Отже, з погляду вчених, принципи судово-експертної діяльності – це керівні основоположні теоретичні та практичні засади, що становлять основу судової експертизи та практичної діяльності судового експерта в межах його законних повноважень, прав та обов'язків. Це зокрема такі принципи:

- законність (усі дії у процесі судово-експертної діяльності мають перебувати в рамках закону та відповідати йому);

- дотримання прав, свобод та законних інтересів фізичних та юридичних осіб;

- незалежність судового експерта (експерт не має перебувати в будь-якій залежності – матеріальній або службовій – від будь-якої зі сторін);

- припустимість використання методів, засобів і способів проведення експертних досліджень (обраний метод проведення має адекватно відповідати експертному дослідженню);

- повнота та об'єктивність експертних досліджень (раціональний підбір методик для комплексного, системного дослідження з метою встановлення максимально об'єктивної істини);

- максимальне збереження об'єктів експертного дослідження (принцип, основою якого є намагання причинити мінімальний збиток об'єкту експертного дослідження);

- дотримання професійної етики судового експерта (професійна поведінка судового експерта відповідно до нормативних документів, усвідомлення та дотримання моральних норм) [178].

Р. Гуцул зазначає, що критерієм оцінки висновків експерта, як й інших джерел доказів, є належність, достовірність, достовірність. І потрібно пам'ятати, що при проведенні дослідження фіксування його результатів здійснюється з додержанням зазначеного в законі процесуального порядку. Навіть, власне, беручи до уваги два



висновки експерта з аналогічних питань від сторони захисту та сторони обвинувачення у разі їх розходження, питання застосованих експертом методів матиме вирішальне значення для однозначного позитивного результату при його розгляді [48, с. 202].

У своїх працях Ю. Фомін слушно доводить, що дотримання принципів верховенства права, законності, демократії, пріоритету прав і свобод людини і громадянина, рівності та заборони зловживання владою в діяльності ОВС є одним із кроків у напрямку реалізації цим органом публічної адміністрації соціальносервісних функцій [201, с. 11].

У працях Н. Іващенко та О. Орлюка, які досліджували проведення судових експертиз з питань інтелектуальної власності, акцентується, що практикою напрацьовано ще низку принципів проведення судових експертиз: компетентність експерта, можливість перевірки експертного дослідження, взаємодія суб'єктів судово-експертної діяльності, дотримання безпеки та прав особистості експерта при проведенні дослідження [76, с. 11].

Сутність терміна *компетентність*, на слушний погляд С. Ківалова та Л. Білої-Тіунової, полягає в знанні предмета діяльності, наявності професійної освіти, навичок у роботі, вивченні й оволодінні передового досвіду. Звичайно, поняття «компетентність» і «професіоналізм» є досить близькими за змістом, однак не тотожними. В юридичній літературі зазначається, що термін *професіоналізм* означає глибоке і всебічне знання та володіння практичними навичками в певній галузі суспільної діяльності [28, с. 52].

Г. Губін доречно зазначає, що судово-експертна діяльність ґрунтується на низці принципів, що забезпечують неупередженість, незалежність експерта під час здійснення судових експертиз, і допомагає гарантувати експерту свободу у виборі того чи іншого методу дослідження. Як показує практика, до переліку принципів слід додати принцип науковості, оскільки він допомагає постійно вдосконалювати методи та способи дослідження і впроваджувати нові рекомендації [46].

Виконання судово-експертної діяльності має ґрунтуватися на принципі науковості. Це означає відповідність експертних засобів (методів, методик, технологій) науковим даним, проведення експертних досліджень із використанням сучасних досягнень науки і техніки. Не зрозуміло лише, чому цей принцип не позначено в законі. З самого початку виникнення експертних установ на науковість звертали увагу і навіть зазначали це в назві таких установ (*кабінети науково-судової експертизи, інститути науково-судової експертизи, науково-дослідні інститути судових експертиз*) [46].

Тому Г. Губін пропонує принцип науковості додати до принципів судово-експертної діяльності, що, на нашу думку, цілком правильно. Його думки та важливість принципу науковості, а також співпраці у сфері ЕКДТЗ підтверджує у своїх працях і М. Федосєєв, який зазначає, що співпраця правоохоронних органів України, зокрема експертних підрозділів, з науково-дослідними установами та виробничими підприємствами дозволила налагодити виробництво спеціально розроблених для КДТЗ приладів та іншої криміналістичної техніки (пристроїв електрохімічного травлення, апаратних комплексів, дефектоскопів, сканерів, товщиномірів тощо). Пріоритетним напрямком криміналістичного забезпечення експертів з КДТЗ і документів, що їх супроводжують, є впровадження в практичну діяльність спеціалізованих програм для ідентифікації номерів агрегатів, створення і розширення автоматизованих інформаційно-пошукових систем, баз даних та обліків автотранспорту зі зміненими або знищеними ідентифікаційними номерами, маркувальними позначеннями та підробленими правовстановними документами [199, с. 138].

На слухний погляд Р. Сопільника, з яким ми повністю погоджуємося, об'єктивність, повнота, правильність експертного дослідження визначаються відповідністю методів та висновків експерта сучасному рівню наукового і технічного знання [175, с. 194].

Висновки, яких доходить експерт у процесі проведення експертизи, мають ґрунтуватися на всебічному вивченні наданих

слідчим об'єктів із залученням спеціальних знань та необхідного комплексу засобів, методів і методик дослідження [175, с. 194].

Для якісного проведення судово-експертної діяльності взагалі та ЕКДТЗ зокрема, для того щоб експерт був компетентним, обізнаним і будував свою роботу на дотриманні як загальних, так і спеціальних принципів адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ, якісною має бути і система професійно-психологічної підготовки судових експертів.

Принципи, на яких має базуватися система професійно-психологічної підготовки судових експертів, визначаються на основі мети, завдань і специфіки їх загальної та спеціальної професійної підготовки, а також основних цілей і завдань психологічної підготовки експертів [179, с. 49].

У своїх працях С. Шевцов і С. Лозова виділяють *принципи формування системи професійно-психологічної підготовки судових експертів*: принцип урахування вікових та індивідуальних особливостей судових експертів, що проходять підготовку; принцип науковості; принцип доступності; принцип міцності засвоєння знань, умінь і навичок; принцип оптимістичного підходу до кожного без винятку судового експерта, що проходить підготовку; принцип тісного співробітництва; принцип практичного застосування набутих теоретичних знань судового експерта зі спеціальних і психологічних дисциплін; принцип постійного оновлення змісту, методів, прийомів підготовки судових експертів; принцип урахування специфіки навчання працівників експертної служби МВС (авторитарність, дисциплінованість, ретельність, патріотизм) [179, с. 49].

У відборі кандидатів до експертної служби обов'язково висуваються певні вимоги до рівня професійної компетенції працівників. У загальному вигляді модель фахівця розуміється як певний образ, еталон, ідеал, який має бути реалізований у процесі підготовки, з тим щоб працівник експертної служби відповідав сучасним вимогам до цієї професії [179, с. 16].

У своїх працях С. Шевцов і С. Лозова, на наш погляд, доречно виділяють вимоги до сучасного експерта-професіонала у вигляді

трех самостійних, але в той же час взаємопов'язаних між собою блоків. Перший блок – уміння самостійно знаходити необхідні знання (пошук нової інформації, швидке орієнтування в сучасній класифікації джерел, навички швидкого читання, складання конспекту, реферування, анотування тощо); потреба постійного самовдосконалення; навички роботи в колективі та індивідуально; комунікативні уміння; уміння творчо вирішувати актуальні завдання; правова самосвідомість. Другий блок (фаховий) містить дисциплінованість; уміння швидко орієнтуватися в складних умовах; уміння аналізувати обставини, що склалися; уміння приймати на цій основі зважене рішення; уміння нести відповідальність за підлеглих; уміння визначати стратегічні та тактичні цілі, чітко їх формулювати та відшукувати оптимальні шляхи їх досягнення; просторове мислення; уміння орієнтуватися на місцевості; навички збирання інформації в різних умовах. І останній третій блок – громадянська позиція, національна свідомість, толерантне ставлення до інших думок і світоглядних позицій, дотримання загальнолюдських принципів моралі [179, с. 17].

В. Безчастний та А. Собакарь, які аналізували суміжні з нами проблеми, доречно зазначають, що державна політика транспортної безпеки України має визначатися з урахуванням пріоритетності національних інтересів України у згаданій сфері та здійснюватися шляхом реалізації відповідних стратегій і програм згідно з чинним законодавством. Вона має базуватися на таких принципах: гарантованого забезпечення державою функціонування і розвитку систем забезпечення безпеки на транспорті; поширення державного контролю і нагляду в зазначеній сфері на виробників, імпортерів і власників транспортних засобів будь-яких форм власності і видів діяльності; забезпечення адекватності санкцій (покарань), що застосовуються, до ступеня суспільної небезпеки порушень норм і правил; координації дій із забезпечення антитерористичної безпеки на транспорті; координації дій із використання транспорту з метою захисту населення і територій в частині цивільної оборони, у надзвичайних ситуаціях природного і техногенного характеру, а

також під час ліквідації їх наслідків з одночасним недопущенням створення надзвичайних ситуацій під час експлуатації транспортної інфраструктури; формування єдиних принципів і підходів професійного добору, підготовки і перепідготовки працівників транспортної сфери, регулювання їх праці; зміцнення кадрової професійної бази транспортної бази, удосконалення системи спеціалізованих навчальних закладів відповідно до перспективних вимог до висококваліфікованих фахівців транспорту [173].

Безперечно, здійснення державної політики транспортної безпеки є не лише засобом регулювання транспортного процесу, а й передусім інструментом забезпечення інтересів держави. Її ефективність визначатиметься чітким дотриманням обраних пріоритетів, надійним правовим, організаційним, матеріальним та інформаційним забезпеченням заходів державного регулювання безпеки перевезень, об'єднанням зусиль органів державної влади, місцевого самоврядування та громадськості для досягнення спільної мети, запобігання реальним і потенційним загрозам виникнення аварій і катастроф на транспорті та їх наслідків [173].

**Принципи** – це фундамент, основа, що в концентрованому вигляді виражає об'єктивну істину, яку потрібно утвердити в сучасній сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ, і за допомогою них оптимізувати діяльність усіх органів публічної адміністрації, визначати їх спрямованість і необхідність діяти, а також виокремити найсуттєвіші риси, які сприятимуть пошуку оптимальних шляхів у цьому спектрі суспільних відносин [196, с. 202].

На слушний погляд О. Олійника, що досліджував дещо суміжну з нами проблематику, принципи адміністративно-правового регулювання судово-експертної діяльності в концентрованому і зібраному вигляді виражають об'єктивну основу, яку потрібно утвердити в сучасній сфері судово-експертної діяльності, забезпечити діяльність усіх органів публічної адміністрації, визначати їх спрямованість і необхідність діяти, а також виокремити найсуттєвіші риси, які сприятимуть пошуку оптимальних шляхів у

цьому спектрі суспільних відносин [133, с. 4]. Ми повністю погоджуємося з ним і вважаємо його думку придатною для нашого дослідження.

Якщо звернутися до чинного законодавства, то згідно зі статтею 3 Закону України «Про судову експертизу» судово-експертна діяльність здійснюється на принципах законності, незалежності, об'єктивності і повноти дослідження [70]. Саме ці визначені законодавцем принципи, на думку О. Олійника, і будуть спеціальними щодо адміністративно-правового регулювання судово-експертної діяльності, однак вони тісно співвідносяться із загальними. Тобто загальні принципи є підґрунтям, на якому розвиваються спеціальні принципи [133, с. 7].

О. Олійник визначає, що *принцип верховенства права* – це принцип, в якому публічна адміністрація при здійсненні адміністративно-правового регулювання судово-експертної діяльності визнає такі цінності природного права, як справедливість, гуманність, забезпечення права і свобод людини і громадянина, і ці надбання перебувають на найвищому ієрархічному щаблі в структурованій системі [133, с. 7]. А. Самбор і Н. Смілик доповнюють його, зазначаючи, що як би там не було, але впровадження та утвердження верховенства права, принципу, який поєднує верховенство прав і свобод людини із принципом законності в діяльності органів держави та окремих їх посадових осіб, має бути визначальне для країни, і жодним чином значущість цього принципу не можна применшувати [166, с. 60].

Далі у своїх працях О. Олійник досліджує принцип законності, принцип гласності, принцип самостійності, і ми можемо взяти його думки за основу під час аналізу принципів адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів. Так, *принцип законності* в цій сфері діяльності виявляється у трьох аспектах: передбачає правове закріплення компетенції структур законодавчої, виконавчої та судової влади в питаннях судової експертизи та державних (недержавних) форм її проведення, здійснення її на основі закону, дотримання

конституційних прав і свобод людини; принцип поведінки фізичних осіб; вимога точного та неухильного виконання законів і заснованих на них підзаконних нормативно-правових актів щодо судово-експертної діяльності всіма суб'єктами права [133, с. 7]. *Принцип гласності* щодо адміністративно-правового регулювання судово-експертної діяльності є обмеженим. Так, експерт не має право розголошувати відомості, які стали йому відомі в ході проведення експертизи. *Принцип самостійності* в цій сфері застосовується повною мірою, адже експерт, здійснюючи певний вид експертизи, діє самостійно, згідно з власними переконаннями та компетентністю [133, с. 7].

Розуміння принципів, яке висловлює в своїх працях О. Олійник, можемо розглядати як підґрунтя, як таке, що отримало подальший розвиток, наукові положення щодо принципів адміністративно-правового регулювання судово-експертної діяльності. Також заслуговують на увагу, на наш погляд, положення про те, що принципи адміністративно-правового регулювання судово-експертної діяльності доцільно класифікувати на загальні та спеціальні. *Загальні принципи* єдині для всіх адміністративно-правових відносин, спеціальні – лише щодо питань адміністративно-правового регулювання судово-експертної діяльності.

Підтримуючи О. Олійника, слід зазначити, що, на наш погляд, визначені законодавцем у Законі України «Про судову експертизу» принципи (законності, незалежності, об'єктивності і повноти дослідження) і будуть загальними щодо адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ.

Підкреслюючи окреслене вище положення, нам би хотілося наголосити, що в результаті детального аналізу Закону України «Про судову експертизу» виявлено загальні принципи адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ із метою подальшого формування спеціальних принципів, які не знайшли свого законодавчого оформлення.

*Під принципами адміністративного права слід розуміти основні вихідні, об'єктивно зумовлені засади, на яких базується*

*діяльність суб'єктів адміністративного права, забезпечуються права та свободи людини і громадянина, нормальне функціонування громадянського суспільства та держави [12, с. 63].*

На погляд В. Галуцька та О. Єщук, загальні принципи українського адміністративного права закріплені в Конституції України, конкретизуються і розвиваються в законодавчих та інших нормативно-правових актах. До цих принципів можна віднести *принцип пріоритету прав та свобод людини і громадянина; принцип верховенства права; принцип законності; принцип рівності громадян перед законом; принцип демократизму правотворчості й реалізації права; принцип взаємної відповідальності держави і людини; принцип гуманізму і справедливості у взаємовідносинах між Державою та Людиною [12, с. 64-65].*

Слушними для нашого дослідження є погляди П. Репешко, що досліджувала схожу з нами проблематику. Вона визначила такі принципи державного управління в організації судово-експертної діяльності, як *галузевий та міжгалузевий, територіальний, принципи єдиноначальності та колегіальності [159, с. 3-7].* Адже ефективна організація системи установ судово-експертної діяльності, державного управління в цій сфері має також важливе значення і для вирішення більш спеціальних завдань – дотримання принципів адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ.

Основні принципи адміністративного права є міцним фундаментом, на якому розвиваються спеціальні принципи. Хотілося б акцентувати, що принципи застосовуються не тільки на певних стадіях огляду, але й під час усього процесу дослідження, наповнюючи його. Ми будемо класифікувати принципи адміністративно-правового регулювання судово-експертної діяльності на загальні та спеціальні і в ході подальшого нашого дослідження розглянемо їх детальніше.

Розглядаючи *загальні принципи* адміністративно-правового регулювання судово-експертної діяльності, виділяємо *принцип інтересу держави щодо недопущення легалізації нерозмитнених ТЗ.*



На погляд П. Карпухіна, з яким ми повністю погоджуємося, продаж автомобілів – це, певно, найприбутковіший бізнес у світі. У зв'язку з цим проблема перешкоджання легалізації (продажу) викрадених злочинцями автомобільних засобів залишається надто актуальною і потребує подальшого наукового пошуку нових форм, засобів і заходів боротьби з правопорушеннями в цій сфері. В Україні автомобільний бізнес найбільш найпоширеніший – автомобілі продають не лише солідні автосалони, а й фізичні особи, які шукають заможних клієнтів і перепродують їм автомобілі, як правило, у поганому технічному стані (частіше після дорожньо-транспортних пригод), не розмитнені в установленому законом порядку, викрадені чи з підробленими номерними агрегатами [81, с.71].

На державному рівні ухвалено нормативно-правові акти, які впорядковують продаж ТЗ і недопущення легалізації викрадених та нерозмитнених автомобілів. Хотілося б ще акцентувати, що держава зацікавлена в тому, щоб автомобільний ринок був насичений так званими «чистими» автомобілями, документи яких відповідають саме цьому ТЗ, який розмитнений правильно, але в цій сфері існує ще чимало проблем, які треба вирішувати (їх розглянемо в підрозділі 3.2).

Ще одним загальним принципом адміністративно-правового регулювання судово-експертної діяльності є *принцип неупередженості суб'єкта публічної адміністрації (конфлікт інтересів)*. Цей принцип слід, на наш погляд, розкрити таким чином: неупередженість як обов'язок публічної адміністрації та її посадових осіб безсторонньо ставитися до всіх учасників правовідносин, заявляти про конфлікт інтересів у разі його наявності та вживати заходів для його подолання [153]. Це стосується також і адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ на сучасному етапі.

Отже, загальними принципами адміністративно-правового регулювання судово-експертної діяльності є принцип інтересу держави щодо недопущення легалізації нерозмитнених ТЗ і принцип неупередженості суб'єкта публічної адміністрації (конфлікт інтересів).

За нашим дослідженням, основним завданням працівників Експертної служби МВС України при дослідженні ТЗ і реєстраційних документів є виявлення, запобігання і припинення кримінальних правопорушень, пов'язаних із незаконним заволодінням ТЗ, знищенням, підробленням, заміною ідентифікаційних номерів вузлів та агрегатів або заміною без дозволу відповідних органів номерної панелі з ідентифікаційним номером ТЗ і частковим чи повним підробленням бланка документа та його змісту шляхом застосування спеціальних знань. При цьому працівники Експертної служби МВС України зобов'язані вести щоденний облік досліджених ТЗ, дані про які заносяться до спеціального журналу, який ведеться в електронному вигляді та щомісяця роздруковується [56].

Тактика огляду криється в послідовних стадіях – оглядовій, статичній та динамічній [181]. Принципи застосовуються не лише на певних стадіях огляду, але й під час усього процесу дослідження, наповнюючи його.

*Спеціальні принципи* адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів слід розглядати в тісному взаємозв'язку із загальними принципами. Усі принципи разом становлять єдину та комплексну систему.

Звичайно для проведення експертизи комплексного дослідження ТЗ і документів, що їх супроводжують, слід мати та вміти використовувати спеціальні наукові вузькопрофільні знання, адже це досить складна експертиза, що потребує і уважності, і професійних вмінь, і компетентності, і знання ТЗ та їх особливостей у різних виробників тощо.

На слушний погляд О. Литвинова та М. Тагаєва, що досліджували в деяких аспектах суміжну з нами проблематику, спеціальними знаннями є отримані в результаті навчання або практичного досвіду і доступні вузькому колу осіб, які беруть участь у процесі [116].

*Спеціальні знання* – це сукупність науково обґрунтованих відомостей окремого (спеціального виду), якими володіють особи – спеціалісти – у межах будь-якої професії в різних галузях науки,

техніки, мистецтва та ремесла і відповідно до норм кримінально-процесуального законодавства використовують їх для успішного вирішення завдань кримінального судочинства [162, с. 57; 61, с. 229]. Так, цілями огляду ТЗ (їх визначають десять, ми ж візьмемо для розгляду лише ті, що стосуються окресленої в дослідженні тематики) є такі: 1) отримати достатні дані для подальшого надання в суд чіткого опису загального стану ТЗ; 2) виявити суттєві розбіжності між заводською технічною характеристикою ТЗ і його фактичними параметрами; 3) визначити, чи відповідає ТЗ вимогам нормативних документів, що регламентують його конструкцію та використання; 4) ідентифікувати, вилучити, забезпечити цілісність і процесуально закріпити будь-який предмет чи об'єкт, що підлягає науково-технічному дослідженню; 5) записати необхідні дані для подальшої організації слідчого експерименту з використанням непошкодженого ТЗ тієї ж марки та моделі (якщо в цьому є подальша необхідність) [22, с. 226]. Усе це має знати експерт, і це лише незначна частина різноманітних нюансів.

Саме такими спеціальними знаннями має володіти експерт для проведення комплексного дослідження ТЗ і документів, що їх супроводжують. Звичайно, він має бути професіоналом у своїй справі, володіти та слідкувати за інноваціями у сфері випуску ТЗ, способами підробок у документах і номерах кузовів, інших фальсифікаціях, а також має постійно вдосконалювати свої навички, досягаючи вершин майстерності у своїй професії.

До того ж експерт буде передувати на спеціалізованій службі, яка, на думку Л. Білої-Тіунової, має таке визначення: спеціалізована служба – це служба в митних органах, податкових органах, органах внутрішніх справ, органах пожежної безпеки, дипломатична служба [27, с. 67].

Наступним спеціальним принципом адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів є принцип, що досить важливий та актуальний сьогодні, – *принцип вузької спеціалізації* суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють адміністративно-правове регулювання ЕКДТЗ.

Природно, що у вузькій спеціалізації є два боки. До позитивних аспектів можна віднести те, що в суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють адміністративно-правове регулювання ЕКДТЗ, є спрямованість роботи лише в одному напрямку, вони детально вивчають його, удосконалюють знання в цій сфері. До негативних аспектів можна віднести те, що експерти, які працюють у цих установах, якщо втратять роботу, то їм, можливо, одразу важко буде знайти для себе іншу реалізацію, адже деякі з них мають дуже вузькі знання.

Але все ж таки ми підтримуємо той погляд, що в суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють адміністративно-правове регулювання ЕКДТЗ, має бути вузька спеціалізація, для того щоб вони могли ефективно та на високому рівні здійснювати такий вид досліджень.

Наступним спеціальним принципом, який ми розглянемо в ракурсі цього дослідження, є *принцип пріоритету майнових прав громадян на володіння і користування своїми ТЗ та забезпечення публічного економічного інтересу*.

У статті 316 Цивільного кодексу «право власності» визначається як непохитне право громадянина на якусь річ, майновий статок. Використання надбання (нерухомого, інтелектуального, речового) на власний розсуд закріплено на законодавчому рівні [138]. Але громадяни мають бути впевнені, що придбаний ними автомобіль, що прибув з-за кордону, розмитнений правильно, що його документи – це документи саме на цей автомобіль тощо. В іншому разі невинний фактично громадянин має доводити потім, що він не знав про таку ситуацію, і може мати правові проблеми та ще й позбавляється свого власного вже ТЗ.

Ще одним не менш важливим спеціальним принципом адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ є *принцип комплексності дослідження ТЗ і документів, що його супроводжують*. Ми не можемо розглядати окремо ТЗ, а окремо документи, що його супроводжують, ця процедура має бути

проведена тільки в комплексі, системно, адже ці елементи взаємопов'язані між собою.

Принципи адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ – це об'єктивна основа діяльності публічної адміністрації, що здійснює його і виражає основоположні засади судово-експертної діяльності у цій сфері, забезпечує права громадян на володіння, користування і розпорядження ТЗ (захист від незаконної реєстрації викрадених ТЗ) і публічний економічний інтерес держави щодо недопущення легалізації на території України нерозмитнених ТЗ.

Стосовно значення принципів адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ слід акцентувати, що вони є підґрунтям адміністративно-правового механізму, активним центральним, хоча й теоретичним елементом у формуванні та розвитку ефективної системи суспільних відносин, яка складається в цій сфері.

Ми традиційно поділяємо принципи адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ на дві категорії – загальні та спеціальні. *Загальні* – інтересу держави щодо недопущення легалізації нерозмитнених ТЗ; принцип неупередженості суб'єкта публічної адміністрації (конфлікт інтересів); *спеціальні* – використання спеціальних наукових вузько-профільних знань; вузької спеціалізації суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють адміністративно-правове регулювання ЕКДТЗ; принцип пріоритету майнових прав громадян на володіння і користування своїми ТЗ та забезпечення публічного економічного інтересу; принцип комплексності дослідження ТЗ і документів, що його супроводжують.

Таким чином, як висновки до розділу зазначимо такі положення:

1. Сьогодні автомобілі є набагато комфортнішими та безпечнішими, ніж у давні часи, але й віртуознішими стали дії правопорушників, шахраїв і злодіїв, що намагаються легалізувати транспортні засоби, які, наприклад, були ввезені на територію України незаконним шляхом, викраденні у нас чи за кордоном, тощо.

2. У кожного з науковців у сфері адміністративного права є своя думка щодо об'єктів адміністративно-правових відносин;

проаналізувавши всі ці визначення детально, ми змушені констатувати, що вони не мають досить сутнісних антагоністичних неузгодженостей.

3. Природним є те, що в умовах багатоманітності наукових дефініцій зазначеної категорії (адміністративно-правових відносин) учені формують її дещо по-різному, виділяючи, підкреслюючи ту чи іншу її складову.

4. Об'єктом адміністративно-правового регулювання досліджень транспортних засобів є право водіїв та інших учасників дорожнього руху на проведення законної, незалежної, об'єктивної та повної судової експертизи ТЗ і реєстраційних документів, що їх супроводжують, на основі спеціальних знань про ТЗ і реєстраційні документи, що їх супроводжують, а також організаційно-правова діяльність публічної адміністрації щодо забезпечення діяльності експертів та експертних установ, які здійснюють дослідження ТЗ і реєстраційних документів, що їх супроводжують.

5. Аналізуючи експертно-криміналістичне дослідження транспортних засобів як об'єкт адміністративно-правового регулювання, слід зазначити, що до кола наших наукових інтересів входить ЕКДТЗ і документів, що їх супроводжують. Доречно розділити її умовно на два самостійні підвиди, де виокремити як один вагомий об'єкт дослідження ТЗ і другий, звичайно не менш вагомий об'єкт – документи, що його супроводжують.

6. Дослідження транспортного засобу – це лінійно різновид інженерно-технічної експертизи, а функціонально – трасологічної (якщо можна так окреслити, одиничний із багатьох випадків трасологічної експерти). Документи, що його супроводжують (ТЗ), належать до основного виду (підвиду) криміналістичної експертизи, а саме технічної експертизи документів.

7. Особливу вагомість для розкриття місця і ролі поняття та змісту адміністративно-правового статусу суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють регулювання ЕКДТЗ, становить категорія правового статусу.

8. Найбільш придатними для цього дослідження є погляди тих науковців, які під правовим статусом розуміють сукупність прав і свобод, обов'язків і відповідальність, що встановлюють правовий статус органу чи конкретної особи в суспільстві.

9. Досить вдалу позицію щодо окресленої проблематики займає та група вчених, які розглядають зміст адміністративно-правового статусу, включаючи до його складу суб'єктивні права, юридичні обов'язки особи в сукупності з їх правосуб'єктністю та адміністративною відповідальністю, а в деяких випадках – і дисциплінарною відповідальністю.

10. Суб'єктами публічної адміністрації, які здійснюють регулювання ЕКДТЗ, є експертна служба Міністерства внутрішніх справ України, експерти сектору комплексного дослідження транспортних засобів і документів, що їх супроводжують, автотоварознавчої експертизи та експертизи вартості відділу інженерно-технічної, економічної та товарознавчої експертизи НДЕКЦ, Державна автомобільна інспекція МВС України, які відповідно до адміністративно-правових норм мають право реалізовувати покладену на них у цій сфері компетенцію.

11. Принципи є відображенням об'єктивного змісту дійсності (у нашому разі – адміністративно-правового регулювання судово-експертної діяльності), вони також виступають у ролі своєрідних засобів організації будь-якого процесу пізнання.

12. Принципи є фундаментом, основою, підґрунтям не лише аналізованого виду діяльності, але й механізму адміністративно-правового регулювання судово-експертної діяльності.

13. Для якісного проведення судово-експертної діяльності взагалі та експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів зокрема, для того щоб експерт був компетентним, обізнаним і будував свою роботу на дотриманні як загальних, так і спеціальних принципів адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ, якісною має бути також і система професійно-психологічної підготовки судових експертів.

14. Принципи – це фундамент, основа, що в концентрованому вигляді виражає об’єктивну істину, яку необхідно утвердити в сучасній сфері адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень ТЗ, і за їх допомогою оптимізувати діяльність усіх органів публічної адміністрації, визначати їх спрямованість і необхідність діяти, а також виокремити найсуттєвіші риси, які сприятимуть пошуку оптимальних шляхів у цьому спектрі суспільних відносин.

15. Основні принципи адміністративного права є міцним фундаментом, на якому розвиваються спеціальні принципи. Принципи застосовуються не лише на певних стадіях огляду, але й під час усього процесу дослідження, наповнюючи його.

16. Класифікувати принципи адміністративно-правового регулювання судово-експертної діяльності слід на загальні та спеціальні. Загальні принципи адміністративно-правового регулювання судово-експертної діяльності – інтересу держави щодо недопущення легалізації не розмитнених ТЗ; принцип неупередженості суб’єкта публічної адміністрації (конфлікт інтересів). Спеціальні принципи адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ слід розглядати в тісному взаємозв’язку із загальними принципами.

17. Експерт має досконало володіти спеціальними знаннями для проведення комплексного дослідження ТЗ і документів, що їх супроводжують. Звичайно, він має бути професіоналом своєї справи, володіти та слідкувати за інноваціями у сфері випуску ТЗ, способами підробок у документах і номерах кузовів, інших фальсифікаціях, а також мусить постійно вдосконалювати свої навички, досягаючи вершин майстерності у своїй професії.

18. Принципи адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ – це об’єктивна основа діяльності публічної адміністрації, яка здійснює його і виражає основоположні засади судово-експертної діяльності в цій сфері, забезпечує права громадян на володіння, користування і розпорядження ТЗ (захист від незаконної реєстрації викрадених ТЗ) і публічний економічний інтерес держави щодо недопущення легалізації на території України нерозмитнених ТЗ.



# МЕХАНІЗМ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЕКСПЕРТНО-КРИМІНАЛІСТИЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

## 2.1. Поняття та зміст механізму адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів

Безпека функціонування транспорту є частиною національної безпеки країни, стан його розвитку відображає рівень цивілізації суспільства, а отже, актуалізує формування державної політики з убезпечення дорожнього руху, охорони життя та здоров'я його учасників, власності, довкілля та інших суспільних відносин в Україні [112, с. 3].

Дослідження експертно-криміналістичних досліджень в адміністративно-правовому аспекті має надзвичайно важливе значення. Адже державою гарантується захист законних інтересів громадян, яким має забезпечуватися, що придбаний ними автомобіль, так би мовити, «чистий», без кримінального минулого, розмитнений у законний спосіб, його ідентифікаційний номер не фальсифікований, не підлягав змінам тощо. Цьому має сприяти адміністративно-правовий механізм експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів, поняття та зміст якого ми розглянемо в цьому розділі дослідження.

Попередньо ми вже сформулювали ЕКДТЗ як об'єкт адміністративно-правового регулювання, дослідили адміністративно-правовий статус суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють регулювання ЕКДТЗ, скласифікували принципи адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ та проаналізували їх, і тепер можемо

перейти до вивчення важливого елементу адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ, складного та теоретичного поняття – механізму адміністративно-правового експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів.

У чинному законодавстві України відсутнє визначення категорії цього правового феномену, і саме тому ми детально проаналізуємо наукові погляди щодо нього вчених у галузі адміністративного права та теорії права і визначимо його поняття.

Хотілося б акцентувати увагу, що перш ніж перейти до детального аналізу механізму адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ, на наш погляд, слід розглянути поняття «механізм правового регулювання» і «механізм адміністративно-правового регулювання».

Термін *механізм* походить від гр. *mechané* – «машина» і сьогодні має різні трактування, сутність та особливості яких залежать від сфери застосування. Найбільш уживано цей термін у технічній сфері, де він трактується як «пристрій, що передає або перетворює рух» [38, с. 665].

Категорія «механізм» у літературі з юриспруденції розглядається з різних поглядів: «механізм державно-правового регулювання», «механізм правового регулювання», «механізм адміністративно-правового регулювання» тощо [44, с. 23; 41, с. 10; 177, с. 64].

Як бачимо, нині це поняття не оминуло також і юриспруденцію, адже механізм пов'язує між собою різноманітні елементи у провідних сферах суспільних відносин, зокрема і в сфері, що нас цікавить у розрізі окреслених у підрозділі питань, – адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ. Під час розгляду цих питань звернемося до думки М. Цвіка, В. Ткаченка та Л. Богачова, що механізм правового регулювання може бути визначений як система послідовно організованих юридичних засобів (явищ), за допомогою яких досягаються цілі правового регулювання [63, с. 413].

Слід акцентувати увагу, що коли мова йде про криміналістичну характеристику, то термін *механізм* вживається досить часто – це і

механізм взаємодії між транспортним засобом і тілом людини, механізм наїзду легкового автомобіля, механізм взаємодії ТЗ при зіткненні тощо [198, с. 9]. Дослідження з вивчення механізму ДТП почали активно проводитися з середини 60-х років ХХ століття. У вітчизняній експертній практиці процес ДТП у теоретичному сенсі розглядався з погляду класичної механіки. 1965 року теоретичні передумови вперше отримали підтвердження в експериментальних роботах.

Під механізмом правового регулювання розуміють цілісне, результативне упорядкування й організацію суспільних відносин за допомогою системи правових засобів, відповідно до вимог соціально-економічного й політичного рівня розвитку суспільства [63, с. 289].

З погляду О. Скакун, механізм правового регулювання – це процес переведення нормативності права в упорядкованість суспільних відносин, здійснюваний суб'єктами правового регулювання за допомогою системи правових засобів, способів і форм з метою задоволення публічних і приватних інтересів учасників суспільних відносин, забезпечення правопорядку [170].

У своїх працях В. Лазарєв досить доречно зазначає, що механізм правового регулювання становить собою основну соціальну функцію права і держави. Звідси механізм, за допомогою якого досягаються цілі права і держави, є механізмом державно-правового регулювання. Це поняття дозволяє: 1) зібрати разом усі частини юридичної надбудови і чинники, що на неї впливають; 2) розставити їх на свої місця; 3) побачити ті основні функції, що виконуються юридичними, соціальними, психологічними й іншими чинниками у процесі правового регулювання, тобто у процесі виконання правом своїх функцій; 4) зрозуміти процес трансформації правових принципів і норм у поведінці (правомірне і протиправне), виникнення законності і правопорядку чи правового нігілізму; 5) обґрунтувати необхідність удосконалення правового регулювання в суспільстві, підвищення ефективності та якості реалізації права, рівня юридичної культури всього населення і професійної культури всіх працівників правоохоронних органів [130, с. 395].

Можемо підсумувати, що механізм правового регулювання є вихідним поняттям, більш загальним як для механізму адміністративно-правового регулювання, так і для тематики нашого дослідження, а саме механізму адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ.

*Механізм правового регулювання* як вихідне положення з механізму адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів – це один з основних засобів державного впливу на суспільні відносини, що становить собою систему правових засобів, за допомогою якої забезпечується результативний правовий вплив на суспільні відносини, й містить такі елементи: правові норми; правові відносини; правову відповідальність; правову свідомість та правову культуру, правові засоби та ін. [195, с. 133].

На думку В. Галуцька та В. Олефіра, *механізм адміністративно-правового регулювання (охорони)* – це засоби функціонування єдиної системи адміністративно-правового регулювання з метою забезпечення прав, свобод і публічних законних інтересів фізичних та юридичних осіб, функціонування громадянського суспільства і держави [12, с. 251]. До його складу входять: норми адміністративного права та їх зовнішнє вираження джерела адміністративного права; публічна адміністрація й принципи її діяльності; індивідуальні акти публічної адміністрації; адміністративно-правові відносини; форми адміністративного права; методи адміністративного права; адміністративно-правові режими; тлумачення норм адміністративного права; адміністративні процедури [12, с. 251].

Усі зазначенні вище елементи будуть також, на наш погляд, входити до механізму адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ.

На думку О. Олійника, що досліджував більш широку проблематику, об'єктом адміністративно-правового регулювання судово-експертної діяльності є право фізичних та юридичних осіб на проведення законної, незалежної, об'єктивної та повної судової

експертизи на основі спеціальних знань матеріальних об'єктів, явищ і процесів, які містять інформацію про обставини юридичної справи, а також діяльність публічної адміністрації щодо особливостей проведення адміністративно-деліктної експертизи, адміністративно-процедурної експертизи й експертизи у справах адміністративного судочинства; забезпечення умов праці судового експерта за місцеперебуванням об'єктів дослідження; створення судово-експертних спеціалізованих установ; забезпечення науково-методичної та організаційно-управлінської діяльності судово-експертних установ; забезпечення організаційно-правових засад діяльності Координаційної Ради з проблем судової експертизи; ведення державного Реєстру атестованих судових експертів; організаційно-правових засад атестації судових експертів; присвоєння кваліфікації судовим експертам із правом проведення певного виду експертизи; організаційно-правових засад діяльності Експертно-кваліфікаційної комісії; організаційно-правових засад здійснення навчання фахівців для спеціалізованих установ, що проводять судову експертизу; забезпечення спеціальної дисциплінарної та адміністративної відповідальності в зазначеній сфері [133, с. 6].

Досліджуючи на відміну від О. Олійника більш вузьку проблематику, ми встановили, що об'єктом адміністративно-правового регулювання досліджень ТЗ є право водіїв та інших учасників дорожнього руху на проведення законної, незалежної, об'єктивної та повної судової експертизи ТЗ і реєстраційних документів (далі – РД), що їх супроводжують, на основі спеціальних знань щодо ТЗ і РД, а також організаційно-правова діяльність публічної адміністрації щодо забезпечення діяльності експертів та експертних установ, які здійснюють дослідження ТЗ і РД, що їх супроводжують. Цього питання ми вже торкалися вище.

Загалом вважаємо за необхідне ще раз констатувати, що механізм правового регулювання є вихідним поняттям, більш загальним для механізму адміністративно-правового регулювання, він є також основою для механізму адміністративно-правового

регулювання експертно-криміналістичних досліджень, отже його складові відповідно будуть входити і до такого механізму. Ми вважаємо доречним зупинитися зараз на характеристиці окремих його складових.

Елементами механізму адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень, як уже було зазначено вище, є норми адміністративного права та їх зовнішнє вираження – джерела адміністративного права.

Що стосується норм адміністративного права, то вони посідають у структурі механізму адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ досить важливе місце, адже є первинною клітиною, основою регулювання цієї сфери суспільних відносин.

Окреслені вище думки підтверджуються С. Комісаровим і В. Развадовським, що, аналізуючи дещо схожу з нашою проблематику, досить влучно зазначають, що ефективність функціонування цілісного механізму адміністративно-правової охорони відносин у сфері безпеки дорожнього руху (а в нашому випадку – адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ) передусім залежить від системи адміністративно-правових норм, які передбачають порядок застосування заходів протидії порушенням правил, норм і стандартів у зазначеній сфері [130, с. 18; 131, с. 196].

У теорії права *під нормою права розуміють загальнообов'язкове правило поведінки, яке встановлене або санкціоноване державою і за порушення якого держава застосовує державний примус* [185, с. 107].

Тепер від правової норми поступово перейдемо до аналізу поняття адміністративно-правових норм в юридичній літературі.

Адміністративно-правові норми, на думку Ю. Битяка, В. Гаращука та О. Дьяченка, – це встановлені, ратифіковані або санкціоновані державою, забезпечені за необхідності її примусовою силою, загальнообов'язкові, формально визначені правила поведінки, які надаються учасникам суспільних відносин, що складають предмет адміністративного права, юридичні права й покладають на них юридичні обов'язки [9, с. 42].

На думку Т. Коломоєць і П. Лютікова, адміністративно-правова норма – це формально визначене, загальнообов’язкове правило поведінки, установлене та охоронюване державою, метою якого є регулювання суспільних відносин, що виникають, змінюються і припиняються у сфері забезпечення органами виконавчої влади й органами місцевого самоврядування реалізації та захисту прав, свобод і законних інтересів фізичних і юридичних осіб, а також у процесі державного і самоврядного управління у сферах соціально-економічного й адміністративно-політичного розвитку та охорони громадського порядку [15, с. 14-15].

Якщо звернутися до творів відомого французького вченого-адміністративіста Г. Бребана, можна помітити таке твердження, що сукупність адміністративно-правових норм визначає сутність адміністративно-правового регулювання в повному обсязі загального адміністративного права [31, с. 50].

*Адміністративно-правові норми у сфері ЕКДТЗ*, як провідний елемент досліджуваного нами механізму, – це встановлені, ратифіковані або санкціоновані державою, за необхідності забезпеченні примусом, загальнообов’язкові, формально визначені правила поведінки, які надаються учасникам суспільних відносин, юридичні права (наприклад, майбутньому автовласнику купити, так би мовити, «чистий ТЗ», не перебитий, з неперевареним номером тощо) й покладають на них юридичні обов’язки (наприклад, експерту якісно та неупереджено здійснити перевірку ТЗ і документів, що його супроводжують).

Як ми зазначали вище, зовнішнім вираженням адміністративно-правових норм, і зокрема у сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ, є джерела адміністративного права.

Під *джерелами адміністративного права* є прийняті уповноваженими органами акти правотворчості, які цілком складаються з адміністративно-правових норм чи містять хоча б одну з таких норм [9, с. 45]. Система джерел адміністративного права складається з таких актів правотворчості: 1) Конституція України [92]; 2) міжнародні договори, згоду на обов’язковість яких надано

Верховною Радою України; 3) акти України, що мають силу закону; 4) постанови Верховної Ради; 5) укази та розпорядження Президента України; 6) постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України; 7) нормативні накази керівників центральних органів виконавчої влади; 8) розпорядження голів місцевих державних адміністрацій; 9) рішення органів місцевого самоврядування, що містять адміністративно-правові норми [9, с. 46-47]. Останні три в переліку не зовсім, на наш погляд, властиві для сфери адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ.

Наступним елементом, що потребує нашого дослідження, є публічна адміністрація та принципи її діяльності. На думку В. Копейчикова, А. Колодія та С. Лисенкова, *принципи права* – це його основоположні засади, вихідні ідеї, що характеризуються універсальністю, загальною значущістю, вищою імперативністю і відображають суттєві положення права. Принципи права за своєю сутністю – це узагальнене відбиття об'єктивних закономірностей розвитку суспільства та людства в цілому. Притаманна принципам права властивість універсального й абстрактного засвоєння соціальної дійсності зумовлює їхню особливу роль у структурі правової системи, механізмі правового регулювання, правосвідомості і т. ін. *Залежно від функціонального призначення й об'єкта відображення принципи права поділяються на соціальноправові та спеціальноправові* [184, с. 134-135].

Зараз ми не будемо детально зупинятися на принципах як елементів механізму адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ, адже в підрозділі 1.3 детально окреслили ці принципи.

Наступним провідним елементом досліджуваного нами правового феномену механізму адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ є *індивідуальні акти публічної адміністрації*.

Хотілося б акцентувати, що індивідуальні адміністративні акти є найбільш поширеним засобом реалізації публічною адміністрацією владної компетенції щодо забезпечення завдань адміністративного права. Сутність їх полягає в тому, що вони встановлюють, змінюють або припиняють конкретні адміністративні правовідносини та



звернені до конкретних суб'єктів і об'єктів адміністративно-правового регулювання, їх дія припиняється після здійснення встановлених у них прав і обов'язків, тобто після одноразового їх застосування [12].

Видання індивідуальних адміністративних актів є близьким до нормативного, але не тотожне йому. Вони відрізняються від нормативних тим, що звернені до конкретних суб'єктів управлінських відносин і їх дія припиняється після здійснення встановлених у них прав і обов'язків, тобто після одноразового їх застосування [12].

У нас ще буде нагода звернутися до індивідуальних адміністративних актів загалом і зокрема до індивідуальних адміністративних актів у сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ, ми розглянемо їх детальніше та виокремимо відповідні критерії в наступному підрозділі.

Поняття правових відносин та їх об'єктів ми вже торкалися в підрозділі 1.1, проте для того щоб детально розкрити поняття та зміст механізму адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ, слід детальніше проаналізувати поняття **адміністративно-правових відносин**.

Правовідносини, на думку В. Головченка та В. Ковальського, – це врегульовані нормами права суспільні відносини, учасники яких є носіями суб'єктивних прав і обов'язків. Виникають вони за настання передбачених законом юридичних фактів [43, с. 123].

Як нам відомо з теорії адміністративного права, адміністративно-правові відносини (далі – АПВ) виникають між людьми і виключно між людьми та їх об'єднаннями, при цьому в адміністративному праві обов'язково одним з учасників відносин має бути суб'єкт публічної адміністрації [60, с. 36].

АПВ, на думку Л. Білої-Тіунової, з якою ми повністю погоджуємося, характеризуються значною різноманітністю залежно від суб'єктного складу, характеру і видів управлінської діяльності, від того, які функції державного управління реалізуються [3, с. 67].

На думку В. Колпакова, АПВ – це результат впливу адміністративно-правових норм на поведінку суб'єктів сфери державного управління, унаслідок якого між ними виникають сталі правові зв'язки державно-владного характеру [90, с. 35-36].

АПВ завжди мають державно-владний характер, тобто один із суб'єктів завжди наділений державою владними повноваженнями щодо інших учасників АПВ. У такому розумінні не є винятком і так звані «горизонтальні» адміністративно-правові відносини. Виникнення АПВ – це по суті об'єктивізація загальної управлінської волі держави в реальній поведінці конкретних суб'єктів. Цей процес складається з трьох послідовно здійснюваних етапів [90, с. 35-36].

Професор В. Галуцько у своїх працях розглядає АПВ у широкому та вузькому розумінні – так би мовити, у двох аспектах. На його погляд, АПВ у *вузькому сенсі* – це суспільні відносини, урегульовані нормами адміністративного права. У свою чергу під АПВ у *широкому сенсі* розуміють форму соціальної взаємодії публічної адміністрації та об'єктів публічної управління, що виникає на підставі адміністративно-правових норм з метою забезпечення прав і свобод людини і громадянина, нормального функціонування громадянського суспільства і держави, учасники якої мають суб'єктивні права і несуть юридичні обов'язки. АПВ мають структуру, що характеризується взаємопов'язаністю всіх її компонентів. До них відносять суб'єкти правовідносин, об'єкти правовідносин та юридичні факти [4, с. 68-70].

Придатними для нашого дослідження є думки А. Васильєва про те, що суб'єкт адміністративного права (адміністративно-правових відносин) – це такий потенційний учасник АПВ, який у силу особливостей свого правового статусу і комплексу соціальних умов свого функціонування здатен бути носієм адміністративних повноважень, обов'язків і відповідальності [34, с. 68].

Основні елементи, які підлягають експертизі в межах незалежної чи судової експертизи технічного стану автомобіля, – це незалежна технічна експертиза двигуна і його потужності; коробки передач; електроприладів; експертиза бампера; шасі; підвіски [139].

Об'єкти адміністративно-правових відносин ми розглянули детально в підпункті 1.1, і тому в цьому підрозділі детально аналізувати їх недоречно.

На наш погляд, у ракурсі окреслених у цьому підрозділі питань і для чіткішого розуміння складу відносин, що існують у галузі адміністративного права та є придатними для нашого дослідження адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів в Україні, слід детальніше уточнити поняття юридичних фактів.

Загалом ми вважаємо, що наступним елементом адміністративно-правових відносин, що сприяє їх виникненню, зміні чи припиненню, є різноманітні юридичні факти. Наприклад, особа придбала автомобіль, особливо, якщо він був у іншого господаря, – це і буде юридичним фактом (дією), що вимагає перевірки ТЗ експертом для визначення відповідності його номеру кузова, документів та інших ознак, що підтверджують, що він є, так би мовити, «чистим», без кримінального минулого тощо.

**Юридичний факт** – це конкретна життєва обставина, з якою норма права пов'язує виникнення, зміну чи припинення правових відносин. Науковці наголошують на тому, що юридичні факти забезпечують перехід від загальної моделі поведінки, закріпленої в правовій нормі, до конкретних правових відносин [152, с. 28]. У свою чергу В. Галуцько наводить дещо схоже визначення юридичних фактів як юридичних підстав виникнення, зміни або припинення правовідносин [11, с. 71].

Якщо звернутися до тлумачного словника юридичних термінів, то там юридичні факти визначаються як передбачені законом конкретні обставини, які складають основу для виникнення (зміни, припинення) конкретних правовідносин [208, с. 302].

Критеріїв класифікації юридичних фактів в юридичній літературі досить багато, ми не будемо детально зупинятися на всіх, а лише на деяких:

1. За наслідками, що настали, юридичні факти поділяються на:  
а) правоутворювальні; б) правозмінювальні; в) правоприпинювальні.

2. Залежно від наявності або відсутності зв'язку факту з волею суб'єкта їх поділяють на дії та події [90, с. 35-36].

Дії при цьому є результатом активного волевиявлення суб'єкта і поділяються на дії правомірні і неправомірні. *Правомірні дії* завжди відповідають вимогам адміністративно-правових норм. Відповідно *неправомірні дії* порушують вимоги адміністративно-правових норм.

Юридичні факти можна класифікувати і за іншими критеріями.

Розглядаючи структуру механізму адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ, досліджуючи його елементи, хотілося б зазначити, що адміністративно-правові відносини у сфері ЕКДТЗ є формою соціальної взаємодії органів державного управління та об'єктів, що виникає на підставі реалізації адміністративно-правових норм і має на меті забезпечення реалізації захисту прав, свобод і законних інтересів фізичних, юридичних осіб, публічного інтересу держави і суспільства в цілому.

Ще одним елементом механізму адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ є форми адміністративного права. В юридичній літературі за характером і правовою природою форми адміністративно-правового регулювання класифікуються на такі групи: 1) видання нормативних актів управління; 2) видання індивідуальних адміністративних актів управління; 3) укладення адміністративних договорів; 4) здійснення матеріально-технічних операцій; 5) учинення інших юридично значущих адміністративних дій [84, с. 185; 8, с. 276].

***Нормативно-правовий акт публічного адміністрування*** – це офіційний письмовий документ, прийнятий уповноваженим на це суб'єктом публічної адміністрації у визначеній законодавством формі та за встановленою процедурою, спрямований на регулювання суспільних відносин, що містить норми права, має неперсоніфікований характер і розрахований на неодноразове застосування [99]. Їх детальніше ми розглянемо в інших підрозділах роботи.

***Методи адміністративного права*** є ще однією складовою (елементом) механізму адміністративно-правового регулювання

ЕКДТЗ. На думку В. Галуцька та В. Олефіра, під методами адміністративного права розуміють способи, прийоми цілеспрямованого впливу норм адміністративного права на поведінку учасників адміністративно-правових відносини. *Основними методами адміністративного права є заохочення, переконання і примус* [12, с. 189]. Підрозділ 2.2 дослідження буде присвячено розгляду методів адміністративної діяльності публічної адміністрації у сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ.

Адміністративно-правові режими та тлумачення норм адміністративного права в контексті розгляду механізму адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ заслуговують на увагу.

*Адміністративно-правовий режим* – це певне поєднання адміністративно-правових засобів регулювання, що виявляється в централізованому порядку, імперативному методі правового впливу та юридичній нерівності суб'єктів правовідносин [9, с. 268].

Тлумачення норм адміністративного права є провідною частиною організаційно-правової роботи посадових осіб публічної адміністрації, що здійснюється ними в процесі застосування адміністративно-правових норм. Таким чином, правореалізація, правозастосування та тлумачення норм адміністративного права співвідносяться як ціле і частини. Існують різні види тлумачення правових норм – побутове та професійне, а також й інші критерії класифікації [12, с. 263].

Деякі вчені не відносять до механізму адміністративно-правового регулювання взагалі такі елементи, як адміністративно-правовий режим і тлумачення норм адміністративного права, але під час дослідження адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ ми взяли за основу широкий підхід до розкриття його елементів, саме тому торкнулися і цих елементів зазначеного правового феномену.

Також у контексті вивчення та дослідження механізму адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ слід дослідити ще один його елемент – *адміністративні процедури*. У сучасній англійській юридичній мові вживаються три терміни – *procedure, proceeding* і

*process*, але для позначення порядку діяльності публічної адміністрації використовується саме зазначене поняття.

Головне завдання адміністративних процедур – сприяння реалізації прав, свобод та законних інтересів фізичних і юридичних осіб. Процедурні норми складають основу позитивної діяльності публічної адміністрації [34]. Але тут не будемо детально досліджувати адміністративні процедури ЕКДТЗ, адже для цього виділено підрозділ, у якому більш ґрунтовно зупинимося на цьому елементі.

Підсумовуючи окреслений вище матеріал скажемо, що *механізм адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ* – це цілісний комплекс адміністративно-правових засобів, які спрямовано на забезпечення та проведення законної, незалежної, об'єктивної та повної судової експертизи ТЗ і РД, а також організаційно-правову діяльність публічної адміністрації стосовно забезпечення діяльності експертів та експертних установ, що здійснюють дослідження ТЗ і РД.

## **2.2. Форми і методи адміністративної діяльності публічної адміністрації у сфері адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів**

В юридичній літературі форми і методи адміністративної діяльності слушно називають інструментами публічної адміністрації [111, с. 253]. Саме за їх допомогою публічна адміністрації безпосередньо досягає мети своєї діяльності – публічного виконання законів на всій території України.

Учені під формами адміністративної діяльності публічної адміністрації розуміють зовнішнє вираження однорідних за своїм характером і правовою природою груп адміністративних дій посадових осіб і органів публічної адміністрації, здійснене в межах режиму законності та компетентності для досягнення адміністративно-правової мети – публічного забезпечення прав і

свобод людини і громадянина, нормального функціонування громадянського суспільства та держави [10, с. 225-226]. Зазначений підхід повною мірою залучається і до суспільних відносин у сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ.

Виходячи із зазначеного можна стверджувати, що під формами адміністративної діяльності публічної адміністрації (далі – ДПА) у сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ слід розуміти зовнішнє вираження однорідних за своїм характером і правовою природою груп адміністративних дій експертів, які здійснюють дослідження ТЗ і РД, що їх супроводжують, та підрозділів, в яких вони проходять службу, з метою забезпечення права водіїв та інших учасників дорожнього руху на проведення законної, незалежної, об'єктивної та повної судової експертизи ТЗ і РД, що їх супроводжують.

Традиційно до форм ДПА вчені-адміністративісти відносять: 1) видання адміністративних актів: а) видання підзаконних нормативних адміністративно-правових актів; б) видання адміністративних актів; 2) укладення адміністративних договорів; 3) учинення інших юридично значущих дій; 4) здійснення матеріально-технічних операцій [10, с. 226].

**Видання підзаконних нормативно-правових актів** – це правотворчий напрямок ДПА, що передбачає розпорядчу діяльність, спрямовану на виконання законів шляхом розробки та встановлення підзаконних правил загального характеру [10, с. 227].

У сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ суб'єкти публічної адміністрації видають численні нормативно-правові акти з метою деталізації законів України, передусім Закону України «Про судову експертизу». Зокрема це: Наказ Міністерства юстиції України від 8 жовтня 1998 року №53/5 «Про затвердження Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень та Науково-методичних рекомендацій з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень»; Наказ МВС України «Про затвердження Положення

про Експертно-кваліфікаційну комісію МВС України та атестацію судових експертів Експертної служби МВС України» від 15 грудня 2011 року № 923; Наказ Міністерства юстиції України від 02 жовтня 2008 року №1666/5 «Про порядок ведення Реєстру методик проведення судових експертиз»; Наказ Міністерства юстиції України від 30 липня 2010 року №1722/5 «Про перелік рекомендованої науково-технічної та довідкової літератури, що використовується під час проведення судових експертиз» та інші [79].

Також видаються спеціальні інструкції, що затверджують специфічні адміністративні процедури. Це зокрема QI.DKE.8/1.5.8-01.01 «Організація прийому, зберігання та видачі речових доказів»; QI.DSE.8/2.5.8-01.01 «Організації прийому, зберігання та видачі речових доказів»; QI.DTEE.8/4.5.8-01.01 «Організації прийому, зберігання та видачі речових доказів»; QI.DEEFE.8/5.5.8-01.01 «Організації прийому, зберігання та видачі речових доказів»; QI.DWTFSP.8.5.8-01.01 «Організація прийому, зберігання та видачі речових доказів»; QR.8-4.3-01 «Керування документацією системи управління»; QR.8-5.9-01 «Забезпечення якості результатів дослідження»; QI.8-5.8-01.01 «Інформаційно-аналітична система НДЕКЦ при УМВС України в Черкаській області»; QI.8-5.9.-01.01 «Порядок створення розрахунку вартості експертизи (дослідження) в НДЕКЦ при УМВС»; QF.8-5.10-01.00.1 «Папка-справа»; QF.8-4.3-01.00.1 «Протокол ознайомлення персоналу НДЕКЦ при УМВС з документом СУ» [79].

Провідним нормативно-правовим актом в аналізованій нами сфері є Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 31.05.2013 № 537 «Інструкція про порядок проведення криміналістичних досліджень транспортних засобів і реєстраційних документів, що їх супроводжують, працівниками Експертної служби МВС України», який визначає порядок організації та проведення криміналістичних досліджень ТЗ і РД, що їх супроводжують, оформлення їх результатів, заповнення форм відповідної звітності працівниками Експертної служби МВС України.



Саме в цьому нормативно-правовому акті з'ясовано та виділено основні моменти нашого дослідження в цьому підрозділі роботи, він має досить важливе значення в аспектах, що розглядаються нами.

Визначено, що дослідження ТЗ і РД, що їх супроводжують, здійснюються працівниками Експертної служби МВС України, яким у встановленому Законом України «Про судову експертизу» порядку присвоєно кваліфікацію судового експерта з правом проведення досліджень за відповідними експертними спеціальностями [80].

Крім того адміністративно-правове регулювання ЕКДТЗ регулюється такими різновидами адміністративної ДПА, як підзаконні нормативно-правові акти – постанови Кабінету Міністрів України від 20 червня 2000 року № 988 «Про утворення експертної служби Міністерства внутрішніх справ», від 07 вересня 1998 року № 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», від 04 червня 2007 року № 795 «Про затвердження переліку платних послуг, які надаються підрозділами Міністерства внутрішніх справ та Державної міграційної служби, і розміру плати за їх надання», Наказ Міністерства внутрішніх справ України та Державного комітету у справах охорони державного кордону України від 07 серпня 2000 року № 520/390 «Про затвердження Інструкції про спільну діяльність щодо виявлення викраденого автотранспорту та порядок контролю транспортних засобів, які перетинають державний кордон України» [80].

При цьому завжди треба пам'ятати, що нормативні акти публічної адміністрації мають підзаконний характер, і це означає, що вони мають за змістом відповідати всім вимогам Конституції та законів України й інших актів вищих органів публічної влади. Нормативні акти мають бути юридично обґрунтованими. Такі акти не можуть обмежувати або порушувати права, свободи та законі

інтереси приватних осіб, а також обмежувати компетенцію інших суб'єктів публічної адміністрації [111, с. 258].

Отже, видання підзаконних нормативно-правових актів у сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ – це правотворчий напрямок ДПА – загальної (Кабінету Міністрів України, Міністерства юстиції України, МВС України, Державної прикордонної служби України) та спеціальної (Експертної служби МВС України та її підрозділів на місцях), що передбачає розпорядчу діяльність, спрямовану на виконання законів України, насамперед Закону України «Про судову експертизу», шляхом видання адміністративних актів загального характеру, з метою забезпечення права водіїв та інших учасників дорожнього руху на проведення законної, незалежної, об'єктивної та повної судової експертизи ТЗ і РД, що їх супроводжують.

**Індивідуальні акти** є найбільш поширеним способом реалізації публічною адміністрацією владної компетенції щодо забезпечення завдань адміністративного права. Сутність їх полягає в тому, що вони встановлюють, змінюють або припиняють конкретні адміністративні правовідносини та звернені до конкретних суб'єктів і об'єктів адміністративно-правового регулювання, їх дія припиняється після здійснення встановлених у них прав і обов'язків, тобто після одноразового їх застосування [111, с. 231].

Суб'єкти публічної адміністрації у сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ застосовують численні індивідуальні акти з метою досягнення мети в цій сфері; за ієрархічним статусом їх можна поділити на індивідуальні акти МВС України (наприклад, про створення, реорганізацію та ліквідацію підрозділів Експертної служби МВС України, призначення і звільнення їх керівників), ДДАІ МВС України щодо організації діяльності реєстраційно-екзаменаційних підрозділів У(В)ДАІ в регіонах та НДЕКЦ МВС України [156], у свою чергу НДЕКЦ при УМВС (ГМВС) України в адміністративно-територіальних одиницях також видають численні індивідуальні акти управлінського характеру.

Однак провідними у сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ є висновки експерта щодо комплексного дослідження транспортних засобів і документів, що їх супроводжують. Саме вони є найбільш поширеним адміністративним актом в аналізованій сфері.

**Висновок експерта**, який здійснює проведення криміналістичних досліджень ТЗ і РД, що їх супроводжують, оформлюється відповідно до Наказу МВС від 31.05.2013 р. № 537 «Про затвердження Інструкції про порядок проведення криміналістичних досліджень транспортних засобів і реєстраційних документів, що їх супроводжують, працівниками Експертної служби МВС України». Інформація про проведені дослідження вноситься до автоматизованої інформаційно-пошукової системи «Автоексперт», організація функціонування якої визначається нормативно-правовими актами МВС України. Результати дослідження реєструються в Журналі обліку досліджень транспортних засобів та реєстраційних документів, що їх супроводжують. Інформація про виявлені зміни ідентифікаційних номерів і підроблення РД уміщується до відповідних колекцій криміналістичних обліків Експертної служби МВС України [80].

Експертний висновок проведення криміналістичних досліджень транспортних засобів і реєстраційних документів має відповідати таким вихідним положенням:

1) має видаватися на основі принципів адміністративних процедур, розроблених та ухвалених Кабінетом Міністрів Ради Європи, а саме: прийняття (видання) адміністративного акта на підставі, у межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами;

2) адміністративний акт видається з належною метою захисту права власності власників транспортних засобів, недопущення легалізації нерозмитнених ТЗ;

3) прийняття адміністративного акта обґрунтовано, тобто враховує всі обставини, що мають значення, зокрема результати

дослідження ідентифікаційного позначення кузова; дослідження табличок виробника; дослідження номерного майданчика та прилеглих до нього частин ТЗ; дослідження лакофарбового покриття; дослідження інших носіїв інформації; дослідження номера двигуна в разі технічної (конструктивної) можливості тощо;

4) прийняття адміністративного акта здійснюється експертом, який проводить криміналістичне досліджень ТЗ і РД, безсторонньо та неупереджено;

5) прийняття (видання) адміністративного акта експертом, який проводить криміналістичне досліджень ТЗ і РД, має здійснюватися добросовісно, тобто діяти з щирим наміром щодо реалізації повноважень, досягнення поставлених цілей і справедливих результатів, з відданістю визначеним законом меті та завданням діяльності, без корисливих прагнень досягти персональної вигоди експертом;

б) прийняття (видання) адміністративного акта експертом, який проводить криміналістичне досліджень ТЗ і РД, безсторонньо та неупереджено має здійснюватися розсудливо (розумно). Під нерозсудливим адміністративним актом можна розуміти такий, що його жоден експерт не міг би прийняти (видати), виходячи зі здорового глузду та обов'язків, покладених на нього законом;

7) прийняття (видання) адміністративного акта з дотриманням принципу рівності перед законом, запобігаючи несправедливої дискримінації. Експерт має забезпечити однакове ставлення до осіб під час прийняття рішення або вчинення дії за схожих обставин;

8) прийняття (видання) адміністративного акта експертом, який проводить криміналістичне досліджень ТЗ і РД, безсторонньо та неупереджено має здійснюватися пропорційно, зокрема з дотриманням необхідного балансу між будь-якими несправедливими наслідками;

9) прийняття (видання) адміністративного акта експертом, який проводить криміналістичне досліджень ТЗ і РД, безсторонньо та неупереджено має здійснюватися з урахуванням права особи на

участь у процесі його прийняття (видання). Стосовно адміністративного акта, який з огляду на свій характер спроможний зачіпати права, свободи чи інтереси особи, якої стосується, така особа може подати факти та аргументи (в усній або письмовій формі) і, якщо необхідно, докази, що їх відповідний суб'єкт публічної адміністрації мусить узяти до розгляду. За необхідності особу, якої стосується такий акт, має бути поінформовано в належний строк і доцільний за таких обставин спосіб про право «бути вислуханою»;

10) прийняття (видання) адміністративного акта експертом, який проводить криміналістичне дослідження ТЗ і РД, безсторонньо та неупереджено має здійснюватися своєчасно, тобто протягом розумного строку. Цей критерій-принцип означає не лише необхідність дотримання часових меж, що визначені в нормативних актах, а й прийняття (видання) адміністративного акта протягом розумного строку, без виправданого для конкретної ситуації зволікання. Тривалість розумного строку залежить від складності певного питання, нагальності його вирішення, кількості людей, залучених до справи, їхньої поведінки;

11) експерт, який проводить криміналістичне дослідження ТЗ і РД, зобов'язаний повідомити зацікавлених осіб про підстави прийняття акта. Якщо приймається адміністративний акт, який з огляду на свій характер зачіпає права, свободи чи інтереси особи, її має бути проінформовано про підстави, на яких ґрунтується акт. Вони або зазначаються у відповідному акті, або на клопотання особи і в межах розумного строку повідомляються їй у письмовій формі. В іншому разі особа не матиме нормальної можливості вирішити, чи варто їй оскаржувати цей акт;

12) експерт, який проводить криміналістичне дослідження ТЗ і РД, зобов'язаний зазначити способи юридичного захисту. Якщо адміністративний акт, викладений у письмовій формі, зачіпає права, свободи чи інтереси відповідної особи, у ньому мають зазначатися звичайні способи юридичного захисту стосовно нього, а також строки, у межах яких вони можуть бути використанні [111, с. 273-274].

До адміністративних індивідуальних актів у сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ мають висуватися такі матеріальні вимоги:

– висновок експерта має узгоджуватися зі змістом Закону України «Про судову експертизу», відповідних підзаконних нормативно-правових актів Кабінету Міністрів України, Міністерства юстиції України, Міністерства внутрішніх справ України;

– у разі наявності дискретності експерт, який проводить криміналістичне дослідження ТЗ і РД, має видати висновок без перевищення таких повноважень у межах мети, з якою ці повноваження надаються;

– у разі надання негативного висновку, який має особливо обтяжувальні обставини для добросовісного незаконного володаря ТЗ, висновок має видаватися з дотриманням принципу пропорційності, тобто з дотриманням необхідного балансу між будь-якими несприятливими наслідками для прав і законних інтересів добросовісного незаконного володаря ТЗ [111, с. 277].

Таким чином, висновок експерта як індивідуальний адміністративний акт у сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ має відповідати таким критеріям:

1) видаватися виключно відповідно до Закону України «Про судову експертизу», відповідних підзаконних нормативно-правових актів Кабінету Міністрів України, Міністерства юстиції України, Міністерства внутрішніх справ України, насамперед Наказу МВС «Про затвердження Інструкції про порядок проведення криміналістичних досліджень транспортних засобів і реєстраційних документів, що їх супроводжують, працівниками Експертної служби МВС України»;

2) видаватися з метою захисту права власності власників ТЗ, недопущення легалізації нерозмитнених ТЗ;

3) відповідати певним принципам:

– прийматися обґрунтовано, тобто з урахуванням усіх обставин, що мають значення (результати дослідження ідентифікаційного

позначення кузова; дослідження табличок виробника; дослідження номерного майданчика та прилеглих до нього частин ТЗ; дослідження лакофарбового покриття; дослідження інших носіїв інформації; дослідження номера двигуна в разі технічної (конструктивної) можливості тощо);

– видаватися безсторонньо, неупереджено, добросовісно, розсудливо, своєчасно із зазначенням способу юридичного захисту, з дотриманням принципу рівності перед законом, запобігаючи несправедливій дискримінації;

4) видаватися в письмовій та електронній формах.

Отже, провідним індивідуальним адміністративним актом у сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ як форми діяльності публічної адміністрації є висновок експерта щодо комплексного дослідження ТЗ і РД, що їх супроводжують, виданий відповідно до своєї компетенції на основі реалізації спеціальних знань, у результаті чого виникають, змінюються або припиняються конкретні адміністративні правовідносини, що звернені до власників транспортних засобів (осіб, які законним способом з ними пов'язані) та посадових осіб реєстраційних підрозділів.

Наступним інструментом діяльності суб'єктів публічної адміністрації є *адміністративний договір*. На думку Р. Мельника, запровадження адміністративно-договірної форми діяльності публічної адміністрації стало наслідком зміни формату діяльності між публічною адміністрацією та приватними особами, адже останні перестали асоціюватися з безособовими об'єктами владного впливу [111, с. 290].

Адміністративний договір – це дво- або багатостороння угода, зміст якої становлять права та обов'язки сторін, що впливають із владних управлінських функцій суб'єкта владних повноважень, який є однією із сторін угоди [88].

Р. Мельник вважає, що ознаками адміністративного договору є: *суб'єктна* – у ньому обов'язково бере участь суб'єкт владних повноважень (іншою стороною чи сторонами можуть бути як суб'єкти владних повноважень, так і приватні особи); *предметна* –

його змістом є права та обов'язки сторін, що впливають з управлінських функцій суб'єкта владних повноважень [111, с. 290].

При цьому треба розуміти, що індивідуальний адміністративний акт суб'єкта публічної адміністрації і адміністративний договір найчастіше є взаємозамінними категоріями – іншими словами, використовується лише одна з цих форм діяльності публічної адміністрації [111, с. 291]. Виходячи із зазначеного, у сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ адміністративний договір має забезпечувальне значення, оскільки основною формою ДПА є індивідуальний адміністративний акт. Прикладом укладення адміністративних договорів в аналізованій нами сфері є адміністративні договори, які укладаються між НДЕКЦ та особами, які звернулися за здійсненням комплексного дослідження транспортних засобів і документів, що їх супроводжують, відповідно до Переліку платних послуг, які надаються підрозділами Міністерства внутрішніх справ та Державної міграційної служби, і розміру плати за їх надання, затвердженого Наказом МВС України від 04 червня 2007 року № 795.

Ще однією правовою формою діяльності публічної адміністрації у сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ є вчинення публічною адміністрацією інших юридично значущих адміністративних дій. До них належать такі дії, що безпосередньо створюють нове юридичне положення, змінюють наявні правовідносини або стають необхідною умовою для настання зазначених правових наслідків – незалежно від того, були вони спрямовані на ці наслідки чи ні [10, с. 232].

Серед такого виду форм цікавою для нас є реєстрація як офіційне констатування у відповідних записах публічної адміністрації, що безпосередньо стосуються виконання завдань адміністративного права [10, с. 232]. Експерти, які здійснюють дослідження ТЗ, досліджують не лише ТЗ, але й РД, що їх супроводжують. До таких документів належать свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу (технічний паспорт), тимчасовий реєстраційний талон транспортного засобу, облікова картка



транспортного засобу [80]. І хоча експерти, які здійснюють дослідження ТЗ, самостійно не здійснюють реєстраційних дій, однак документи, які вже зареєстровані іншими суб'єктами публічної адміністрації, є об'єктом їх дослідження. Тому такі реєстраційні процедури мають важливе значення для нашого дослідження і ми проаналізуємо їх в наступному підрозділі.

У теорії адміністративного права під **здійсненням матеріально-технічних операцій** мається на увазі забезпечення публічною адміністрацією збору, зберігання й обробки інформації з використанням технічних засобів тощо [10, с. 232-233]. В аналізованій нами сфері важливе значення для роботи експертів має інформаційне забезпечення як комплекс організаційних, правових, технічних і технологічних заходів, засобів і методів, які забезпечують у процесі управління функціонування системи інформаційних зв'язків та її елементів (суб'єктів і об'єктів) шляхом оптимальної організації інформаційних масивів баз даних і знань [10, с. 532]. Через дослідження здійснюється перевірка відповідності облікових даних ТЗ, указаних у реєстраційних документах, за наявними інформаційно-довідковими обліками (базами даних). Насамперед це Державний облік зареєстрованих транспортних засобів, який передбачає реєстрацію, накопичення, узагальнення, зберігання і передавання інформації про такі засоби та відомостей про їх власників, які вносяться до Єдиного державного реєстру Державтоінспекції [145], а також облік ідентифікаційних позначень транспортних засобів і реквізитів документів (підписів, печаток, штампів); облік ідентифікаційних номерів транспортних засобів і реквізитів документів (підписів, печаток, штампів), що функціонує на центральному, обласних, місцевих рівнях і складається з інформаційно-довідкових колекцій зображень (у разі можливості натурних зразків) ідентифікаційних номерів ТЗ різних марок, моделей та часу випуску, які відсутні в наявній колекції; облік змінених ідентифікаційних номерів ТЗ; підписів і печаток посадових осіб реєстраційно-екзаменаційних підрозділів Державної автомобільної інспекції МВС та експертів з комплексного

дослідження ТЗ (функціонує тільки на центральному та обласному рівнях); центральна колекція формується із зображень ідентифікаційних номерів, змінених ідентифікаційних номерів ТЗ та зразків підписів і печаток, які надходять з обласних колекцій. Обласні колекції формуються із зображень (у разі можливості натурних зразків) ідентифікаційних номерів, змінених ідентифікаційних номерів ТЗ, що надходять з пунктів експертного огляду ТЗ та центральної колекції; колекції зображень ідентифікаційних номерів та змінених ідентифікаційних номерів ТЗ формуються у вигляді реєстраційної картки зображення ідентифікаційного позначення транспортного засобу; зразки ідентифікаційних та змінених ідентифікаційних номерів ТЗ надаються з пунктів експертного огляду ТЗ до обласних колекцій щомісячно, а з обласних колекцій до центральної – щокварталу. Зразки підписів та печаток, що надходять до центральної колекції, надсилаються до НДЕКЦ [145].

Порядок ведення Єдиного державного реєстру Державтоінспекції та надання інформації з нього затверджується МВС. Органи Державтоінспекції ведуть облік торговельних організацій, підприємств-виробників та суб'єктів господарювання, діяльність яких пов'язана з реалізацією транспортних засобів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, забезпечують їх номерними знаками для разових поїздок, бланками довідок-рахунків та актів приймання-передання транспортних засобів у встановленого зразка зі сплатою вартості зазначених номерних знаків і бланків, розробляють порядок видання таких бланків, обліку та контролю за їх використанням, надають відповідним військовим комісаріатам за їх запитом відомості про державну реєстрацію (перереєстрацію), зняття з обліку транспортних засобів (за винятком легкових автомобілів, причепів до них, мотоциклів, мотопедів та мопедів) [145]

Таким чином, основною матеріально-технічною джерельною базою, яку використовують експерти, що здійснюють експертно-криміналістичні дослідження транспортних засобів, є *система*

*облік Єдиного державного реєстру Державтоінспекції МВС України*, до якого входить облік зареєстрованих транспортних засобів, облік ідентифікаційних позначень транспортних засобів та реквізитів документів (підписів, печаток, штампів), облік змінених ідентифікаційних номерів ТЗ, каталог підписів і печаток посадових осіб реєстраційно-екзаменаційних підрозділів Державної автомобільної інспекції МВС та експертів з комплексного дослідження ТЗ, колекції зображень ідентифікаційних номерів та змінених ідентифікаційних номерів ТЗ.

На думку І. Мельника, адміністративне право, здійснюючи регулятивну функцію, використовує певну сукупність правових засобів, що регулюють управлінські відносини, поведінку їх учасників, які об'єднуються поняттям методів адміністративно-правового регулювання суспільних відносин. У загальноприйнятому розумінні поняття «метод» означає спосіб, прийом практичного здійснення будь-чого [111, с. 231].

Якщо характеризувати методи, які використовуються для адміністративно-правового регулювання, то можна виділити такі їх особливості: по-перше, це розпорядчий тип відносин, тобто такого роду повноваження не можуть бути в розпорядженні обох сторін, оскільки в цьому разі вони стають рівноправними суб'єктами. Другою особливістю є односторонність волевиявлень одного з учасників відносин і те, що в цих відносинах виражено такий зв'язок між керівниками і підлеглими, коли керівна сторона має такі юридично-владні повноваження, яких немає в підлеглої, і навпаки. Ще однією особливістю є те, що подібні риси адміністративно-правового регулювання виявляються і в майнових відносинах та те, що владність і односторонність часом не виключають рівності учасників регульованих суспільних відносин [111, с. 231].

Під методами діяльності публічної адміністрації розуміють способи, прийоми цілеспрямованого впливу норм адміністративного права на поведінку учасників адміністративно-правових відносин. *Основними методами адміністративної діяльності публічної адміністрації є заохочення, переконання, примус і контроль* [10, с.

237]. Усі перераховані вище методи діяльності публічної адміністрації використовуються у сфері адміністративно-правового регулювання дослідження транспортних засобів.

Сутність *заохочення* полягає в тому, що воно стимулює учасників адміністративно-правових відносин на належну поведінку. Заохочення призначено для стимулювання активної діяльності суб'єктів адміністративного права, формування правомірної поведінки, зміцнення засад справедливості та дисципліни в адміністративно-правовому регулюванні [10, с. 237]. Прикладом застосування методу заохочення у сфері адміністративно-правового регулювання дослідження ТЗ є заохочення, які застосовуються до експертів, що здійснюють ЕКДТЗ відповідно до статті 9 Закону України від 22 лютого 2006 р. № 3460-IV «Про Дисциплінарний статут органів внутрішніх справ України», а саме: за мужність, відвагу, героїзм, розумну ініціативу, старанність, сумлінне та бездоганне виконання службових обов'язків до осіб рядового і начальницького складу можуть бути застосовані такі види заохочень: 1) дострокове зняття дисциплінарного стягнення; 2) оголошення подяки; 3) нагородження грошовою винагородою; 4) нагородження цінним подарунком; 5) нагородження Почесною грамотою Міністерства внутрішніх справ України; 6) занесення на «Дошку пошани»; 7) нагородження відзнаками Міністерства внутрішніх справ України; 8) дострокове присвоєння чергового спеціального звання; 9) присвоєння спеціального звання, вищого на один ступінь від звання, передбаченого займаною штатною посадою; 10) нагородження відзнакою Міністерства внутрішніх справ «Вогнепальна зброя» [66].

Таким чином, у сфері адміністративно-правового регулювання дослідження ТЗ метод заохочення має обмежене застосування. Він використовується тільки щодо заохочення експертів, які здійснюють ЕКДТЗ, відповідно до статті 9 Закону України від 22 лютого 2006 р. № 3460-IV «Про Дисциплінарний статут органів внутрішніх справ України».

Метод *переконання* в діяльності публічної адміністрації полягає в тому, що адміністрація здійснює попередження правопорушень шляхом впливу на свідомість і поведінку людей, у результаті чого ті свідомо дотримуються правових норм [10, с. 238]. Найпоширенішою формою його використання у сфері адміністративно-правового регулювання дослідження ТЗ є здійснення роз'яснювальної роботи щодо норм адміністративно-правових актів (агітаційно-пропагандистська робота). Наприклад, відповідно до Доручення Державного науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України від 1 листопада 2012 р. «Про організацію роз'яснювальної роботи серед населення» начальник експертної служби з метою проведення роз'яснювальної роботи серед населення, протидії легалізації викрадених транспортних засобів доручив начальникам НДЕКЦ при ГУМС УМВС в Автономній республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі: 1) запровадити щомісячні виступи на телебаченні, радіо, у пресі про вагомість проведення дослідження транспортних засобів під час їх реєстрації; 2) розробити інформаційні стенди і розташувати їх у ПЕР ДАІ біля робочого місця працівника підрозділу КДТЗ області; 3) розповсюдити інформаційні матеріали (буклети, проспекти тощо) та розмістити інформацію про вагомість проведення дослідження ТЗ під час їх реєстраційних операцій у ПЕР ДАІ на офіційних сайтах ГУВС, УМВС, НДЕКЦ. Результати роботи з прикладами виявлених фактів змін ідентифікаційних номерів щомісячно потрібно оновлювати [155].

Таким чином, метод переконання в діяльності публічної адміністрації, що здійснює адміністративно-правове регулювання дослідження транспортних засобів, полягає в тому, що посадові особи і підрозділи експертно-криміналістичного служби МВС України здійснюють попередження правопорушень шляхом впливу на свідомість і поведінку водіїв ТЗ та осіб, які з ними пов'язані, стосовно проведення роз'яснювальної роботи щодо протидії легалізації викрадених ТЗ шляхом виступів на телебаченні, радіо, у пресі про вагомість проведення дослідження ТЗ під час їх реєстрації,

через розробку і розташування інформаційних стендів, розповсюдження інформаційних матеріалів (буклетів, проспектів тощо).

У діяльності публічної адміністрації, яка здійснює адміністративно-правове регулювання дослідження транспортних засобів, застосовуються і методи адміністративного *примусу*.

У теорії адміністративного права вчені-адміністративісти вважають, що адміністративний примус – це визначені нормами адміністративного права заходи фізичного або психологічного впливу публічної адміністрації на фізичних та юридичних осіб – у вигляді особистих, майнових, організаційних обмежень їх прав, свобод та інтересів – у разі вчинення цими особами протиправних діянь або в умовах надзвичайних обставин, з метою попередження та припинення протиправних діянь, забезпечення провадження в справах про правопорушення, притягнення винних осіб до відповідальності, попередження та локалізації наслідків надзвичайних ситуацій. Відповідно до призначення заходи адміністративного примусу поділяються на три групи: 1) адміністративно-запобіжні заходи; 2) заходи адміністративного припинення; 3) адміністративні стягнення [10, с. 239].

Адміністративно-запобіжні заходи у сфері адміністративно-правового регулювання дослідження ТЗ – це заходи впливу морального, організаційного та іншого характеру, які дозволяють виявляти і не припускати правопорушень [10, с. 239] при реєстрації ТЗ. Прикладом таких заходів є первинна перевірка документів, що супроводжують ТЗ.

Заходи адміністративного припинення мають за мету своєчасне реагування на ті чи інші антигромадські діяння, припинення, переривання протиправної поведінки і тим самим – недопущення настання її шкідливих наслідків. Вони спрямовані на примусове переривання (припинення) діянь, які мають ознаки адміністративного правопорушення, а в окремих випадках – і кримінально-правовий характер, недопущення шкідливих наслідків протиправної поведінки, забезпечення провадження в справі про адміністративне

правопорушення і притягнення винних до адміністративної, а у виняткових випадках – до кримінальної відповідальності [10, с. 240-241].

Заходи адміністративного припинення у сфері адміністративно-правового регулювання дослідження ТЗ є загальними для експертів, які здійснюють ЕКДТЗ (тобто такими, що передбачені Законом України «Про міліцію»). До таких заходів залежно від призначення та порядку застосування належать: 1) заходи застосування фізичного впливу; 2) спеціальні заходи: а) засоби індивідуального захисту (захисні жилети, кулезахисні шоломи, протиударні щити); б) заходи активної оборони (газові гранати та балончики, електрошокові пристрої, пристрої для відстрілу гумовими кулями, газова зброя); в) засоби забезпечення спеціальних операцій; г) пристрої для відкриття приміщень, захоплених правопорушниками; ґ) як крайній неординарний захід – застосування вогнепальної зброї [10, с. 240-243; 68].

На думку провідних учених-адміністративістів, *адміністративні стягнення* становлять третю складову адміністративного примусу. КУпАП надає органам публічної адміністрації численних повноважень щодо здійснення такої адміністративно-юрисдикційної діяльності: по-перше, складати протоколи про адміністративні правопорушення (ст. 255); по-друге, розглядати справи в квазісудовому порядку за деякими з них (глава 17); по-третє, здійснювати адміністративне провадження щодо виконання адміністративних стягнень (розділ V). У процесі розгляду справ про адміністративні правопорушення посадові особи публічної адміністрації накладають на винних адміністративні стягнення, що є особливим видом адміністративного примусу.

Чимало вчених у галузі адміністративного права розглядають адміністративний примус, цікавляться ним – це і А. Комзюк, і Т. Коломолосць, і багато інших.

Адміністративні стягнення відрізняються від двох інших видів заходів примусу способом забезпечення правопорядку, відмінностями нормативної регламентації, метою, фактичними

підставами, правовими наслідками та процесуальними особливостями застосування. Вони характеризуються стабільністю змісту і призначення, застосовуються лише до винних у вчиненні адміністративних проступків. Тому загальною їх особливістю є репресивний, каральний характер. За вчинення адміністративних правопорушень КУпАП передбачає такі адміністративні стягнення: 1) попередження; 2) штраф; 3) оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; 4) конфіскація: предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; грошей, одержаних унаслідок вчинення адміністративного правопорушення; 5) позбавлення спеціального права, наданого цьому громадянину (права керування транспортними засобами, права полювання); 6) громадські роботи; 7) виправні роботи; 8) адміністративний арешт [111, с. 242; 68].

Адміністративні санкції завжди застосовуються в контексті адміністративної відповідальності. У сфері адміністративно-правового регулювання дослідження ТЗ санкції щодо експерта, який здійснює ЕКДТЗ, можуть застосовуватися за порушення норм адміністративного права, передбачених ст. 185-4 «Злісне ухилення свідка, потерпілого, експерта, перекладача від явки до органів досудового розслідування чи прокурора», відповідно до якої «Злісне ухилення свідка, потерпілого, експерта, перекладача від явки до органів досудового розслідування чи прокурора під час досудового розслідування – тягне за собою накладення штрафу від трьох до восьми неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».

При цьому ст. 273 «Експерт» КУпАП, визначає, що «Експерт призначається органом (посадовою особою), у провадженні якого перебуває справа про адміністративне правопорушення, у разі коли виникає потреба в спеціальних знаннях, зокрема для визначення розміру майнової шкоди, заподіяної адміністративним правопорушенням, а також суми грошей, одержаних унаслідок вчинення адміністративного правопорушення, які підлягатимуть конфіскації» [89].



Що стосується невладних осіб, то ст. 121-1 КУпАП «Експлуатація водіями транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах» визначила, що за експлуатацію водіями транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах, знищені або підроблені, накладається адміністративна санкція у формі штрафу від п'ятнадцяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [89].

Таким чином, адміністративні санкції у сфері адміністративно-правового регулювання дослідження транспортних засобів застосовуються в контексті адміністративної відповідальності за порушення норм адміністративного права, передбачених ст. 121-1 КУпАП «Експлуатація водіями транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах» та ст. 185-4 «Злісне ухилення свідка, потерпілого, експерта, перекладача від явки до органів досудового розслідування чи прокурора» [89].

Отже, методи адміністративної діяльності публічної адміністрації у сфері адміністративно-правового регулювання дослідження ТЗ – це засоби, прийоми цілеспрямованого впливу спеціальної публічної адміністрації (експертів та інших посадових осіб ДАІ МВС України) на основі реалізації норм адміністративного права на поведінку власників ТЗ, водіїв ТЗ, інших осіб, які з ними пов'язані, та самих експертів, які здійснюють ЕКДТЗ, з метою публічного забезпечення прав і свобод людини та громадянина, нормального функціонування громадянського суспільства та держави, з метою забезпечення права водіїв та інших учасників дорожнього руху на проведення законної, незалежної, об'єктивної та повної судової експертизи ТЗ і РД, що їх супроводжують.

### **2.3. Адміністративні процедури у сфері адміністративно-правового регулювання досліджень транспортних засобів**

Забезпечення прав і законних інтересів фізичних і юридичних осіб у сфері адміністративно-правового регулювання досліджень транспортних засобів неможливе без законодавчого врегулювання процедурного аспекту відносин публічної адміністрації з експертами, які здійснюють такі дослідження, та іншими суб'єктами публічної адміністрації. Адже процедури адміністративно-правового регулювання займають центральне місце у тих випадках, коли відбувається спільна публічна діяльність людей для досягнення певних цілей [10, с. 348-342].

Головне завдання адміністративних процедур – сприяння реалізації прав, свобод та законних інтересів фізичних і юридичних осіб. Процедурні норми складають основу позитивної діяльності публічної адміністрації. Чітке встановлення адміністративних процедур сприяє створенню сприятливих умов взаємодії громадян і публічних органів, забезпеченню ефективного функціонування виконавчих структур, їхньої відкритості, прозорості процесу підготовки й ухвалення управлінських рішень, обмеженню адміністративного свавілля і посадових зловживань [10, с. 348-365].

Проблему адміністративних процедур реалізації адміністративно-правових норм учені-адміністративісти розглядають у трьох аспектах: по-перше, як доктринальні положення, відповідно до яких здійснюється адаптація вітчизняного законодавства до вимог системи права Європейського Союзу; по-друге, як систему розрізнених процедур, що формально виражені в численних чинних нормативно-правових актах; по-третє, як систематизовані положення, сформовані в проекті Адміністративно-процедурного кодексу України [10, с. 348-365].

Перша стадія – початок адміністративного провадження щодо дослідження ТЗ. Як і в будь-якій підготовчій стадії провадження, експерт, одержавши матеріали (ТЗ і документи, що його супроводжують), готує її до проведення експертизи [5]. При цьому він вирішує такі питання:

- чи належить до його компетенції проведення цього виду експертизи;
- чи подано всі документи, які супроводжують транспортний засіб;
- чи мають право особи на проведення експертизи;
- чи є необхідність витребувати додаткові матеріали;
- чи підлягають задоволенню клопотання особи, причетної до проведення експертизи.

Другий етап – проведення дослідження експертом. Він має надзвичайно важливе значення і потребує нашої уваги в ракурсі окреслених питань у цьому підрозділі.

На цьому етапі здійснюються: загальний огляд ТЗ; дослідження ідентифікаційного позначення кузова; дослідження табличок виробника; дослідження номерного майданчика та прилеглих до нього частин ТЗ; дослідження лакофарбового покриття; дослідження інших носіїв інформації; дослідження номера двигуна в разі технічної (конструктивної) можливості тощо. Об'єкти дослідження підлягають обов'язковому фотографуванню з дотриманням правил судової фотографії [80].

Слід акцентувати, що при загальному огляді експерт здійснює перевірку на відповідність даних, зазначених у документах на ТЗ, інформації про найменування, марку автомобіля, тип (модель); номер кузова, кількість знаків, їх зміст; дату випуску ТЗ, що вказана в документах, час виготовлення комплектуючих [80].

При цьому змістом зазначених об'єктів перевірки є: виробник ТЗ (фізична або юридична особа, яка відповідає за ТЗ) і сам ТЗ, зібраний до готовності для використання. Виробник ТЗ відповідає за унікальність ідентифікаційного номера (VIN); виробничий номер – комбінація цифр і літер, яка використовується виробниками для обліку виготовлених ТЗ; виробничий рік випуску (виготовлення) ТЗ – спеціальний термін, що використовується виробниками ТЗ і означає певний період виробничого процесу, який може не збігатися з календарним роком; дату виготовлення ТЗ – день, місяць, рік виготовлення ТЗ; ідентифікаційний номер ТЗ (vehicle identification

number – VIN) – структурне поєднання буквено-цифрових символів, що присвоюється виробником ТЗ з метою ідентифікації останнього та наноситься на деталі кузова, шасі (раму) згідно зі стандартами; кодову табличку – плоску металеву пластину або полімерну наклейку будь-якого конструктивного виконання, з лицьового боку якої будь-яким технологічним способом нанесено коди найбільш суттєвих елементів комплектації автомобіля; модельний рік випуску – умовний рік, який вказується виробником (як правило, наступний за фактичним роком випуску ТЗ); номерну панель – єдину неподільну деталь кузова, на якій нанесено ідентифікаційний номер ТЗ; номерний майданчик – ділянку номерної панелі ТЗ, на якій у відповідному, передбаченому виробником місці наноситься ідентифікаційний номер ТЗ; рік виготовлення – календарний рік, у якому виготовлено автомобіль; табличку виробника – металеву пластину або полімерну наклейку, виготовлену зі спеціального матеріалу, з лицьового боку якої будь-яким технологічним способом нанесено технічні характеристики ТЗ та його ідентифікаційний номер [80].

При дослідженні насамперед застосовуються неруйнівні методи: візуальний; магнітооптичний; магнітної дефектоскопії тощо [80]. Магнітооптичний метод ґрунтується на візуалізації зафіксованих на носії магнітних полів і дослідженні їх топографічних характеристик. Він використовується для визначення, оригіналом чи копією є відеофонограма, ідентифікації апаратури запису, установлення неперервності запису, наявності змін чи монтажу первинної інформації. Цей метод ефективний для дослідження як стрічкових, так і дискових носіїв [56, с. 111].

Досить важливою, на наш погляд є, магнітна дефектоскопія, саме вона потребує зараз нашого дослідження. Магнітна дефектоскопія застосовується для виявлення зовнішніх прихованих дефектів (тріщин) у деталях із феромагнітних матеріалів (сталі, чавуну). Вона полягає в тому, що при дії магнітного поля в місцях тріщин створюються магнітні силові лінії та концентруються на кінцях тріщин. Феромагнітні частинки (дрібнозернистий порошок

прогартованого окису заліза) намагнічуються в магнітному полі і притягуються до місця дефекту, утворюючи на поверхні деталі в зоні тріщини характерний малюнок [108]. Способом магнітної дефектоскопії можна виявити тріщини шириною до 1 мкм.

Перед намагнічуванням на поверхню деталі наносять суспензію із трансформаторної оливи (40 %), гасу (60 %) і магнітного порошку (50 г/л). Для контролю деталей з малою магнітною проникністю (малою твердістю) суспензією покривають деталь під час намагнічування, а для контролю деталей з високою магнітною проникністю (деталі із легованих сталей і термічно оброблені) використовують остаточну намагніченість і покривають деталь суспензією після зняття магнітного поля [108]. Для виявлення тріщин потрібно, щоб магнітні силові лінії розміщувалися по можливості перпендикулярно (не менше 20°) до тріщини, бо інакше розсіювання магнітних силових ліній може бути незначним і дефект важко виявити. Тому для виявлення тріщин різного напрямку (поперечних, поздовжніх або розміщених під кутом до осі симетрії) застосовують різні способи намагнічування. Для виявлення поперечних тріщин виконують поздовжнє намагнічування, а для виявлення поздовжніх і розміщених під кутом – циркуляційне. Останнє досконаліше і зручніше для виявлення тріщин у деталях складної конфігурації, наприклад у колінчатих валах. Намагнічування деталі здійснюють на магнітних дефектоскопах, які різняться за способом намагнічування, видом струму і призначенням. У ремонтному виробництві застосовують універсальний магнітний дефектоскоп М-217, який має змогу виконувати циркуляційне поздовжнє і місцеве намагнічування, а також дефектоскопи ПМД-70, ПМД-68 та інші. Після магнітної дефектоскопії деталі розмагнічують, переміщуючи їх через відкритий соленоїд, який живиться змінним струмом, або пропускають струм через деталь, поступово зменшуючи його до нуля [108].

Об'єкти дослідження можуть бути пошкоджені або витрачені лише тією мірою, якою це необхідно для дослідження. Якщо дослідження неможливе без застосування методів, які змінюють

зовнішній вигляд об'єктів, процес проведення описується і фіксується [80].

У разі виявлення ознак зміни або підробки об'єктів експерт учиняє дії, передбачені Кримінальним процесуальним кодексом України, Законом України «Про міліцію» та іншими нормативно-правовими актами, а також письмово доповідає про результати проведеного дослідження керівникові відповідного експертного підрозділу [80].

При проведенні дослідження використовується відповідна науково-методична, інформаційно-довідкова та спеціальна література, колекції криміналістичних обліків, організація функціонування яких визначається нормативно-правовими актами МВС України, облікові дані тощо. Інформаційно-довідкові колекції формуються об'єктами, які отримані в результаті накопичення відомостей інформаційного характеру [80].

Джерелами формування криміналістичних обліків є об'єкти (їх копії, зображення) та (або) відомості про них, що надходять з органів досудового розслідування, прокуратури, судів, підрозділів, які відповідно до чинного законодавства мають право здійснювати оперативно-розшукову діяльність. Криміналістичні обліки створюються з метою використання їх для запобігання, виявлення, розкриття і розслідування злочинів та інших правопорушень при здійсненні оперативно-розшукової діяльності, досудового розслідування, а також з метою підвищення рівня інформаційного забезпечення проведення експертних досліджень [121].

Об'єктами інформаційно-довідкових колекцій можуть бути натурні зразки, копії та зображення ідентифікаційних номерів, табличок виробника, інших носіїв інформації, РД тощо [80].

Дослідження РД здійснюється шляхом проведення експрес-аналізу візуально та з використанням спеціальних приладів. Одне з основних питань техніко-криміналістичного дослідження документів – вивчення способів матеріального підроблення документів, ознак, що вказують на них, розроблення відповідних засобів, прийомів і методів для встановлення зазначених обставин. Слід відзначити, що

нині застосовуються різноманітні технологічні, поліграфічні, хімічні та інші методи захисту документів від підроблення. Наразі досить складно підробити, насамперед повністю, документи, виготовлені поліграфічним способом із застосуванням сучасної технології. Більшою мірою можливе повне підроблення документів, що виготовляються на чистих аркушах паперу. Якщо неможливе повне підроблення, то застосовується часткове [188].

Способами підробки документів бланків та їх реквізитів є:

1. Типографський (або поліграфічний) (за допомогою друкарських верстатів). Основні ознаки: утискування (вдавлення) штрихів у папір і стовщення шару фарби на кінцях штрихів, викривлення розмірів і начертання шрифту порівняно зі справжнім бланком, дзеркальне зображення окремих літер, наявність орфографічних помилок тощо.

2. Друк за допомогою гумових шрифтів. Основні ознаки: шрифт різних гарнітур і серій, нерівномірність відстані між рядками, нерівність ліній, блідість шрифту, орфографічні помилки тощо.

3. Фотомеханічний (фотографічний). Основні ознаки: наявність на папері бланка фотографічного шару, липкість лицьової сторони паперу в разі зволоження, незбіг масштабу зображення із зображенням справжнього документа, ознаки ретушування тощо.

4. Копіювання з використанням різних копіїв (засоби малої поліграфії, світлокопіювання, електрографія). Основні ознаки: нерівні та нечіткі краї (кінці) штрихів елементів літер, нерівномірне чи поверхневе нанесення шару барвника в штрихах, відсутність окремих елементів у знаках, забруднення фону зображення тощо.

5. Виготовлення за допомогою комп'ютерної техніки. Ознаки: нечіткість штрихів, зменшена або збільшена яскравість забарвлення тощо.

6. Малювання всіх реквізитів документа з наслідуванням друкарського шрифту. Ознаки: нестандартність літер та інших знаків, нерівність лінії рядка, нерівномірність відстаней між літерами і словами, наявність слідів попередньої підготовки до малювання (проколи від ніжок циркуля, залишки олівцевих штрихів, слідів

копіювального паперу), наявність граматичних помилок, логічних суперечностей тощо [188].

У ході дослідження РД здійснюється перевірка відповідності зразкам – бланку, паперу; способу виготовлення реквізитів; способу нанесення серії та номера бланка; елементам захисту [80].

Фактично простий за поліграфічним виконанням і застосованим матеріалом документ має багато властивостей та особливостей, абсолютно точне відтворення яких при підробці є неможливим. Тобто абсолютно точна підробка документа не можлива, і навіть за найвищої якості підробки детальний аналіз дозволяє виявити в документі такі відхилення від оригіналу, що достатні для встановлення підробки.

В умовах сьогодення є два основні способи підробки – типографський і ксерокопіювання. Загальні ознаки, які вказують на повну підробку документа для обох способів, є такими: не витримуються розміри бланка порівняно з оригінальним, дійсним зразком; використано різні матеріали для виготовлення обкладинки, які не відповідають опису, а також папір для виготовлення внутрішніх сторінок низької якості (відсутність водяних знаків); недостатньою є чіткість дрібних деталей малюнків і тексту; змінено загальні розміри відтиску печатної форми за рахунок недотримання масштабів; відсутня люмінесценція при дослідженні документа під УФП [103].

Слід підсумувати, що вище ми визначили загальні ознаки, які вказують на повну підробку документа для двох основних способів підробки (типографського та ксерокопіювання), наразі перейдемо до часткових ознак.

Часткові ознаки підроблених документів, які виготовленні типографським способом, є такими: різниця у видах печаток; неспівпадання в графіці окремих елементів оформлення документа, у переданні градацій тону чорно-білого тонового зображення та в кольоропереданні; помилки в тексті та в місці його розташування; відмінність шрифту, фарби; дефекти печатних елементів; зміна абсолютної та відносної ширини штрихів порівняно зі штрихами



оригінального зразка; викривлення малюнка друкованих елементів букв у процесі травлення металевої форми [103].

Часткові ознаки підроблених документів, виготовлених ксерокопіюванням, є такими: при дослідженні документа у збільшеному вигляді – зернистість зображення; відсутність ознак, які властиві різним видам печаток; недотримання місця розташування надпису малюнків при усадці отриманих ксерокопій до книжного блоку; різниця в насиченості забарвлення фонових сіток, написів суміжних сторінок [103].

Залежно від мети підробки документа, кваліфікації та технічних можливостей виконавця підробка може бути частковою або повною. Підробка є повною, коли за справжнім документом відтворюються ще раз усі його складові частини (папір, палітурний матеріал та ін.), текстовий і фоновий друк, рукописне та машинописне заповнення бланка, підписи посадових осіб, відтиски печаток та інші реквізити [103].

За способами виготовлення повна підробка документів може здійснюватися за допомогою ксерокопіювання, електрографії, термокопіювання, виготовлення документів з форм плаского офсетного друку, зроблених фотохімічним засобом, виготовлення документів, надрукованих з кліше, фотографічним способом. При дослідженні документа з метою встановлення повної підробки документ, який перевіряється, порівнюється зі справжнім [103].

Справжній документ друкується безпосередньо з набору (стереотипу) або іншої друкованої форми, а підроблений – з цинкового кліше, зробленого фотохімічним способом. Кольорово-розділове фотографування захисної сітки забезпечує найбільшу точність відтворення оригіналу. Але фотографування – лише перший етап виготовлення підробки. Далі йде ретушування фотографічного зображення, перекопіювання зображення на металеву (цинкову) пластину, травлення цинкової форми, корегування металевої друкованої форми і нарешті друкування документа [103].

На кожному з цих етапів неодмінно виникають ті непомітні, на перший погляд, відмінності від оригінальної друкованої форми, що є

характерними ознаками підробки. До них належать: зміна загальних розмірів відтиску друкованої форми через недотримання масштабів при фотографуванні і вставленні фотографічних матеріалів у процесі їх обробки; зміна абсолютної і відносної товщини штрихів малюнка документа, що досліджується, порівняно зі штрихами згідно зі зразком оригіналу; недостатня чіткість дрібних деталей через скривлення при фотографуванні, копіюванні та малюванні; викривлення зображення друкованих елементів літер у процесі травлення металеві (цинкової) пластин у кислоті тощо [103].

У разі виявлення ознак зміни або підробки об'єктів працівник учиняє дії, передбачені Кримінальним процесуальним кодексом України, Законом України «Про міліцію» [68].та іншими нормативно-правовими актами, а також письмово доповідає про результати проведеного дослідження керівникові відповідного експертного підрозділу [80].

Результати дослідження оформлюються відповідно до Наказу МВС «Про затвердження Інструкції про порядок проведення криміналістичних досліджень транспортних засобів і реєстраційних документів, що їх супроводжують, працівниками Експертної служби МВС України». Інформація про дослідження вноситься до автоматизованої інформаційно-пошукової системи «Автоексперт», організація функціонування якої визначається нормативно-правовими актами МВС України [80].

**Автоматизована інформаційно-пошукова система «Автоексперт»** – це інноваційне рішення для забезпечення оперативного, повного та достовірного обліку інформації щодо проведення експертних оглядів, досліджень та експертиз транспортних засобів і реєстраційних документів [19]. АПС «Автоексперт» призначено для автоматизації збирання, оброблення, зберігання та аналізу інформації щодо проведення експертних оглядів транспортних засобів та їх реєстраційних документів; формування та ведення єдиної центральної бази даних, яка містить повну та достовірну інформацію щодо всіх експертних оглядів ТЗ та

їх РД, що проводилися на території України; формування та друку висновків спеціалістів та експертів, звітів і довідок установленої форми; аналітичного та статистичного оброблення даних щодо видів підробок ідентифікаційних позначень ТЗ та їх РД; надання користувачам системи (згідно з їхніми повноваженнями) повної, достовірної та оперативної інформації, а також необхідних статистичних даних, довідок і звітів; отримання необхідної інформації щодо результатів експертного огляду конкретного ТЗ у будь-якому пункті експертного огляду; автоматизації обліку роботи експертів в пунктах експертного огляду; автоматизації обліку коштів, отриманих за виконані експертні роботи [18].

Результати дослідження реєструються в Журналі обліку досліджень транспортних засобів і реєстраційних документів, що їх супроводжують. Інформація про виявлені зміни ідентифікаційних номерів та підроблення РД уміщується до відповідних колекцій криміналістичних обліків Експертної служби МВС України [80].

Таким чином, учення про адміністративну процедуру адміністративно-правового регулювання досліджень ТЗ базується на установленому нормами адміністративного права порядку дій (стадій, етапів) експерта, який здійснює дослідження ТЗ, спрямовані на реалізацію прав їх власників, недопущення легалізації ТЗ, які нелегально ввезені на митну територію України, забезпечення іншого публічного інтересу громадян і держави.

У результаті цього виявлено, що провідною стадією є друга, яка в свою чергу поділяється на два об'ємні етапи: 1) дослідження транспортних засобів; 2) дослідження документів, що їх супроводжують.

Ці стадії перебувають у взаємному зв'язку та єдності. На першій стадії експерт на основі норм адміністративного права, закріплених у спеціальному законодавстві, здійснює дослідження ідентифікаційного позначення кузова, табличок виробника, номерного майданчика та прилеглих до нього частин ТЗ,

лакофарбового покриття, інших носіїв інформації, дослідження номера двигуна тощо.

На другій стадії адміністративні дії експерта полягають в адміністративному та криміналістичному аналізі бланка, паперу, способу виготовлення реквізитів, способу нанесення серії та номера бланка, елементів захисту тощо.

У разі виявлення підозри глибинної підробки може застосовуватися факультативний етап – направлення автомобіля або (та) документів на поглиблене дослідження вузьким спеціалістом.

Отже, адміністративна процедура у сфері адміністративно-правового регулювання досліджень ТЗ визначається нормами адміністративного права, що визначають три стадії діяльності експертів, які здійснюють дослідження транспортних засобів: стадія 1 – початок адміністративного провадження щодо дослідження транспортних засобів; стадія 2 – безпосереднє проведення дослідження експертом; стадія 3 – оформлення результатів дослідження та доведення їх до зацікавлених осіб.

Відповідно до викладеного в розділі можемо зробити такі висновки:

1. Механізм правового регулювання є вихідним поняттям, більш загальним як для механізму адміністративно-правового регулювання, так і для тематики нашого дослідження, а саме механізму адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ.

2. Механізм правового регулювання як вихідне положення з механізму адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ – це один з основних засобів державного впливу на суспільні відносини, що становить собою систему правових засобів, за допомогою якої забезпечується результативний правовий вплив на суспільні відносини, і містить такі елементи: правові норми; правові відносини; правову відповідальність; правову свідомість та правову культуру, правові засоби та ін.

3. Адміністративно-правові норми у сфері ЕКДТЗ як провідний елемент досліджуваного нами механізму – це встановлені, ратифіковані або санкціоновані державою, за необхідності

забезпеченні примусом, загальнообов'язкові, формально визначені правила поведінки, які надаються учасникам суспільних відносин, юридичні права (наприклад, майбутньому автовласнику купити, так би мовити, «чистий ТЗ», не перебитий, з неперевереним номером тощо) і покладають на них юридичні обов'язки (наприклад, експерту якісно та неупереджено здійснити перевірку ТЗ і документів, що його супроводжують).

4. Адміністративно-правові відносини у сфері ЕКДТЗ є формою соціальної взаємодії органів державного управління та об'єктів, що виникає на підставі реалізації адміністративно-правових норм і має на меті забезпечення реалізації захисту прав, свобод і законних інтересів фізичних, юридичних осіб, публічного інтересу держави і суспільства в цілому.

5. Деякі вчені не відносять до механізму адміністративно-правового регулювання взагалі такі елементи, як адміністративно-правовий режим і тлумачення норм адміністративного права, але під час дослідження адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ ми взяли за основу широкий підхід до розкриття його елементів, саме тому торкнулися і цих елементів зазначеного правового феномену.

6. Механізм адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ – це цілісний комплекс адміністративно-правових засобів, які спрямовані на забезпечення та проведення законної, незалежної, об'єктивної та повної судової експертизи ТЗ і РД, а також організаційно-правову діяльність публічної адміністрації стосовно забезпечення діяльності експертів та експертних установ, що здійснюють дослідження ТЗ і РД.

7. Індивідуальний адміністративний акт у сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ має відповідати таким критеріям: 1) видаватися виключно відповідно до Закону України «Про судову експертизу», відповідних підзаконних нормативно-правових актів Кабінету Міністрів, Міністерства юстиції, МВС України, насамперед Наказу МВС «Про затвердження Інструкції про порядок проведення криміналістичних досліджень транспортних засобів і реєстраційних документів, що їх

супроводжують, працівниками Експертної служби МВС України»; 2) видаватися з метою захисту права власності власників ТЗ, недопущення легалізації нерозмитнених ТЗ; 3) відповідати певним принципам: прийматися обґрунтовано, тобто з урахуванням усіх обставин, що мають значення (результати дослідження ідентифікаційного позначення кузова; дослідження табличок виробника; дослідження номерного майданчика та прилеглих до нього частин ТЗ; дослідження лакофарбового покриття; дослідження інших носіїв інформації; дослідження номера двигуна в разі технічної (конструктивної) можливості тощо); видаватися безсторонньо, неупереджено, добросовісно, розсудливо, своєчасно із зазначенням способу юридичного захисту, із дотриманням принципу рівності перед законом, запобігаючи несправедливій дискримінації; видаватися в письмовій та електронній формі.

8. Видання підзаконних нормативно-правових актів у сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ – це правотворчий напрямок діяльності публічної адміністрації – загальної (Кабінету Міністрів України, Міністерства юстиції України, Міністерства внутрішніх справ України, Державної прикордонної служби України) і спеціальної (Експертної служби МВС України та їх підрозділів на місцях), що передбачає розпорядчу діяльність, спрямовану на виконання законів України, передусім Закону України «Про судову експертизу», шляхом видання адміністративних актів загального характеру, з метою забезпечення права водіїв та інших учасників дорожнього руху на проведення законної, незалежної, об'єктивної та повної судової експертизи ТЗ і РД, що їх супроводжують.

9. Адміністративний договір має забезпечувальне значення, оскільки основною формою діяльності публічної адміністрації є індивідуальний адміністративний акт. Прикладом укладення адміністративних договорів в аналізованій нами сфері є адміністративні договори, які укладаються між НДЕКЦ та особами, які звернулися за здійсненням комплексного дослідження ТЗ і РД, що їх супроводжують, відповідно до Переліку платних послуг, які надаються підрозділами Міністерства внутрішніх справ та Державної

міграційної служби, і розміру плати за їх надання, затвердженого Наказом МВС України від 04 червня 2007 року № 795.

10. Основною матеріально-технічною операцією, яку використовують експерти, що здійснюють ЕКДТЗ, є система обліків Єдиного державного реєстру Державтоінспекції МВС України, до якої входять: облік зареєстрованих ТЗ; облік ідентифікаційних позначень ТЗ і реквізитів документів (підписів, печаток, штампів); облік змінених ідентифікаційних номерів ТЗ; каталог підписів і печаток посадових осіб реєстраційно-екзаменаційних підрозділів Державної автомобільної інспекції МВС та експертів з комплексного дослідження ТЗ; колекції зображень ідентифікаційних номерів і змінених ідентифікаційних номерів ТЗ.

11. У сфері адміністративно-правового регулювання дослідження ТЗ метод заохочення має обмежене застосування. Він використовується лише щодо заохочення експертів, які здійснюють ЕКДТЗ, відповідно до статті 9 Закону України від 22 лютого 2006 р. № 3460-IV «Про Дисциплінарний статут органів внутрішніх справ України».

12. Метод переконання в діяльності публічної адміністрації, що здійснює адміністративно-правове регулювання ЕКДТЗ, полягає в тому, що посадові особи і підрозділи експертно-криміналістичного служби МВС України здійснюють попередження правопорушень шляхом впливу на свідомість і поведінку водіїв ТЗ та осіб, які з ними пов'язані, стосовно проведення роз'яснювальної роботи щодо протидії легалізації викрадених ТЗ шляхом виступів на телебаченні, радіо, пресі про вагомість проведення дослідження ТЗ під час їх реєстрації, розробки і розташування інформаційних стендів, розповсюдження інформаційних матеріалів (буклетів, проспектів тощо).

13. Адміністративні санкції у сфері адміністративно-правового регулювання дослідження транспортних засобів застосовуються в контексті адміністративної відповідальності за порушення норм адміністративного права, передбачених ст. 121-1 КУпАП

«Експлуатація водіями транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах» і ст. 185-4 «Злісне ухилення свідка, потерпілого, експерта, перекладача від явки до органів досудового розслідування чи прокурора».

14. Методи адміністративної діяльності публічної адміністрації у сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ – це способи, прийоми цілеспрямованого впливу спеціальної публічної адміністрації (експертів та інших посадових осіб ДАІ МВС України) на основі реалізації норм адміністративного права на поведінку власників ТЗ, водіїв ТЗ, інших осіб, які з ними пов'язані, та самих експертів, які здійснюють ЕКДТЗ, з метою публічного забезпечення прав і свобод людини та громадянина, нормального функціонування громадянського суспільства та держави, з метою забезпечення права водіїв та інших учасників дорожнього руху на проведення законної, незалежної, об'єктивної і повної судової експертизи ТЗ і РД, що їх супроводжують.

15. Адміністративна процедура у сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ визначається нормами адміністративного права, які визначають три стадії діяльності експертів, які здійснюють дослідження ТЗ (стадія 1 – початок адміністративного провадження щодо дослідження транспортних засобів, стадія 2 – безпосереднє проведення дослідження експертом, стадія 3 – оформлення результатів дослідження та доведення їх до зацікавлених осіб).



# НАПРЯМКИ ВДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЕКСПЕРТНО- КРИМІНАЛІСТИЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

### 3.1. Зарубіжний досвід адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів

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

У цьому підрозділі дослідження ми зробимо спробу відповісти на питання, які прогресивні риси аналізованої діяльності в зарубіжних країнах можемо імплементувати в український правовий простір, а також виявимо та сформулюємо специфіку суспільних відносин щодо адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ і відповідно запропонуємо шляхи розвитку цієї галузі в Україні на прикладі досвіду країн Європейського Союзу (Іспанія, Польща, Німеччина та ін.).

Хотілося б акцентувати, що, на наш погляд, не слід просто копіювати законодавство іноземних країн, зокрема учасниць ЄС, а треба враховувати наш менталітет й національну специфіку. Так, на думку В. Джарти, з якою ми погоджуємося, зважаючи на євроінтеграційні прагнення України, нагальною є необхідність узгодити українську правничу термінологію з європейською [52, с. 185].

Адаптація законодавства України до законодавства Європейського Союзу (далі – ЄС) є пріоритетною складовою інтеграції України до ЄС, що у свою чергу є пріоритетним напрямком української зовнішньої політики. Метою адаптації законодавства України до законодавства ЄС є досягнення відповідності правової системи України *acquis communautaire* з урахуванням критеріїв, що висуваються ЄС до держав, які мають намір вступити до нього [45, с. 1].

В. Введенська зазначає, що розвиток українського суспільства, зокрема його євроінтеграційний вектор, зумовлюють появу нових подій і явищ, що мають віднайти своє місце як у національному законодавстві, так і в теорії права [35, с. 12].

Якщо звернутися до ключового нормативно-правового акта у сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ – Закону України «Про судову експертизу» [70], то бачимо, що останній розділ Закону, присвячений міжнародному співробітництву державних судово-експертних установ України в галузі СЕД, складають 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; 24 стаття передбачає можливість міжнародного співробітництва державних СЕУ у сфері не тільки практичної, а й наукової діяльності [114, с. 5].

На думку М. Лошицького та І. Шруб, у більшості європейських країн існують ліміти на відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок ДТП, яка була оформлена за відсутності працівників ОВС. І така практика позитивно зарекомендувала себе та не викликає суттєвих заперечень [104, 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 [1, 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 дійсно 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 дозволяє 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 [1, с. 637].

У Нідерландах судові експерти державних експертних установ проводять експертизи і дослідження за зверненням поліції, а не суду. Суд запрошує експертів незалежно від їх основного місця роботи [1, с. 365].

У Великій Британії експерт зазвичай запрошується однією зі сторін процесу для проведення експертизи або досліджень і розглядається відповідно як експерт з боку обвинувачення чи захисту, причому список експертів зберігається у Спілці юристів держави [1, с. 365].

У Чехії судово-експертна діяльність регулюється Законом № 36 від 20 квітня 1967 «Про експертів і перекладачів». Списки експертів (доповнення і зміни до нього) веде кожен обласний суд та розсилає їх до Міністерства юстиції, обласної прокуратури, поліції Чеської республіки (управлінь областей), до районних і військових судів, районних прокуратур. Централізований список експертів, який веде Міністерство юстиції, об'єднує в собі списки обласних судів, які розподіляються за спеціальностями (галузями знань) так само, як і обласні списки. Державний орган Чеської республіки може призначити експертом й особу, яка не внесена до списку. Одночасно

зведенням централізованого списку експертів Міністерство юстиції Чеської республіки веде список організацій, які також можуть складати експертні висновки. Такими організаціями є не лише державні та недержавні установи, що на професійній основі здійснюють експертну діяльність; а й 636 вищих навчальних закладів, наукові інститути та організації, які на прохання державних органів можуть виконати експертне дослідження та скласти висновок судової експертизи [1, с. 365].

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 [1, с. 636].

У Бельгії та Франції експертом вважається будь-яка особа, яка має завдяки своїй освіті та досвіду поглиблені знання в одній або декількох галузях знань. Експерти у Франції та Бельгії об'єднуються у професійні одно- чи багатодисциплінарні асоціації, спілки та палати (Французька Національна палата експертів-фахівців, Бельгійська Асоціація експертів, до яких входять на правах членів експерти з різних галузей знань) [1, с. 636].

У судочинстві Німеччини тривалий час успішно функціонує інститут приватної експертизи. Якщо сторони процесу домовляться

про залучення певних осіб як експертів, суд має дати на це згоду (§ 403 ЦПК ФРН) [1, с. 636].

Сьогодні в окремих країнах Європи відповідно до стандарту ISO-EN17024 «Загальні вимоги до органів, що здійснюють сертифікацію персоналу» розпочато сертифікацію судових експертів. Відповідно до п. 4.2.1 Стандарту ISO-EN 17024 органи сертифікації не можуть підпорядковуватись установам та органам, в яких працюють судові експерти [1, с. 636].

Незважаючи на те, що сьогодні в Україні сертифікація персоналу в різних галузях діяльності людини також здійснюється спеціальними органами, створеними відповідно до ДСТУ ISO/IEC 17024:2005 «Загальні вимоги до органів, що здійснюють сертифікацію персоналу», згідно з Проектом закону «Про судово-експертну діяльність» в Україні виключне право (монополія) на стажування (навчання), атестацію (сертифікацію) судового експерта та видання йому свідоцтва на право проведення судових експертиз має належати експертно-кваліфікаційним комісіям державних спеціалізованих експертних установ, які не мають ліцензії на надання освітніх послуг і серед яких лише близько трьох відсотків працівників мають наукові ступені [1, 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, у 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) [161].

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.

Досить прогресивними є положення таких європейських країн, як Німеччина, Норвегія, Литва, де існує два технічних 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 діяльності можна простежити на досвіді казахського Міністерства юстиції, 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, 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 казахським законодавством покладено функції кримінального переслідування [65].

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 ХХІ ст. судові експерти країн світу не мають своєї професійної міжнародної організації – такої, як наприклад Interpol. Однак, на нашу думку, подібну роль у європейському масштабі 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 [209].

Це досить потужна організація у сфері судової експертизи, і саме тому заслуговує на увагу через 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 країн Європи, а також США, Австралії, Азербайджану, Кіпру, Єгипту. Окрім пленарних засідань, робота конференції була організована у 18 секціях, що охоплювали весь спектр проблем сучасної експертизи [172, 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 ЄС, 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 [58].

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

Почесний член має зробити істотний внесок у діяльність мережі або в судово-експертну науку Європи. Він не має права голосу на офіційних щорічних конференціях (ділових зустрічах) мережі. Офіцери зв'язку призначаються Правлінням на строк три роки. У їх завдання входить підтримка зв'язку між членами мережі, інформування Правління з питань різних видів судової експертизи, підготовка питань на майбутню щорічну конференцію, підготовка звітів про склад і кількість членів мережі [58].

Окрім ENFSI існують ще й інші не менш впливові міжнародні організації в судово-експертній сфері, зокрема Австралійська академія судово-експертних наук (Australian Academy of Forensic Sciences – AAFS), Американське товариство дослідників спірних документів (American Society of Questioned Document Examiners – ASQDE), Асоціація менеджерів якості судової експертизи (Association of Forensic Quality Assurance Managers – AFQAM), Асоціація експертів з вогнепальної зброї і слідів інструментів (Association of Firearm and Tool Mark Examiners – AFTE) та багато інших [58].

Австралійську академію судово-експертних наук було створено 20 квітня 1967 року. Академія надає сприяння науковим дослідженням у різних галузях знань, що стосуються судової експертизи [58].

Американське товариство дослідників спірних документів заслуговує також на нашу увагу. Це товариство є міжнародним і має серед своїх членів експертів із багатьох європейських і азійських країн [58].

Асоціацію менеджерів якості судової експертизи було створено за ініціативи Південнокаліфорнійської групи менеджерів з контролю за якістю криміналістичних лабораторій [58].

Асоціацію експертів з вогнепальної зброї та слідів інструментів було створено 1969 року як некомерційну організацію, що нині об'єднує судових експертів США та інших країн у галузі дослідження слідів інструментів і вогнепальної зброї [58].



Звичайно, дослідження діяльності міжнародних організацій у судово-експертній сфері є надзвичайно цікавим, але дещо виходить за межі нашого дослідження. Однак слід підсумувати, що Європейська мережа судово-експертних установ – European Network of Forensic Science Institutes (ENFSI) – поряд з іншими престижними міжнародними організаціями, такими як зазначені вище AAFS, ASQDE, AFQAM, AFTE, є досить впливовою на нашому континенті.

За ініціативою Всеукраїнської асоціації автомобільних перевізників (ВААП) Мінтрансзв'язку готує нові вимоги до класифікації пасажирських автотранспортних засобів за рівнем комфортності [115, с. 18]. Ці вимоги планується максимально наблизити до чинних європейських стандартів, зокрема визначити перелік необхідного обладнання автобусів (наявність багажних відділень, телевізорів, туалетів, кондиціонерів, обов'язковість надання пасажиром 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 [115, с. 18].

Класифікаційні вимоги будуть запроваджуватися поступово. Повільна імплементація дозволить автоперевізникам планово замінювати автотранспортні засоби [115, с. 18]. Пасажири отримають якісно новий рівень комфорту. Адже сьогодні на значні відстані люди змушені їздити на непристосованих автобусах або й навіть на мікроавтобусах [115, с. 18].

Звичайно, потрібно й у нашій країні підвищувати рівень комфорту перевезень пасажирів, та й самі ТЗ мають бути зручнішими та комфортнішими.

Зарубіжний досвід адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ у цілому зводиться до таких ключових положень:

- 1) не слід просто копіювати законодавство іноземних країн, зокрема учасниць ЄС, а треба враховувати наш менталітет та національну специфіку українського народу;

2) у європейських країнах, як правило, адміністративно-правове регулювання ЕКДТЗ здійснюється таким чином, що відомчі експертні установи ведуть свою діяльність співпрацюючи з поліцейськими організаціями під юрисдикцією МВС;

3) досить прогресивними є положення таких європейських країн, як Німеччина, Норвегія, Литва, де існує два технічних 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.

### **3.2. Удосконалення законодавства та адміністративної діяльності публічної адміністрації у сфері експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів**

Теорія судово-експертної діяльності та адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ передбачає, що ці питання потребують удосконалення нормативно-правової бази та адміністративної діяльності публічної адміністрації. Тому в цьому підрозділі ми акцентуємо увагу на можливих шляхах вирішення проблем нормативно-правового й організаційного характеру в окресленій сфері.

Теоретичним підґрунтям обраної тематики стали праці вітчизняних та іноземних учених і практиків-експертів В. Аверянова, В. Бахіна, Р. Белкіна, А. Вінберга, Г. Грановського, В. Гіжевського, В. Гончаренка, В. Грузкової, В. Грязіна, І. Гори, Ф. Джавадова, Т. Коломоєць, В. Коновалової, В. Кисельова, Н. Клименко, В. Лисиченка, Н. Майліс, Н. Малаховської, Г. Прохорова-Лукіна, О. Олійника, О. Росінської, О. Роціна, М. Салтевського, І. Сорочотягіна, Д. Сорочотягіної, О. Фількової, В. Шепітька,

М. Щербаковського та багатьох інших, які присвятили свої праці питанням правового регулювання адміністративно-правового регулювання досліджень транспортних засобів [197, с. 201; 194, с. 86].

На слушну думку А. Альохіна, А. Кармолицького та Ю. Козлова, адміністративне право, зберігаючи свою «самобутність», що викладена в його предметі та методі, тісно взаємодіє з іншими галузями права. Характеризуючи цю взаємодію, слід мати на увазі, що адміністративне право охоплює своїм регулятивним впливом широкі сфери державного та суспільного життя [20, с. 38], і звичайно, не є винятком з цього «неписаного» правила й адміністративно-правове регулювання ЕКДТЗ.

Як підтверджує доречно Г. Кеберник, ускладнення соціально-економічних відносин в Україні та розвиток науки, удосконалення методів і засобів дослідження зумовили зростання потреби у спеціальних знаннях і можливості для звернення слідчих, суддів та інших органів, які здійснюють слідство у сфері адміністративно-юрисдикційного чи іншого подібного змісту, до осіб, що володіють спеціальними знаннями, з метою використання цих знань у процесі доказування. Тому важливо, щоб судова й інші види експертизи проводилися на основі належним чином розробленого законодавства, де буде чітко й детально визначено принципи проведення експертизи, перелік можливих експертиз, порядок збільшення їх різновидів, органи управління експертизою, правовий статус експерта, порядок підготовки проведення експертизи (відібрання зразків, документального супроводження тощо) та здійснення експертного дослідження, його особливості в різних видах юрисдикційних проваджень, оформлення результатів експертизи та їх систематизація в єдиній електронній базі експертних висновків України, умови й порядок міжнародної взаємодії експертів та низку інших важливих питань, які нині потрібно врегулювати [82, с. 87-92].

Слідство та суди широко використовують можливості експертизи у справі для встановлення істини. Такому стану речей сприяють дві обставини: передусім сама природа експертизи як

засобу об'єктивного отримання знань про факти, а також те, що судова експертиза постійно вдосконалюється, залучаючи собі на допомогу нові досягнення науково-технічного прогресу [97; 165].

Невтішна статистика засвідчує, що після скасування обов'язкового експертного огляду в центрах ДАІ тенденція виявлення «проблемних» ТЗ зменшується, а автомобільний ринок відповідно насичується такими ТЗ і продовжує їх постачати споживачам, тобто розповсюджувати їх.

Ми поділяємо думку М. Сегая, Г. Надгорного та Б. Ісаковича, за якою гносеологічна природа і процесуальна функція судової експертизи не залежать від виду судочинства. Тому підхід до визначення обсягу й характеру її регламентації в галузевих кодексах в основі своїй має бути аналогічним, а розходження в цій регламентації мають ґрунтуватися на специфіці того чи іншого виду судочинства [118, с. 75; 167, с. 125].

Г. Авдеева, що досліджувала споріднену з аналізованою в цьому підрозділі проблематику, доречно зазначає, що сьогодні відповідно до Закону України «Про засади внутрішньої і зовнішньої політики» [69] однією з основних засад зовнішньої політики України є інтеграція до ЄС.

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 й 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].

У законодавстві країн ЄС зафіксовано 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 значення при їх обранні 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, нещодавно на сайті Мін'юсту України оприлюднено Проект закону «Про судово-експертну діяльність в Україні», згідно з яким лише та особа може набути статусу судового експерта, яка пройшла відповідну підготовку в державній спеціалізованій експертній установі та склала іспити в експертно-кваліфікаційній комісії МЮ, СБУ, МОЗ України. 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].

У 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 вишах України ліцензовано підготовку магістрів за спеціальністю «Судова експертиза» (Національний університет «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого», «Національна академія внутрішніх справ» та «Львівська політехніка») [1, с. 636].

У вишах 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].

Г. Авдєєвою визначаються проблеми щодо нормативного регулювання сучасної судово-експертної діяльності та надання освітніх послуг у цій сфері, а положення, які вона висловлює, заслуговують на увагу і щодо адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ.

Експерти, що визначають особливості дослідження ідентифікаційних номерних позначень автотранспортних засобів іноземного виробництва, групують ці аспекти таким чином: 1) дослідження ідентифікаційних номерних позначень автомобілів іноземного виробництва залежно від їх розміщення; 2) дослідження ідентифікаційних номерних позначень автомобілів виробництва США і Канади; 3) використання дублювальних носіїв інформації для дослідження ідентифікаційних номерних позначень іноземного виробництва [125, с. 38]

Окремо слід виділити дослідження ідентифікаційних номерних позначень автомобілів виробництва США та Канади. Вони відбуваються у зв'язку з особливостями маркування таких автомобілів. Здебільшого ідентифікаційні номери автомобілів, вироблених у США і Канаді та не експортованих в Європу, наносяться на металеві таблички, які кріпляться на спеціальному кронштейні ліворуч під вітровим склом, та на дублювальні носії даних, які можуть бути наклеєні на дверцята водія або на лівій середній стійці за допомогою спеціального клею [125, с. 27].

Одним із основних методів дослідження ідентифікаційних номерів є використання спеціальних комп'ютерних програм «Vinassist» і «Digit», які дають змогу перевірити дійсність

досліджуваного ідентифікаційного номера. Також при дослідженні автомобілів виробництва США та Канади слід уважно оглядати ідентифікаційну табличку з метою виявлення слідів її демонтажу і повторного встановлення, а також невідповідностей в її характеристиках наявним зразкам [125, с. 28].

У ракурсі нашого дослідження слід зазначити, що експерти пропонують відкрити бази даних ДАІ «Автомобіль» та Єдиного держреєстру МВС, де є інформація про всі викрадені автомобілі; зробити два техпаспорти – малий (який дає право на керування ТЗ) і великий (право на розпорядження ТЗ, зокрема на продаж), а найголовніше – посилити ступінь відповідальності для викрадачів автомобілів, підвищення відповідальності для людей, які переробляють номерні агрегати автомобілів (на сьогодні це штраф), і за придбання, продаж майна, яке раніше було вкрадено.

В Україні штраф за викрадення ТЗ складає 17 тис. грн. або позбавлення волі від трьох до п'яти років, а в найближчих країнах – від 2 до 7 років позбавлення волі без можливості сплатити штраф. На наш погляд, ці положення є прогресивними.

Як зазачас Б. Вежनावець, який досліджував дещо суміжні проблеми (криміналістичні експертизи при розслідуванні злочинів, пов'язаних із незаконним заволодінням транспортними засобами), після незаконного заволодіння транспортним засобом злочинці (правопорушники) часто намагаються легалізувати його. Робиться це з метою подальшого користування автомобілем або підвищення його ринкової вартості з метою продажу (занижена ціна на автомобіль часто свідчить про те, що його було викрадено в законного власника). Процес легалізації автомобіля досить клопіткий: злочинцю потрібно не тільки змінити маркувальний номер на кузові, двигуні та на інших агрегатах, але й фальсифікувати документи на транспортний засіб із зазначенням у них зміненого номера (при реєстрації транспортного засобу, переході права власності, при митному оформленні та ін.). Інколи маркувальний номер підробляється лише на кузові, двигуні чи його агрегаті з метою продажу окремої частини. У разі викрадення окремого автомобіля

«на замовлення» замовник може мати на меті заміну свого аналогічного автомобіля (у зв'язку з аварією чи значним терміном експлуатації) або ж заміну окремого агрегату, кузова, двигуна. У такому разі маркувальний номер на викраденому ТЗ замінюється на аналогічний, тому що є на автомобілі замовника, і злочинцям не доводиться фальсифікувати документи [37, с. 140].

Як пояснює Б. Вежनावець, на практиці інколи саме виявлена заміна номерів автомобіля стає відправною точкою для розкриття злочину, пов'язаного з незаконним заволодінням ТЗ, оскільки постає питання про необхідність проведення експертизи рельєфних знаків, на яку виносяться такі питання: чи були на цьому виробі маркувальні позначки; чи піддавався повній або частковій зміні номер на наданому виробі (кузові, двигуні автомобіля); яким був початковий номер на кузові автомобіля; яким чином було знищено, змінено номер (рельєфний знак) на цьому виробі; тип інструмента (знаряддя), використаного для зміни (пошкодження) рельєфного знаку, та інші питання, що виносяться на експертизу [37, с. 140-141].

До основних засобів зміни маркувальних знаків на кузові чи двигуні автомобіля можна віднести: нанесення слою пластичної речовини (полімерні матеріали, шпаклівка, метал, що піддається легкому переплавленню) на поверхню, яка містить маркувальний номер, з подальшим її перефарбуванням у необхідний колір; нанесення за допомогою електродугового зварювання металу на поверхню, яка має містити маркувальний номер, з подальшою обробкою поверхні, нанесенням необхідних знаків і фарбуванням у необхідний колір; демонтаж кількох знаків з маркувального номера автомобіля з подальшою переміною їх місцями, вирівнюванням швів, проведенням слюсарних робіт і перефарбуванням поверхні в необхідний колір; повний демонтаж маркувальної поверхні та заміна її номерним знаком кустарного виробництва; демонтаж окремих знаків з маркувальної поверхні та подальший їх монтаж на своє місце, проте в перевернутому стані (таку операцію можна проводити з цифрами 9 та 6) [37, с. 141].



Як доречно зазначає Б. Вежнавець, процес заміни маркувального номера вимагає високої концентрації та кваліфікації, проте природно, що після заміни заводського номера на кузові або двигуні автомобіля залишається значна кількість слідів, які виявляються експертами при детальному дослідженні транспортного засобу або його комплектаційних деталей у ході проведення експертизи рельєфних знаків.

Дослідник стоїть на тому, що криміналістична експертиза має важливе значення для розслідування як незаконного заволодіння транспортними засобами, так і інших злочинів [37, с. 141]. Його слушно доповнює А. Сезонов, визначаючи, що одним з ефективних оперативно-розшукових методів боротьби зі злочинами, пов'язаними з незаконним заволодінням ТЗ, є проведення комплексних криміналістичних досліджень під час реєстрації ТЗ.

Обов'язковий огляд ідентифікаційних номерів ТЗ і документів до них експертом-криміналістом (Наказ МВС України від 01.10.2002 № 985, Постанова Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 № 1388 [145]) має своєю метою виявлення і припинення як злочинів, пов'язаних із незаконним заволодінням ТЗ (ст. 289 КК України) [98], зі знищенням, підробкою і заміною ідентифікаційних номерів ТЗ (ст. 290 КК України) [98], так і злочинів, пов'язаних з підробкою документів, печаток, штампів та бланків, їх збутом, використанням підроблених документів (ст. 358 КК України) [98]. Постановою Кабінету Міністрів України від 23.12.2009 № 1371 [146] скасовано обов'язковий огляд ТЗ експертом-криміналістом під час їх реєстрації [168].

У цьому ракурсі ми повністю погоджуємося з поглядами А. Сезонова та ще раз підкреслюємо необхідність обов'язкового проведення огляду ТЗ експертом-криміналістом. На наш погляд, це дозволить розкривати і більше злочинів, і адміністративних правопорушень у цій сфері, а також зменшить кількість так званих «нечистих» автомобілів на сучасному українському ринку транспортних засобів.

А. Сезонов зазначає, що криміналістичне дослідження ТЗ і РД, що їх супроводжують, спрямовано на комплексне встановлення фактичних даних, що свідчать про крадіжку ТЗ на будь-якому етапі здійснення злочину. Найважливіше значення серед установлених обставин має не тільки факт зміни ідентифікаційних номерів ТЗ і подробиці РД на них, але й виявлення первісного ідентифікаційного номера автомобіля, що дозволяє повернути автомобіль законному власникові й відстежити злочинний ланцюжок викрадення і збуту автомобіля. Дослідження ідентифікаційних номерів ТЗ і РД на них, проведене в комплексі, дозволяє аналізувати отримані дані (результати) уже на початкових етапах дослідження й у більш короткий термін одержувати необхідну інформацію про незаконне заволодіння транспортним засобом [168].

Інформація, яка може не затребуватися чи виявитися недостатньою під час окремо проведених криміналістичних досліджень, при комплексному дослідженні може відіграти вирішальну роль. Усебічний аналіз криміналістичної інформації, отриманої з різних джерел, використання нових ефективних криміналістичних методів і криміналістичної техніки у процесі комплексного дослідження ТЗ і РД на нього дозволяє одержувати більш повні й достовірні висновки за результатами досліджень [168].

За словами А. Сезонова, комплексні криміналістичні дослідження також мають важливе профілактичне значення для попередження злочинів, пов'язаних із незаконним заволодінням транспортними засобами. Так, якщо в Харківській області 1995 року було зареєстровано 1162 злочини, пов'язані з незаконним заволодінням ТЗ, то після введення обов'язкових комплексних криміналістичних досліджень ТЗ і документів при реєстрації, з 1998 р. кількість подібних злочинів стала різко скорочуватися, і 2012 року було зареєстровано вже 383 подібні злочини [168].

Така ж тенденція простежується і в інших областях та регіонах нашої держави, тобто збільшення таких випадків є аналогічним з Харківською областю, а наш український ринок відповідно насичується такими «нечистими» ТЗ, які створюють майбутньому

власнику чимало різноманітних проблем. Тому, як підтверджує А. Сезонов, узагальнення слідчої та експертної практики дозволяє дійти висновку, що завдяки комплексним дослідженням ТЗ і РД до них усе менше випадків незаконного заволодіння ТЗ залишаються нерозкритими. А це у свою чергу сприяє значному скороченню кількості подібних злочинів [168].

Для отримання продукту високої криміналістичної якості методика дослідження ЕКДТЗ має враховувати такі обставини: об'єкти ЕКДТЗ є вельми різноманітними (ідентифікаційні номери кузова, шасі, двигуна, заводські таблички, наклейки, свідоцтва про реєстрацію, печатки на документах, способи друку та ін.); із розвитком автомобілебудування конструктивні елементи автомобілів ускладнюються, їх кількість збільшується, з'являються електронні прилади для діагностики та ідентифікації транспортного засобу [168]. Підсумовуючи, А. Сезонов додає, що кількісний і якісний склад об'єктів, які досліджуються при ЕКДТЗ, збільшується; із розвитком інноваційних технологій удосконалюються й навички кримінального елементу, що відбивається в ускладненні й урізноманітненні способів підробок об'єктів ЕКДТЗ; у процесі такого дослідження слід використовувати знання з різних галузей криміналістичних знань, а саме трасології (на етапі дослідження самого ТЗ) та техніко-криміналістичного дослідження документів (при дослідженні документів на ТЗ); методи, які використовуються на сучасному етапі розвитку цієї галузі знань, мають постійно удосконалюватися разом із розвитком новітніх технологій виробництва сучасних автотransпортних засобів; до об'єктів, які досліджуються під час проведення ЕКДТЗ, варто долучити електронні носії інформації, якими оснащено сучасні ТЗ, та інформаційні бази даних заводів-автовиробників [168].

На наш погляд, варто наголосити, що в правотворчій сфері ми порушуємо питання про поновлення обов'язкового експертного огляду під час проведення будь-яких реєстраційних операцій у центрах ДАІ та пропонуємо 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». 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. не було внесено зміни, якими обов'язковий огляд було скасовано.

Потребують удосконалення положення законодавства в аспектах посилення адміністрування у сфері ЕКДТЗ шляхом унесення пропозицій щодо повернення обов'язкового експертного огляду ТЗ під час проведення реєстраційних операцій у центрах ДАІ.

Мета сертифікації дорожніх ТЗ, на погляд О. Рудзінської, – це і захист споживача від неякісного виробника, і контроль їх безперечності для довкілля, життя, здоров'я та майна громадян, створення умов для діяльності підприємств на єдиному товарному ринку, підтвердження показників якості продукції, що заявлена виробником на сертифікацію. Процедури сертифікації містять сукупність як виробничих, так і управлінських процесів. Управління такими процесами включає вимірювання показників, аналізування отриманих даних, коригування, внесення необхідних змін у документацію процесів [163, с. 14].

Ефективними, чіткими та простими у використанні методами аналізу процесів є статистичні методи. Їх застосування може полегшити розуміння відхилень як у процесах, так і у вимірюваннях показників продукції. Але слід зазначити, що статистичні методи лише допомагають виявити джерело та види невідповідностей, а заходи щодо їх усунення може визначити тільки досвідчений, добре обізнаний з цим процесом фахівець [163, с. 14].

Основні положення щодо використання статистичних методів базуються на накопиченні даних та їх розподілі залежно від різних чинників [163, с. 14]. Так, основне завдання відповідних служб ОВС, які займаються перевіркою чи дослідженням ТЗ, – це недопущення реєстрації ТЗ зі зміненими ідентифікаційними номерними позначеннями (ДАІ), виявлення таких ТЗ і встановлення первинних ідентифікаційних номерних позначень (експертна служба), встановлення законного власника ТЗ (у разі виявлення первинних ідентифікаційних номерних позначень), збереження автомобіля в незмінному вигляді і повернення його законному власнику (органи досудового слідства) [125, с. 3].

Поняття дослідження за своєю суттю не відрізняється від поняття експертизи, однак має відмінності в порядку призначення й оформлення результатів. Дослідження в експертних установах проводиться на підставі відношення органів досудового слідства або суду, а також за заявою фізичної або юридичної особи. Результати дослідження оформлюються довідкою за підписом експерта, що проводив дослідження, або висновком спеціаліста [125, с. 4].

Дослідження ТЗ експертом проводиться з метою недопущення реєстрації ТЗ зі зміненими ідентифікаційними номерними позначеннями та встановлення і фіксації фактів таких змін, а також виявлення первинних ідентифікаційних номерних позначень (у разі встановлення факту зміни) [125, с. 4].

Експертна служба МВС України сьогодні займає значне місце в діяльності ОВС, насамперед завдяки виконанню свого основного завдання – експертного забезпечення процесу розкриття та розслідування злочинів. Ми підкреслюємо, що висока ефективність експертного забезпечення розкриття та розслідування злочинів досягається за рахунок комплексного об'єднання методів традиційної криміналістики та спеціальних видів досліджень.

Досить важливе значення для нашої тематики має те, що протягом останніх двадцяти років у МВС України запроваджено новий вид досліджень – комплексне дослідження ТЗ і РД, які їх супроводжують. Слід наголосити при цьому, що за останні роки

збільшився потік надходження автотранспортних засобів на внутрішній ринок, викрадених як за кордоном (переважно в країнах Європи), так і в Україні. ТЗ кримінального походження часто реалізуються через підставних осіб, автомобільні салони або комісійні магазини з попередньою зміною ідентифікаційного маркування та фальсифікуванням супровідних документів.

Тому на сьогодні завдання недопущення обігу нелегальних ТС вирішується за участю експерта, який не лише досліджує ідентифікаційні номери вузлів і агрегатів автомобіля під час проходження реєстрації, перереєстрації, зняття з обліку, можливість зміни номерів кузова, двигуна ТЗ, але й встановлює факт фальсифікації реквізитів його супровідних РД.

Тематика адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ має надто актуальне на 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 ТЗ, тимчасові реєстраційні талони, талони про проходження технічного огляду. При реєстрації автомобіля також доводиться досліджувати посвідчення митниці та інші документи.

Усі ці документи мають спеціальні захисні засоби, які ускладнюють їх підробку. виготовлення такого роду документів покладається на спеціальні підприємства (Держзнак, в Україні – поліграфкомбінат «Україна»). Для їх виготовлення використовуються спеціальний папір і високоякісні способи друку.

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. Так, при дослідженні водійського посвідчення старого зразка було встановлено, що відкрито чотири категорії «дозволено», на момент

же видання документа вік власника згідно з датою народження, зазначеною в документі, склав 16 років, що логічно суперечить справжності відкритих категорій. У віці 16 років може бути відкрита лише категорія «А».

При виявленні ознак підробки документів установлюють справжність бланка документа, відбитків печатки та штампів, установлюють, чи проводилася заміна фотокартки, підчистка, травлення або змивання, дописка, заміна листів або фрагментів документа, чи не порушено ламінований шар цього документа.

Значна роль у виконанні покладених на експертну службу МВС України завдань залежить від кадрового забезпечення підрозділів. Зазначимо, що обсяги виконуваної 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 експертиз, що становить 90 % криміналістичних експертиз, які проводяться всіма судово-експертними установами України та визначаються слідчими й судовими органами як докази в кримінальній справі [179, с. 12; 96, с. 9].

Для ефективного забезпечення експертної служби МВС України кадрами необхідною вбачається організація їх підготовки. З цією метою створено відомчі спеціалізовані вищі навчальні заклади, які здійснюють підготовку висококваліфікованих експертних кадрів [179, с. 12].

Судові експерти поступово оволодівають сучасними методами роботи, складною технікою, яка з'являється на озброєнні в експертних підрозділах. Завдяки цьому обладнанню досягається принципово вищий рівень наукової обґрунтованості результатів експертиз і досліджень [179, с. 13].

Специфічність діяльності експертних підрозділів МВС України полягає в максимальному наближенні до процесу розкриття і розслідування злочинів: саме експерт безпосередньо працює з

представниками оперативних підрозділів, входить до складу слідчо-оперативної групи, яка виїжджає на місце події. А це у свою чергу надає можливість швидше реагувати на потреби правоохоронних органів, стимулює найоптимальніше використання форм і методів роботи, спрямованих на розкриття злочинів за «гарячими» слідами [179, с. 11].

Важливе значення для вдосконалення законодавства та адміністративної діяльності публічної адміністрації у сфері ЕКДТЗ 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 експертиз; стажування та ін. З метою створення умов для міжвідомчого контролю налагоджено систему проведення взаємного рецензування висновків експертиз, розгляду матеріалів повторних експертиз тощо [179, с. 12].

Є. Моїсеєва, Ю. Римаренко та В. Олефір досить доречно зазначають, що питання про поняття і сутність адміністративної діяльності ОВС протягом багатьох років є дискусійним. Від того, як надалі буде витлумачена юридична природа адміністративної діяльності та її мета, залежить і зміст цієї діяльності [131, с. 259].

Відповідно до традиційної точки зору адміністративна діяльність ОВС нарівні з оперативно-розшуковою і кримінально-процесуальною діяльністю становить собою самостійну функцію цих органів [131, с. 259].

Найпоширеніше в юридичній і спеціальній літературі визначення **поняття адміністративної діяльності ОВС** сформульовано в такий спосіб: *адміністративна діяльність ОВС – це виконавчо-розпорядницька діяльність щодо організації роботи служб і підрозділів зазначених органів і практичного здійснення адміністративно-правовими способами охорони громадського порядку, забезпечення громадської безпеки і боротьби зі злочинністю* [131, с. 259].



Якщо особи придбали автомобіль, вони хочуть перевірити його, цікавляться, задаються питанням, чи є він «чистим» – наприклад, на відповідність номеру кузова з наявними документами, чи цей номер не переварений, не перебитий, чи сам автомобіль не має кримінального минулого, розмитнений в законний спосіб тощо, а тому звертаються до експерта з проханням надати їм адміністративну послугу – перевірити придбаний ними ТЗ, і таким чином все, що стосується сучасного законодавства про адміністративні послуги, автоматично переноситься на сферу експертно-криміналістичних досліджень ТЗ. Тому в ракурсі нашого дослідження слід торкнутися також і цих важливих питань.

Діяльність ОВС, яка відповідає етичним стандартам і нормам закону, є важливою складовою реформування суспільства, що декларує своїм наміром забезпечення демократії, створення соціальної держави, заснованої на захисті прав людини як найвищої цінності в такій державі, рівності осіб перед законом, законності та верховенстві права і закону. Наше суспільство перебуває на стадії змін і реформування, а заявлені наміри державних органів щодо реформування правоохоронних органів у вищезазначеному напрямку слугування особі та суспільству є показником значних змін у суспільному ставленні до ролі ОВС та індикатором загального позитивного сприйняття демократичних цінностей такого суспільства «на стадії змін» [191, с. 133].

Основними проблемами адміністративної діяльності ОВС щодо забезпечення прав і свобод людини є такі:

- реалізація прав і свобод людини в адміністративно-правових відносинах, коли сторонами процесу є громадяни та працівники ОВС;

- активізація ролі людини у відстоюванні своїх прав, свобод і законних інтересів та скасування монопольного права держави на охорону її прав і свобод;

- формування ефективної адміністративно-процесуальної бази взаємовідносин людини та посадової особи органу ОВС;

– створення системи противаг у відносинах людини з державними органами та їх посадовими особами, призначенням якої є створення максимально рівних умов для нейтралізації правопорушень і зловживань з боку представників влади;

– удосконалення правозахисної практики в діяльності ОВС [191, с. 132].

Надання адміністративних послуг населенню є однією з важливих сфер суспільного життя, оскільки кожен громадянин протягом життя щонайменше один раз звертається до суб'єкта надання адміністративних послуг для отримання тієї чи іншої послуги [113, с. 153].

На слухну думку Я. Михайлюка, закріплення в Законі України «Про адміністративні послуги» лише принципів державної політики у сфері надання адміністративних послуг є недостатнім та не в повному обсязі відповідає європейському досвіду, оскільки закріплення потребують принципи надання адміністративних послуг, до яких належать такі: дотримання пропорційності між приватними та публічними інтересами під час прийняття адміністративних рішень, розгляду звернення впродовж розумного строку, забезпечення права суб'єкта звернення бути вислуханим перед прийняттям адміністративного рішення, забезпечення можливості оскарження адміністративного рішення та надання інформації про порядок оскарження [113, с. 155].

Я. Михайлюк підкреслює, що в українських реаліях не достатньо закріплення самих принципів – вони обов'язково мають знайти своє втілення у відповідних правових нормах, лише в такому разі буде мати місце реальне практичне застосування їх основних положень [113, с. 155].

Нормативно-правове регулювання процедур надання адміністративних послуг має неабияке значення для забезпечення прав громадян у відносинах з органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування. Правового закріплення потребують принципи надання адміністративних послуг, зміст яких має базуватися на досягненнях європейського досвіду належної

адміністрації. Прийняття Адміністративного процедурного кодексу України є важливою складовою нормативно-правового регулювання адміністративних процедур, що становить основу для формування нового інституту адміністративних послуг [113, с. 155].

Державна реєстрація ТЗ проводиться підрозділами Державтоінспекції з метою здійснення контролю за відповідністю конструкції та технічного стану ТЗ установленим вимогам стандартів, правил і нормативів, за дотриманням законодавства, що визначає порядок сплати податків і зборів (обов'язкових платежів), використанням ТЗ в умовах воєнного і надзвичайного стану, а також для ведення їх обліку та запобігання вчиненню щодо них протиправних дій [145].

Державний облік зареєстрованих ТЗ передбачає реєстрацію, накопичення, узагальнення, зберігання і передання інформації про такі засоби та відомостей про їх власників, які вносяться до Єдиного державного реєстру Державтоінспекції. Порядок ведення цього реєстру та надання інформації з нього затверджується МВС [145].

Хотілося б зазначити, 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 [93, с. 24-25; 136, с. 21-24].

В історії судової експертизи України вже неодноразово виникали питання щодо єдиної підпорядкованості державних судово-експертних установ. У середині 1920-х років РНК УРСР запропонувала НКЮ разом із НКВС та НКОЗ організувати інститут кримінології та судової медицини на базі Харківського НДІСЕ. Після цього НКЮ розробив проект статуту. Однак створення цього інституту далі не пішло, оскільки в ході обговорення проекту статуту між наркоматами не було досягнуто згоди. 1930 року НКЮ УРСР знову виносить питання про створення наукового центру з боротьби зі злочинністю на розгляд Держплану, який визнав за потрібне утворити в його віданні Український інститут кримінології. Оскільки

питанням судової медицини займався НКОЗ, він мав організувати інститут судової медицини. Але через заперечення НКВС інститут не було створено [203, с. 244-245].

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.

У ст.7 Закону України «Про судову експертизу» зафіксовано норми щодо здійснення судово-експертної діяльності на підприємницьких засадах та їх ліцензування, які вже втратили чинність [70]. Що стосується судової експертизи, то вона є процесуальною дією, яка відповідно до чинного законодавства призначається постановою органу досудового розслідування, прокурора, слідчого або ухвалою суду з метою встановлення фактичних даних та обставин справи із застосуванням спеціальних знань. Тому здійснення судово-експертної діяльності на підприємницьких засадах суперечить процесуальному законодавству і потребує внесення відповідних змін до Закону України «Про судову експертизу» [70]. З прийняттям Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» зроблено певний крок у цьому напрямку (із видів діяльності, що потребують видання ліцензії, виключено судово-експертну діяльність) [67].

Таким чином, ураховуючи 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.

Активне впровадження в експертну діяльність автоматизованих інформаційно-пошукових систем останніми роками дає змогу підвищувати їх ефективність. Їх використання щорічно сприяє розкриттю понад 150 тисяч злочинів за «гарячими слідами» та близько 20 тисяч злочинів, учинених у минулі роки [179, с. 13; 96, с. 9].

Далі під час розгляду матеріалу щодо вдосконалення законодавства та адміністративної діяльності публічної адміністрації у сфері ЕКДТЗ досить доречно, на наш погляд, звернути увагу на повідомлення, яке наразі розміщене на сайті Департаменту ДАІ МВС України про оприлюднення проекту наказу МВС України «Про затвердження Положення про Національну автоматизовану інформаційну систему Департаменту Державної автомобільної інспекції». Саме ця база – Національна автоматизована інформаційна система Департаменту Державної автомобільної інспекції МВС України (далі – НАІС ДДАІ) відкриватиме широкі потенційні можливості в колі тематики, що нас цікавить, – для розшуку ТЗ, їх ідентифікації тощо, вона має надзвичайно важливе значення для експертів, що здійснюють дослідження транспортних засобів і документів, що їх супроводжують.

Головною метою НАІС ДДАІ є вдосконалення організації визначених законодавством облікових і реєстраційних процесів, що здійснюються підрозділами Державтоінспекції під час службової діяльності із забезпечення безпеки дорожнього руху, а також поліпшення інформаційно-аналітичного забезпечення таких процесів [51].

Призначення НАІС ДДАІ – інформаційно-аналітичне й організаційно-технологічне забезпечення службової діяльності підрозділів Державтоінспекції головних управлінь, управлінь МВС України в областях та місті Києві [51].

Завдання НАІС ДДАІ: 1) автоматизація процесів обліку отриманої інформації, обробки інформаційних запитів, пошук та відбір необхідної інформації; 2) виконання інформаційно-пошукових заходів, проведення аналітичних досліджень; 3) обмін інформацією між інтегрованими банками даних НАІС ДДАІ відповідних рівнів і забезпечення постійного зв'язку між ними, уніфікація технологічних процедур, опрацювання документів, збирання, реєстрація, накопичення та обробка інформації, що надходить до кожного з банків даних; 4) постійне формування, оновлення та адміністрування банків даних НАІС ДДАІ, забезпечення достовірності, оперативного

доступу та збереження інформаційного ресурсу; 5) формалізація технологічних процесів обробки інформації, визначення типових маршрутних технологічних схем для їх виконання; 6) забезпечення надійного зберігання інформаційних обліків, максимально зручна їх систематизація; 7) забезпечення комплексного захисту інформації та розмежування доступу до інформації, що зберігається в НАІС ДДАІ; 8) автоматизація збирання даних про результати виконання технологічних процесів щодо інформаційних обліків, формування аналітичних і статистичних звітів (довідок); 9) інформаційне забезпечення управлінської діяльності Державтоінспекції, підготовка аналітично-довідкових матеріалів; 10) наскрізний контроль (підрозділ контролю, керівник структурного підрозділу Державтоінспекції, безпосередній виконавець) за своєчасністю і повнотою надання первинних облікових та інформаційно-пошукових документів, проведення аналізу їх повноти, сумісності та об'єктивності [51].

Хотілося б акцентувати, що важливе значення мають нині положення щодо необхідності надання широкого доступу до різноманітних баз даних: автовиробників (німецьких, французьких, італійських та інших) та сучасної вітчизняної бази «НАІС» (Національної автоматизованої інформаційної системи).

Удосконалення законодавства та адміністративної діяльності публічної адміністрації у сфері ЕКДТЗ у цілому зводиться до таких основних положень:

1) слід повернути до чинного законодавства положення про обов'язковий експертний огляд транспортного засобу; запровадити на ТЗ два технічних паспорти («малий» та «великий») аналогічно з розвинутими цивілізованими країнами; надати широкий доступ до різноманітних баз даних: автовиробників (німецьких, французьких, італійських та інших) та сучасної вітчизняної бази «НАІС» (Національної автоматизованої інформаційної системи);

2) важливе значення має більш чітке розділення функцій серед працівників судово-експертних установ;

3) доречно було б підвищити міру відповідальності для викрадачів автомобілів, для людей, які переробляють номерні агрегати автомобілів (на сьогодні це штраф), і за придбання, продаж майна, яке раніше було вкрадено (в Україні штраф за викрадення – 17 тис. грн. або позбавлення волі від трьох до п'яти років, а у найближчих країнах – від 2 до 7 років позбавлення волі без можливості сплатити штраф);

4) унести 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 ТЗ;

5) ураховуючи 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.

Відповідно до викладеного в цьому розділі матеріалу можемо зробити такі висновки:

1. Не варто просто копіювати законодавство іноземних країн, зокрема учасниць ЄС, а треба враховувати менталітет і національну специфіку українського народу.

2. В європейських країнах, як правило, адміністративно-правове регулювання ЕКДТЗ здійснюється таким чином, що відомчі експертні установи проводять свою діяльність, співпрацюючи з поліцейськими організаціями під юрисдикцією Міністерства внутрішніх справ.

3. Досить прогресивним є досвід Німеччини, Норвегії, Литви, де існує два технічних паспорти («великий» та «малий») на транспортний засіб.

4. Європейська мережа судово-експертних установ (European Network of Forensic Science Institutes [ENFSI] поряд з іншими

престижними міжнародними організаціями досить впливова на нашому континенті.

5. Слід повернути до чинного законодавства положення про обов'язковий експертний огляд ТЗ; запровадити на ТЗ два технічних паспорти («малий» та «великий») аналогічно з розвинутими цивілізованими країнами; надати широкий доступ до різноманітних баз даних – автовиробників (німецьких, французьких, італійських та інших) та сучасної вітчизняної бази «НАІС» (Національної автоматизованої інформаційної системи).

6. Важливе значення має більш чітке розділення функцій серед працівників судово-експертних установ.

7. Доречно підвищити міру відповідальності для викрадачів автомобілів, для людей, які переробляють номерні агрегати автомобілів (на сьогодні – це штраф), і за придбання, продаж майна, яке раніше було вкрадено (в Україні штраф за викрадення – 17 тис. грн. або позбавлення волі від трьох до п'яти років, а у найближчих країнах – від 2 до 7 років позбавлення волі без можливості сплатити штраф).

8. Пропонуємо 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 ТЗ.

9. Ураховуючи 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

Аналізуючи ЕКДТЗ як об'єкт адміністративно-правового регулювання, слід зазначити, що експертиза ТЗ і РД, що їх супроводжують, має комплексний характер. Доречно розділити її умовно на два самостійні підвиди, де виокремити як один вагомий об'єкт дослідження – ТЗ, а другий, звичайно не менш вагомий об'єкт – РД, що його супроводжують. Що стосується дослідження ТЗ, то лінійно це різновид інженерно-технічної експертизи, а функціонально – трасологічної (якщо можна так окреслити, одиничний із багатьох випадків трасологічної експертизи). Документи, що супроводжують ТЗ, належать до основного виду (підвиду) криміналістичної експертизи, а саме технічної експертизи документів.

Сформульовано висновок, що адміністративно-правовий статус суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють регулювання ЕКДТЗ, – це сукупність обов'язків, прав і спеціальних навичок щодо забезпечення публічного захисту права громадян володіти, користуватися і розпоряджатися своїми ТЗ (недопущення легалізації викрадених ТЗ) і забезпечення публічного економічного інтересу держави щодо недопущення реєстрації незаконно ввезених на територію України ТЗ.

Принципи адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ – це об'єктивна основа ДПА, що здійснює ЕКДТЗ, вони виражають основні засади судово-експертної діяльності в цій сфері, забезпечують права громадян на володіння, користування і розпорядження ТЗ (захист від незаконної реєстрації викрадених ТЗ) і публічного економічного інтересу держави щодо нелегалізації на території України нерозмитнених ТЗ.

До складу механізму адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ входять: норми адміністративного права та їх зовнішнє вираження – джерела адміністративного права; публічна адміністрація; принципи ДПА; індивідуальні акти публічної адміністрації; адміністративно-правові відносини; форми адміністративного права; методи адміністративного права;

адміністративно-правові режими; тлумачення норм адміністративного права; адміністративні процедури.

Виявлено, що під формами адміністративної ДПА у сфері адміністративно-правового регулювання ЕКДТЗ слід розуміти зовнішнє вираження однорідних за своїм характером і правовою природою груп адміністративних дій експертів, які здійснюють дослідження ТЗ і РД, що їх супроводжують, та підрозділів, в яких вони проходять службу, з метою забезпечення права водіїв та інших учасників дорожнього руху на проведення законної, незалежної, об'єктивної і повної судової експертизи ТЗ і РД, що їх супроводжують.

Доведено, що адміністративна процедура у сфері адміністративно-правового регулювання досліджень ТЗ визначається нормами адміністративного права, що визначають три стадії діяльності експертів, які здійснюють дослідження ТЗ (стадія 1 – початок адміністративного провадження щодо дослідження транспортних засобів, стадія 2 – безпосереднє проведення дослідження експертом, стадія 3 – оформлення результатів дослідження та доведення їх до зацікавлених осіб).

Досить прогресивними в цій сфері є положення законодавства та адміністративної діяльності Німеччини, Норвегії, Литви, де існує два технічних паспорти на транспортний засіб («великий» та «малий»). Перший, так званий «малий», дає право керувати, користуватися, а другий – «великий» – повне право розпоряджатися, керувати, відчувувати.

Запропоновано внести зміни до чинного законодавства, які спрямовано на вдосконалення діяльності органів, що займаються адміністративно-правовим регулюванням ЕКДТЗ під час виконання покладеного на них завдання щодо захисту прав, свобод і законних інтересів фізичних та юридичних осіб, шляхом уведення обов'язкового експертного огляду під час проведення будь-яких реєстраційних операцій у центрах ДАІ. Пропонується надати широкий доступ експертам для ефективного виконання своїх обов'язків до різноманітних баз даних – автовиробників (німецьких, французьких, італійських та інших) та сучасної вітчизняної бази «НАІС» (Національної автоматизованої інформаційної системи).

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авдєєва Г. Проблеми гармонізації законодавства України у галузі судової експертизи із законодавством країн Європейського Союзу / Г. Авдєєва / Гармонізація законодавства [Електронний ресурс] // Гармонізація законодавства. – 27 березня 2015. – Режим доступу : [http://www.ares21.vk.kharkov.ua/bitstream/123456789/7223/1/Avdeeva\\_634.pdf](http://www.ares21.vk.kharkov.ua/bitstream/123456789/7223/1/Avdeeva_634.pdf) – Назва з екрану.
2. Авер'янов В. Б. Вибрані наукові праці / [Андрійко О.Ф., Нагребельний В.П., Кисіль Л.Є., Педько В.А., Дерезь В.А. та ін.]; за заг. редакцією Ю.С. Шемшученка та О.Ф. Андрійко (упорядник) – К.: Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2011 – 245 с.
3. Административное право Украины : учебник / [Додин Е.В., Царева Л.К., Аверьянов В.Б. и др.]; под. ред. С.В. Кивалова – Х.: «Одиссей», 2006. – 880 с.
4. Адміністративне право України (виклики початку ХХІ століття) : монографія / за заг. ред. В.В. Галунька. – Херсон : ХМТ, 2010. – 326 с.
5. Адміністративне право України / [Битяк Ю.П., Богуцький В.В., Гаращук В.М. та ін.] ; під ред. Ю.П. Битяка . – Х. : Право, 2001. – 528 с.
6. Адміністративне право України : [підручник] / [Коломоєць Т.О., Н.О. Армаш та ін.]; за заг. ред. Т.О. Коломоєць. – К. : Істина, 2010. – 362 с.
7. Адміністративне право України : навчальний посібник / [Шкарупа В.К., Коломоєць Т.О., Гулевська Г.А. і ін.]; за ред. Т.О. Коломоєць, Г. Ю. Гулевської. – К.: Істина, 2007. – 216 с.
8. Адміністративне право України : Підручник / [Бандурка О.М., Бугайчук К.Л., Джагупов Г.В. та ін.] ; за ред.. О.М. Бандурки. – Харків: Видавництво Національного університету внутрішніх справ, 2004. – 480 с.

9. Адміністративне право України : підручник / [Битяк Ю.П., Гаращук В.Т., Дьяченко О.В. та ін.] ; за ред. Ю.П. Битяка. – К. : Юрінком Інтер, 2005. – 544 с.
10. Адміністративне право України : у 2-х т. : підручник Т.1 : Загальне адміністративне право, академічний курс / В.В. Галуцько, В.І. Олефір, Ю.Г. Гридасов, А.А. Іванищук, С.О. Короед. – Херсон: ХМД, 2013. – 396 с.
11. Адміністративне право України в сучасних умовах (виклики початку ХХІ століття) : монографія / [В.В. Галуцько, В.І. Олефір, М.П. Пихтін, О.О. Онищук, Ю.В. Гридасов, М.М. Новіков, У.О. Палієнко, І.А. Дьомін, О.М. Єщук ] ; за заг. ред. В.В. Галуцька. – Херсон : ВАТ «Херсонська міська друкарня», 2010. – 378 с.
12. Адміністративне право України : [навчальний посібник] : [у 2-х томах] / [Галуцько В. В., Олефір В. І., Пихтін М. П. та ін.] ; за заг. ред. В. В. Галуцька. – Херсон : ХМТ, 2011. – Т. 1 : Загальне адміністративне право. – 320 с.
13. Адміністративне право України : підручник / [Галуцько В. В., Олефір В. І., Гридасов Ю. В., Іванищук А. А., Короед С. О.] – Херсон : ХМД, 2013. – Т.1 : Загальне адміністративне право. Академічний курс. – 393 с.
14. Адміністративне право України : посібник для підготовки до іспитів / Г.Г. Забарний, Р.А. Калюжний, В.О. Терещук, В.К. Шкарупа. – К.:Вид. Паливода А.В., 2001. – 194 с.
15. Адміністративне право України: підручник / [Пирожкова Ю.В., Сінельнік Р.В., Лютіков П.С. та ін.]; під ред. Т.О. Коломоєць.– К.: Істина, 2010. – 480 с.
16. Адміністративне судочинство: навчальний посібник / за заг. ред. проф. О.П. Рябченко. – 2-ге видання, перероблене і доповнене. – Х.: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2014 – 304 с.
17. Адміністративно-правові відносини [Електронний ресурс] // LAW-PROPERTY. – 2015. – Режим доступу: <http://www.law-property.in.ua/articles/featured-articles/435-2014-12-17-08-00-52.html> - Назва з екрану.

18. АПС «Автоексперт» [Електронний ресурс] // КРВТІ. – 12 січня 2015. – Режим доступу: [http://kpvti.kiev.ua/ua/projects/ais\\_avto.php](http://kpvti.kiev.ua/ua/projects/ais_avto.php) - Назва з екрану.
19. АПС [Електронний ресурс] / «Автоексперт» – 22 лютого 2015. – Режим доступу : [http://kpvti.kiev.ua/ua/projects/ais\\_avto.php](http://kpvti.kiev.ua/ua/projects/ais_avto.php) – Назва з екрану.
20. Алехин А. П. Административное право Российской Федерации : учебник / Алехин А.П., Кармолицкий А.А., Козлов Ю.М. – М.: Зерцало, 1997 г. – 672 с.
21. Армаш Н. О. Адміністративно-правовий статус керівників органів виконавчої влади: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юр. наук: спец. 12.00.07 «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / Надія Олексіївна Армаш – Київ, 2005 – 17 с.
22. Байэтт Р. Расследование дорожно-транспортных происшествий: / Р. Байэтт, Р. Уоттс. - М.: Транспорт, 1983. – 288 с. (перевод с английского А.А. Шалатова).
23. Бахрах Д. Н. Административное право России. Учебник для вузов. / Демьян Николаевич Бахрах – М.: НОРМА, 2002. – 443 с.
24. Бачинін В. А. Філософія права / Журавський В.С., Панов М.І., Бачинін В.А. – К., 2003. – 472 с.
25. Безпосередній об'єкт знищення, підробки або заміни агрегатів ТЗ [Електронний ресурс] / Статті Online – 22 вересня 2014. – Режим доступу : <http://www.stattionline.org.ua/pravo/100/16940-bezposerednij-ob-yekt-znishhennya-pidrobki-abo-zamini-nomeriv-vuzliv-ta-agregativ-transportnogo-zasobu.html> – Назва з екрану.
26. Бекасов В. А. Автотехническая экспертиза / В. А. Бекасов. – М., «Пламя», 1967. – 410 с.
27. Біла-Тіунова Л. Р. Службова кар'єра в Україні : монографія / Л.Р. Біла-Тіунова // Одеса, Фенікс, 2011. – 540 с.
28. Біла-Тіунова Л. Р. Закон України «Про державну службу»: Науково-практичний коментар. – 2-е видання, змінене і доповнене / Біла-Тіунова Л. Р., Ківалов С. В. – Одеса: Фенікс, 2009. – 692 с.

29. Большой юридический словарь / [Додонов В.Н., Крылова М.А., Палаткин А.В. и др.]; под ред. А.Я. Сухарева, В.Д. Зорькина, В.Е. Крутских – М.: Инфа-М, – 1999. – VI, 790 с.
30. Бриндіков Ю. Л. Розвиток професійної готовності водіїв автотранспорту до дій в екстремальних ситуаціях : автореф. дис. ... канд.. психол. наук: 19.00.09 / Ю.Л. Бриндіков. – Хмельницький, 2009. – 20 с.
31. Брэбан Г. Французское административное право / Г. Брэбан; [пер. с фран. Д. И. Васильева, В. Д. Карповича]; под. ред. С. В. Боботова. – М. : Прогрес, 1988. – 488 с.
32. Бурбело Б. Взаємодія страхових організацій та Державтоінспекції МВС України, як чинник забезпечення безпеки дорожнього руху / Богдан Бурбело // Юридична Україна (Проблеми адміністративного права). – 2008. – № 9 – С. 23-26.
33. Быков В. М. Следственные действия по Уголовно-процессуальному кодексу Российской Федерации / В.М. Быков, Е.С. Жмурова // Правоведение. – 2003. – №2. – С.125-135.
34. Васильєв А. С. Адміністративне право України / А.С. Васильєв. Х.: «Одісей», 2002. – 288 с.
35. Введенська В. «Європротокол», як джерело доказів / В. Введенська // Підприємництво, господарство і право – 2012. – № 6 (198). – С. 12-15.
36. Введенська В. Ризики, властиві процедурі євро протоколу: прогнози та шляхи подолання / В. Введенська // Підприємництво, господарство і право – 2012. – № 4 (196). – С. 67-71.
37. Вежнавець Б. Криміналістичні експертизи при розслідуванні злочинів, пов'язаних із незаконним заволодінням транспортними засобами / Б. Вежнавець // Підприємництво, господарство і право. – 2007. – № 8 (140). – С. 138-141.
38. Великий тлумачний словник сучасної української мови / [гол. ред. В.Т. Бусел, редактори-лексикографи: В.Т. Бусел, М.Д. Василега-Дерибас, О.В. Дмитрієв, Г.В. Латник, Г.В. Степенко]. – К. : Ірпінь : Перун, 2005. – 1728 с.

39. Галіцина Н. В. Адміністративна процедура як інститут адміністративного процесу / Н.В. Галіцина // Форум права. – 2010. – № 4. – С. 163–177 [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.nbuiv.gov.ua/e-journals/FP/2010-4/10gnviar.pdf>. - Назва з екрану.
40. Галуцько В. М. Адміністративна відповідальність іноземців та осіб без громадянства в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец.– 12.00.07 / В.М. Галуцько. – К., 2011. – 18 с.
41. Гладун З. С. Адміністративне право України : [опорні конспекти лекцій] / Зиновій Степанович Гладун. – вид. – 2-ге. – Тернопіль : Вид-во ТАНГ, 2002. – 258 с.
42. Голованов В. Н. Законы в системе научного знания / В. Н. Голованов – М. : Мысль, 1972. – 232 с.
43. Головченко В. В. Юридична термінологія: довідник / В.В. Головченко, В.С. Ковальський. – К.: Юрінком Інтер, 1998. – 224 с.
44. Гончарук С. Т. Адміністративне право України : навчальний посібник. [на допомогу слухачам, що складають державні та поточні іспити з адміністративного права] / С.Т. Гончарук. – К.: 2000. – 240 с.
45. Грицак С. В. Адаптація інформаційного законодавства України до норм Європейського Союзу: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юр. наук: спец. 12.00.07 «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / Сергій Вікторович Грицак – Запоріжжя, 2013. – 16 с.
46. Губін Г. О. Ефективність дотримання принципів судово-експертної діяльності / Григорій Олександрович Губін /: [Електронний ресурс] // Congratulation from Spilnota – 20 січня 2015. – Режим доступу : <http://www.spilnota.net.ua/us/article/id-1358/>. – Назва з екрану.
47. Гузь Л. Е. ДТП. Дорожно-транспортные происшествия. / Л.Е. Гузь – Х.: Фактор, 2010. – 688 с.
48. Гуцул Р. Р. Оцінка та використання висновку експерта у кримінальному процесі / Р.Р. Гуцул // Матеріали міжнародної

- науково-практичної конференції «Міжнародне та національне законодавство: способи удосконалення» – Дніпропетровськ. – 3-4 квітня 2015 р. – Дніпропетровськ: Дніпропетровський гуманітарний університет, 2015 – С. 201- 203.
49. Дідич О. В. Адміністративно-правовий статус торгівців цінними паперами // дис. ... кандидата юрид. наук. – 12.00.07 / Олександр Володимирович Дідич ; Одеська національна юридична академія. – Одеса, 2004. – 175 с.
  50. ДАІ втратила свою «принаду» [Електронний ресурс] / Транспорт та авто. – 5 січня 2015. – Режим доступу : <http://businessua.com/transport/18743dai-vtratila-svoyu-prinadu.html>
  51. Департамент ДАІ МВС України [Електронний ресурс] / Проекти нормативних і законодавчих актів. – 22 січня 2015. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/law/65.htm> – Назва з екрану.
  52. Джарти В. В. Управління об'єктами державної власності в Україні: правова природа та механізм реалізації : монографія / В.В. Джарти. – Харків: Диска плюс, 2014.- 270 с.
  53. Джужа О. М. Кримінологія. Спеціалізований курс лекцій зі схемами (Загальна та особлива частини) : навчальний посібник / Моїсєєв Є.М., Василевич В.В., Джужа О.М. - К.: Атіка, 2001. – 368 с.
  54. Додіна Є. Є. Адміністративно-правовий статус громадських організацій в Україні: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юр. наук: спец. 12.00.07 «теорія управління; адміністративне право і процес; фінансове право» / Є.Є. Додіна – Одеса, 2002 – 17 с.
  55. Дручек О. В. Громадський контроль за діяльністю міліції у сучасних умовах: нормативні, теоретичні основи, завдання, проблеми організації та здійснення / О.В. Дручек, В.М. Столбовий // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Юридичні науки. – 2014. – Випуск № 2. Том 3. – С. 69-74.
  56. Експертизи у судовій практиці / за заг. ред. В.Г. Гончаренка. - К.: Юрінком Інтер, 2004. - 388 с.



57. Експертизи у судовій практиці: науково-практичний посібник для суддів, прокурорів, слідчих, адвокатів / за заг. ред. В.Г. Гончаренка – К.: Юрінком Інтер – 2005 – 387 с.
58. Экспертный центр при Институте судебных экспертиз и криминалистики [Электронный ресурс] / Европейская Сеть судебно-экспертных учреждений (European Network of Forensic Science Institutes - ENFSI) – 12 січня 2015. – Режим доступу : <https://ceur.ru/library/spravochnik/ms/item126232/> – Назва з екрану.
59. Електронна програма ідентифікації транспортних засобів «AutoVIN». – К.: Науково-дослідне бюро судових експертиз «Сантодор», 2010. – 142 с.
60. Елистратов А. И. Административное право : лекции / Аркадий Иванович Елистратов. – М. : Тип. Т-ва И.Д. Сытина, 1911. – 235 с.
61. Єфімов М. М. Використання спеціальних знань під час розслідування хуліганства / М.М. Єфімов // Право і суспільство. (Рубрика: Кримінально-процесуальне право та криміналістика) – 2012. – № 3. – С. 229-233.
62. Загальна теорія держави і права: [підручник для студентів юридичних вищих навчальних закладів] / [М.В. Цвік, О.В. Петришин, Л.В. Авраменко та ін. ]; за ред. д-ра юрид. наук, проф., акад. АПрН України М.В. Цвіка, д-ра юрид. наук, проф., акад. АПрН України О.В. Петришина. – Харків: Право, 2009. – 584 с.
63. Загальна теорія держави та права / [Цвік М.В., Ткаченко В.Д., Богачова Л.Л. та ін.] ; за ред. М.В. Цвіка, В.Д. Ткаченка, О.В. Петришина. – Х.: «Право», 2002. – 427 с.
64. Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 № 3353-ХІІ за станом на 1 лютого 2015 р. [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Верховної ради України. – 25 лютого 2015. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> – Назва з екрану.
65. Закон Республики Казахстан “О судебной экспертизе” от 12.11.1997г. № 188-І // Ведомости парламента РК. – 1997. – №21. – Ст. 276.

66. Закон України «Про Дисциплінарний статут ОВС» від 22 червня 2006 року № 3460-IV : за станом на 1 лютого 2015 р. [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Верховної ради України. – 25 лютого 2015. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3460-15> – Назва з екрану.
67. Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 1 червня 2000 № 1775-III : за станом на 1 лютого 2015 р. [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Верховної ради України. – 25 лютого 2015. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1775-14> – Назва з екрану.
68. Закон України «Про міліцію» від 20 грудня 1990 р. № 565 – XII: за станом на 1 січня 2015 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 4. – Ст. 20. – із змінами і доповненнями.
69. Закон України від 1 липня 2010 року № 2411-VI “Про засади внутрішньої і зовнішньої політики” : за станом на 1 січня 2015 р. // Урядовий кур'єр від 01.09.2010 - № 160.
70. Закон України від 25 лютого 1994 № 4038-XII “Про судову експертизу” : за станом на 1 січня 2015 р. // Відомості Верховної Ради України – 1994. – № 28. – Ст. 232.
71. Науково-практичний коментар до Закону України «Про судову експертизу» [Електронний ресурс] / Адміністративне право – 25 січня 2015. – Режим доступу : [http://adhdportal.com/book\\_3638\\_chapter\\_2\\_Rozdl\\_1\\_NAUKOVO-PRAKTICHNIJ\\_KOMENTAR\\_DO\\_ZAKONUUKRANI\\_PRO\\_SUDOVU\\_EKSPERTIZU\\_ZAKON\\_UKRANI\\_PRO\\_SUDOVU\\_EKSPERTIZU.html](http://adhdportal.com/book_3638_chapter_2_Rozdl_1_NAUKOVO-PRAKTICHNIJ_KOMENTAR_DO_ZAKONUUKRANI_PRO_SUDOVU_EKSPERTIZU_ZAKON_UKRANI_PRO_SUDOVU_EKSPERTIZU.html) – Назва з екрану.
72. Закон України від 6 вересня 2012 року № 5203-VI “Про адміністративні послуги”: за станом на 1 січня 2015 р. // Відомості Верховної Ради України від 9 серпня 2013 року – № 32. – С. 1705. – Ст. 409.
73. Зеркалов Д. В. Безпека дорожнього руху : навчальний посібник [Електронний ресурс] / Д. В. Зеркалов. – Електрон. дані. – К. : Науковий світ, 2009. – 1 електрон. опт. диск (CD-ROM); 12 см. –

- Систем. вимоги: Pentium; 512 Mb RAM; Windows 98/2000/XP; Acrobat Reader 7.0. – Назва з тит.екрана.
74. Зинин А. М. Введение в судебную экспертизу / Омелянюк Г.Г., Пахомов А.В., Зинин А.М. – М.: Изд-во Московского психолого-социального ин-та; Воронеж: Изд-во НПО «МОДЭК», 2002. – 240 с.
75. Иванов А. В. Эксперт у провадженні у справах про адміністративні правопорушення: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право» / А.В. Иванов; Харківський нац. ун-т внутр. справ. – Х., 2009. – 18 с.
76. Іващенко Н. В. Розгляд принципів та методів судово-експертної діяльності / Н.В. Іващенко, О.П. Орлюк // Дебет-кредит [Електронний ресурс] // Університетська практична студентська конференція магістрантів – 20 січня 2015. – Режим доступу : <http://www.kpi.kharkov.ua/archive/Conferences/Університетська%20Науково%20-%20практична%20студентська%20конференція> – Назва з екрану.
77. Інструктаж [Електронний ресурс] / Яндекс-словники. – 22 січня 2015. – Режим доступу : <https://slovari.yandex.ua/~книги/Охрана%20труда/Инструктаж/?ncrnd=4718> – Назва з екрану.
78. Інструкція про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень № 53/5, яка затверджена наказом Міністерства юстиції України від 8 січня 1998 року: за станом на 1 січня 2015 р. // Офіційний вісник України від 03.12.1998 - 1998 р., № 46, стор. 172, код акту 6348/1998.
79. Інструкція з організації проведення експертиз і досліджень : Наказ НДЕКЦ при УМВС України в Черкаській області від 2.02.2013 р.. – Черкаси: НДЕКЦ, 2013. – 20 с.
80. Інструкція про порядок проведення криміналістичних досліджень транспортних засобів і реєстраційних документів, що їх супроводжують, працівниками Експертної служби МВС

- України: затверджена Наказом Міністерства внутрішніх справ України 31.05.2013 № 537. – К. МВС України, 2013. – 6 с.
81. Карпухін П. Г. Впорядкування продажу транспортних засобів вітчизняного та іноземного виробництва в Запорізькій області / Карпухін П. Г. // Право і безпека. – 2002. – № 4. – С. 71-73.
82. Кеберник Г. В. Наукова експертиза в адміністративно-юрисдикційній діяльності: основи організаційно-правового регулювання в Європейських країнах / Г.В. Кеберник // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція. – 2014. – № 8. – С. 87-92.
83. Ківалов С. В. Адміністративне право України : навчально-методичний посібник. / С.В. Ківалов, Л.Р. Біла. – 2-ге вид., перероб. і доп. – Одеса : «Юридична література», 2002. – 312 с.
84. Кісіль З. Р. Адміністративне право : навч. посіб. – 3-те вид. / Кісіль З. Р., Кісіль Р. В. – К. Алерта ; ЦУЛ, 2011. – 696 с.
85. Клименко Н. З історії розвитку і становлення Київського науково-дослідного інституту судових експертиз Міністерства юстиції України / Ніна Клименко, Віолетта Федчишина // Віче. (Рубрика «Наукова бібліотека»). – 2013. – № 14 – С. 8-12.
86. Клименко Н. І. Судова експертологія : курс лекцій / Н.І. Клименко. – К. : Вид-во Юрінком Інтер, 2007. – 528 с.
87. Коваль Р. А. Інформаційно-аналітичне забезпечення діяльності органів влади: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. Наук з державного управління: спец. 25.00.02 – «механізми державного управління» / Р.А. Коваль – Запоріжжя, 2008. – 24 с.
88. Кодекс адміністративного судочинства України : наук.-практ. комент. / [Армаш Н.О., Бандурка О. М., Басов А.В., Бевзенко В.М., Гуржій Т.С. та ін.]. за заг. ред. докт. юрид. наук, проф. А.Т. Комзюка. – К.: Прецедент; Істина. – 823 с.
89. Кодекс України про адміністративні правопорушення : за станом на 1 січня 2015 р. // Відомості Верховної ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

90. Колпаков В. К. Предмет адміністративного права: сучасний вимір / В. К. Колпаков // Юридична Україна. – 2008. – № 3. – С. 35-36.
91. Комісаров С. Система адміністративних санкцій за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху / Сергій Комісаров // Юридична Україна. – 2012. – № 1. – С. 18-23.
92. Конституція України прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
93. Корчан Н. С. Организационные вопросы судебной экспертизы в свете борьбы с преступностью / Корчан Н. С. // 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.
94. Коршаков И. К. Пассивная безопасность легкового автомобиля / И.К. Коршаков, Ю.С. Сидоров – М., «Весна», 1974. – 365 с.
95. Костицкий М. В. Судебно-психологическая экспертиза. / М.В. Костицкий – Львов: Высшая школа, 1987. – 141 с.
96. Красюк І. П. Експертна служба МВС України сьогодні // Криміналістичний вісник: науково-практичний збірник / ДНДЕКЦ МВС України; НАВСУ; редкол.: Я.Ю. Кондратьєв та ін. – К.: Чайка, 2004.- № 2 (2). – С. 5-10.
97. Криминалистика : ученик для вузов / [Аверьянова Т.В., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г., Россинская Е.Р]; под ред. Заслуженного деятеля науки Российской Федерации, профессора Р.С. Белкина – М., Издательство НОРМА (Издательская группа НОРМА-ИНФА М), 2000. – 990 с.
98. Кримінальний кодекс України : за станом на 1 січня 2015 р. // Голос України від 19.06.2001. – № 107.
99. Курс адміністративного права України. Підручник [Електронний ресурс] / за ред. В.В. Коваленка. – В-во: Юрінком Інтер. – 2012. – 808 с.

100. Куфарин О. Е. Компетенция месных органов Советов народных депутатов / О.Е. Куфарин, К.Ф. Шеремет. – М.: Юрид. лит., 1986. – 124 с.
101. Кушнір Г. А Судова експертиза транспортних засобів та документів, що їх супроводжують / Г.А . Кушнір // Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України. – 2014. – Вип. 197. – Ч. 3. - С. 270-274.
102. Лакофарбове покриття [Електронний ресурс] / Матеріали для сервісу та ремонту автомобілів – 22 вересня 2014. – Режим доступу : [posibnyku.vntu.edu.ua/servis\\_ta.../6.4.html](http://posibnyku.vntu.edu.ua/servis_ta.../6.4.html) – Назва з екрану.
103. Лист Департаменту з питань запобігання використанню банківської системи для легалізації кримінальних доходів та фінансування тероризму Національного банку України від 16 лютого 2007 р. № 48-012/214-1688 [Електронний ресурс] // Верховна Рада України. – 2007. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v1688500-07> - Назва з екрану.
104. Лошицький М. Нові підходи до розмежування повноважень при оформленні матеріал ДПТ (між ОВС та страховими організаціями) / М. Лошицький, І. Шруб // Вісник прокуратури. – 2010. – № 6 (106). – С. 93-95.
105. Лунев А. Е. Административное право (Общая и Особенная части) / А.Е. Лунев. – М.: Юрид. лит., 1970. – 600 с.
106. Луцьок П. Можливості моделювання умов та елементів дорожньо-транспортної пригоди / П. Луцьок // Право України. – 2007. – № 4. – С. 63-67.
107. Луцьок Павло Сергійович (Юридическая правда) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://yurpravda.info/index200.html> – Назва з екрану.
108. Магнітна дефектоскопія [Електронний ресурс] // Механізми і технології. – 2014. – Режим доступу: <http://mehani-ua.ru/opredeleniya-i-terminy/800-magnitna-defektoskopiya.html> – Назва з екрану.

109. Марченкова С. О. Адміністративно-правовий статус прокуратури України: дис. ... канд. юр. наук 12.00.07 / Світлана Олександрівна Марченкова. – К., 2011. – 185 с.
110. Мельник І. В. Проблеми регулювання підготовки водіїв транспортних засобів в Україні / Ігор Володимирович Мельник // Держава і право. – Вип. 52. Юридичні і політичні науки. – С. 230-234.
111. Мельник Р. С. Загальне адміністративне право : навчальний посібник / Мельник Р. С., Бевзенко В. М. ; за заг. ред. Р.С. Мельника. – К.: Ваіте, 2014. – 376 с.
112. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора юр. наук: спец. 12.00.08 – «кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право» / В.А. Мисливий. – Київ, 2005. – 39 с.
113. Михайлик Я. Б. Проблемні аспекти правового регулювання процедури надання адміністративних послуг / Я.Б. Михайлик // Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Міжнародне та національне законодавство: способи удосконалення» – Дніпропетровськ. – 3-4 квітня 2015 р. – Дніпропетровськ: Дніпропетровський гуманітарний університет, 2015 – С. 153- 155.
114. Міжнародне співробітництво в галузі судової експертизи [Електронний ресурс] / Можливість міжнародного співробітництва державних СЕУ. – 22 січня 2015. – Режим доступу : [http://www.vuzlib.su/books/2034-Гончаренко-\\_Експертизи\\_у\\_судовій\\_практиці](http://www.vuzlib.su/books/2034-Гончаренко-_Експертизи_у_судовій_практиці) – Назва з екрану.
115. Мінтранс'язку разом з автоперевізниками підготують нові вимоги до комфортності міжміських автобусів / Автошляховик України (науково-виробничий журнал), листопад-грудень 2005 року – С. 18.
116. Місце та роль консультацій зі спеціалістом у системі непроцесуальних форм використання спеціальних знань [Електронний ресурс] / О.М. Литвинов, М.М. Тагаєв – 25 січня

2015. – Режим доступу : [vuzlib.net/beta3/html/1/10954/10965/](http://vuzlib.net/beta3/html/1/10954/10965/) – Назва з екрану.
117. Мозоль В. В. Адміністративно-правовий статус посадової особи податкової міліції (організаційно-правові аспекти): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юр. наук: спец. 12.00.07 «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право»/ В.В. Мозоль – Ірпінь, 2005 – 18 с.
118. Надгорний Г. Регламентация судової експертизи в цивільному процесі: (до підготовки нового ЦПК України) / Г. Надгорний // Право України. – 1999. – №2. – С. 75 – 78.
119. Назаров В. А. Судебная экспертиза (Экспертология): учебное пособие / Владимир Афанасьевич Назаров – Оренбург, Типография УВД Оренбургской области, 2007 – 124 с.
120. Наказ Міністерства внутрішніх справ «Про затвердження Положення про Експертну службу Міністерства внутрішніх справ України» від 9 серпня 2012 № 691: за станом на 1 лютого 2015 р. [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Верховної ради України. – 25 лютого 2015. – Режим доступу : [zakon4.rada.gov.ua/laws/show/778-94-п](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/778-94-п) – Назва з екрану.
121. Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 10 вересня 2009 р. № 390 «Про затвердження Інструкції з організації функціонування криміналістичних обліків експертної служби МВС»: Офіційний вісник України. – 2009. - № 82. - стор. 72.
122. Настанова про діяльність експертно-криміналістичної служби МВС України, затверджена наказом Міністра внутрішніх справ України від 30 серпня 1999 р. № 682 [Електронний ресурс] / Наказ МВС – 25 січня 2015. – Режим доступу : [www.univd.edu.ua/\\_.../mvd\\_eks\\_krim.doc](http://www.univd.edu.ua/_.../mvd_eks_krim.doc) – Назва з екрану.
123. Науково-методичне забезпечення судово-експертної діяльності [Електронний ресурс] / Організаційно-управлінське забезпечення судово-експертної діяльності – 22 січня 2015. – Режим доступу : <http://www.expertise.com.ua/index.php?s=9> – Назва з екрану.
124. НДКЦ [Електронний ресурс] / Експертна служба МВС України. – 22 грудня 2015. – Режим доступу :



- [http://dnдекс.mvs.gov.ua/?page\\_id=662&nggpage=9](http://dnдекс.mvs.gov.ua/?page_id=662&nggpage=9)– Назва з екрану.
125. Неретін П. М. Особливості дослідження ідентифікаційних номерних позначень автомобілів іноземного виробництва: Інформаційний лист / М. П. Неретін, В.М. Ставний – К.: ДНДЕКЦ МВС України, 2004 – 38 с. (з ілюстраціями).
126. Нерсисянц В. С. Общая теория права и государства : [ученик для юридических вузов и факультетов] / В.С. Нерсисянц – М.: Издательство НОРМА (Издательство группа НОРМА-ИНФА - М), 2000. – 552 с.
127. Новий тлумачний словник української мови : [у 3 т.] / [укладачі В. Яременко, О. Сліпушко]. – К. : Вид-во Аконіт, 2003. – Т. 1 : А-К. – 927 с.
128. Номерний майданчик [Електронний ресурс] /ділянка номерної панелі транспортного засобу – 22 січня 2015. – Режим доступу : [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/TM047655.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/TM047655.html)– Назва з екрану.
129. Обережно, "двійники": в Україні набирає обертів автомобільне "клонування" [Електронний ресурс] / Онлайн - експрес. – 12 січня 2015. – Режим доступу : <http://expres.ua/news/2015/05/01/134240-oberezhno-dviynyku-ukrayini-nabyraye-obertiv-avtomobilne-klonuvannya> – Назва з екрану.
130. Общая теория права и государства / [Афанасьев В.С., Герасимов А.П., Гойман В.И. и др.] ; под ред. В.В. Лазарева – [2-е изд. перераб. и доп.]– М.: Юристъ, 1996 – 472 с.
131. Олефір В. І. Адміністративна (поліцейська) діяльність органів внутрішніх справ. Загальна частина: підручник / Олефір В.І., Моїсеєв Є.М., Римаренко Ю.І. – К.: КНТ, 2008. – 816 с.
132. Олійник О. О. Адміністративно-правове регулювання судово-експертної діяльності: дис. ... канд. юр. наук 12.00.07 / О.О. Олійник. – К., 2014. – 238 с.
133. Олійник О. О. Адміністративно-правове регулювання судово-експертної діяльності: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня

- канд. юр. наук: спец. 12.00.07 «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / О.О. Олійник – Київ, 2014. – 16 с.
134. Олійник О. О. Судово-експертна діяльність, як об'єкт адміністративно-правового регулювання / О.О. Олійник // Митна справа. – 2012. – № 4 (82). – С. 237-241.
135. Орлов Ю. К. Логическая структура заключения эксперта как судебного доказательства / Ю.К. Орлов // Теоретические вопросы судебной экспертизы : сборник научных трудов. – М.: ВНИИСЭ, 1981. – Вып. 48. – С.22-43.
136. Палий В. М. Судебная экспертиза должна быть беспристрастной / В.М. Палий // 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.
137. Плішкін В. М. Теорія управління органами внутрішніх справ: підручник / за ред. Ю.Ф. Кравченка. – К.: НАВСУ, 1999. – 702 с.
138. Поняття права власності право власності на нерухоме майно [Електронний ресурс] / Право володіння; право користування; інші речові права відповідно до закону. – 22 січня 2015. – Режим доступу : <http://beregina.com.ua/services/mzhmajnovzhitlov-spori/pravo-vlasnost> – Назва з екрану.
139. Поняття про експертизу дорожньо-транспортних пригод: [Електронний ресурс] / Транспортно-трасологічне дослідження – 22 січня 2013. – Режим доступу : <http://ncpn.net.ua/ekspertiza-dtp.html> – Назва з екрану.
140. Поняття про статистичну звітність [Електронний ресурс] / Радник – український юридичний портал – 29 січня 2015. – Режим доступу : <http://radnuk.info/pidrychnuku/statustuka/509-kalman/11130-s-4.html>
141. Поняття, класифікація техніко-криміналістичних засобів, прийомів, методів; правова регламентація і значення їх застосування в кримінальному судочинстві [Електронний ресурс]

- / Навчальні матеріали онлайн – 30 січня 2015. – Режим доступу : [http://pidruchniki.com/1484062651532/pravo/ponyattya\\_klasifikatsiya\\_tehniko-kriminalistichnih\\_zasobiv\\_priyomiv\\_metodiv\\_pravova\\_reglamentatsiya\\_znachenn](http://pidruchniki.com/1484062651532/pravo/ponyattya_klasifikatsiya_tehniko-kriminalistichnih_zasobiv_priyomiv_metodiv_pravova_reglamentatsiya_znachenn)- Назва з екрану.
142. Попов Л. Л. Административное право : учебник / Козлов Ю.М., Овсянко Д.М., Попов Л.Л. – М.: Юристъ, 2002. – 697 с.
143. Поради сільському автолюбителю / [Мотовиловець І.П., Кущ В.О., Шаровара І.С. та ін.]. – К. «Урожай», 1988. – 224 с.
144. Порохов Е. В. Административные процедуры / Е.В. Порохов, А.А. Батабеков, Д.К. Березницкая – Алматы: Научно-исследовательский институт финансового и налогового права, 2011. – 52 с.
145. Постанова Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1388 «Порядок 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» // Урядовий кур'єр від 17.09.1998 р.
146. Постанова Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України» від 23 грудня 2009 р. № 1371: за станом на 1 лютого 2015 р. [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Верховної ради України. – 25 лютого 2015. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1371-2009-п> – Назва з екрану.
147. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку платних послуг, які надаються підрозділами Міністерства внутрішніх справ та Державної міграційної служби, і розміру плати за їх надання» від 4 червня 2007 р. № 795: за станом на 1 січня 2015 р. [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Верховної ради України. – 25 лютого 2015. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1098-2011-п> – Назва з екрану.

148. Постанова Кабінету Міністрів України «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» від 7 вересня 1998 № 1388 : за станом на 1 лютого 2015 р. [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Верховної ради України. – 25 лютого 2015. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1388-98-p/print1434221021769976>
149. Постанова Кабінету Міністрів України від 14 квітня 1997 року № 341 «Про Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ»: за станом на 1 січня 2015 р. // Офіційний вісник України. – 1997 – №16. – С. 52.
150. Постанова Кабінету Міністрів України від 20 червня 2000 року № 988 «Про утворення експертної служби Міністерства внутрішніх справ»: за станом на 1 січня 2014 р. // Офіційний вісник України. – 2000. – №25. – С. 1055.
151. Правознавство : підручник / [Демський С.Є., Ковальський В.С., Колодій А.М. та ін.]; під ред. В.В.Копейчикова – [6-е вид., стер.] – К.: Юрінком Інтер, 2002. – 736 с.
152. Правознавство. Випускний курс: навчальний посібник / автори – упорядники : М.І. Іншин, О.Г. Мурашин, Ю.О. Фрицький та ін.; за заг. ред. В.І. Олефіра; видання 2-ге доповнене і перероблене. – К.: Університет «Україна», 2013 – 324 с.
153. Принципи діяльності та функції публічних адміністрацій, [Електронний ресурс] / Принципи управління – 22 лютого 2015. – Режим доступу : <http://studopedia.org/6-98632.html> – Назва з екрану.
154. Присяжнюк В. Безпека руху на автомобільних дорогах – у зоні посиленої уваги прокуратури / В. Присяжнюк // Вісник прокуратури – 2012. – № 7 (133). – С. 34-39.

155. Про організацію роз'яснювальної роботи серед населення : Доручення Державного науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України від 1 листопада 2012 р. – ДНДЕКЦ, 2012. – 26 с.
156. Протокол наради керівного складу ДДАІ, начальників (відділень) секторів з контролю за роботою організації реєстраційно-екзаменаційних підрозділів У(В)ДАІ в регіонах та НДЕКЦ МВС України від 28 вересня 2012р. № 15125. – К. ДДАІ, 2012. – 6 с.
157. Развадовський В. Й. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у транспортній сфері України / В.Й. Развадовський ; НУВС МВС України. – Х.: НУВС, 2004. – 227 с.
158. Резолюція (77) 31 Комітету Міністрів ради Європи про захист особи стосовно актів адміністративних органів: Рішення наради заступників міністрів 28 вересня 1977р. № 175: [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://pravo.org.ua/files/zarub\\_zakon/Res\\_1991.pdf](http://pravo.org.ua/files/zarub_zakon/Res_1991.pdf) - Назва з екрану
159. Репешко П. І. Реалізація спеціальних принципів державного управління в організації судово-експертної діяльності / П.І. Репешко // Теорія та практика державного управління. – 2011. – Вип. 1 (32). – С. 1-7.
160. Репешко П. І. Щодо питання державного регулювання судово-експертної діяльності в системі МВС України / П.І. Репешко // Наукові праці. Державне управління – Випуск 153. - Том 165 – С. 52-57.
161. Романенко Л. М. Розвиток організації судово-експертної діяльності в Україні з урахуванням досвіду деяких зарубіжних країн / Л.М. Романенко / Електронна бібліотека юридичної літератури [Електронний ресурс] // Правознавець. com.ua. – 30 січня 2015. – Режим доступу : <http://pravoznavec.com.ua/period/article/2241/%D0>
162. Романюк Б. В. Сучасні теоретичні та правові проблеми використання спеціальних знань у досудовому слідстві : монографія / Б.В. Романюк – К., Нац. акад. внутр. справ України, 2002. – 2002 с.

163. Рудзівінська О. В. Управління якістю процесів в органі з сертифікації дорожніх транспортних засобів з використанням статистичних методів / О.В. Рудзівінська // Автошляховик України (науково-виробничий журнал), листопад-грудень 2005 року – С. 14-18.
164. Сабинін О. Експертиза починається з експерта / О. Сабинін // Охорона праці: науково-виробничий журнал – 2013. – № 9. – С. 28-29.
165. Салтевский М. В. Криміналістика. В современном изложении юристов / М.В. Салтевский – Х.: ИМП «Рубикон», 1996. – 432 с.
166. Самбор М. А. Окремі питання правового регулювання участі експерта у справах про адміністративні правопорушення / М.А. Самбор, Н.О. Смілик // Юридична наука. – 2014. – № 1. – С. 53 - 62.
167. Сегай М. Пропозиції з питань удосконалення регламентації судової експертизи в проектах процесуальних кодексів України / М. Сегай, Г. Надгорний, Б. Ісакович // Вісник Академії Правових Наук України. – 1999. – №2. – С.124 – 133.
168. Сезонов В. С. Автотранспортний засіб як об'єкт криміналістичного дослідження / В.С. Сезонов / Правознавець [Електронний ресурс] // Правознавець. – 20 січня 2015. – Режим доступу : <http://www.pravoznavec.com.ua/period/article/12176/%C2> – Назва з екрану.
169. Скакун О. Ф. Теорія держави і права : [підруч.] Ольга Федорівна Скакун – Харків: Консул. – 2001. – 656 с.
170. Скакун О. Ф. Теория государства и права : [учебник] / Ольга Федоровна Скакун. – Харьков : Консул; Ун-т внутр. дел, 2000. – 704 с.
171. Словник іншомовних слів : / [Р. В. Чаговець, Г. В. Самсонов, А. М. Шлепаков, В. Ф. Пересипкін та ін.] ; гол. ред. член-кореспондент АН УРСР О.С. Мельничук – К. Київська книжкова фабрика, 1975. – 775 с.

172. Смирнова С. А. Судебная экспертиза на рубеже XXI века. Состояние, развитие, проблемы / С.А. Смирнова // – 2-е изд., перераб. и доп. – СПб.: Питер, 2004. – 875 с.
173. Собакаръ А. Судово-експертна діяльність, як об'єкт адміністративно-правового регулювання / В. Безчастний, А. Собакаръ // Віче. (Рубрика: Наукова бібліотека) – 2010. – № 4. – С. 2-5.
174. Советский энциклопедический словарь : [ок. 80000 слов] / [Абашидзе И. В., Азимов П. А., Александров А. П. и др.] ; гл. ред. А. М. Прохоров. – М. : Сов. энциклопедия, 1990. – 1632 с.
175. Сопільник Р. Л. Наукова обґрунтованість, об'єктивність, повнота експертного дослідження / Р.Л. Сопільник // Medzinárodná vedecká konferencia «Právna veda a práx v treťom tisícročí» – м. Кошице, (Košice) Словацька Республіка - 27-28 лютого 2015 р.– С. 194- 196.
176. Стахівський С. М. Теорія і практика кримінально-процесуального доказування / С. М. Стахівський // - К., 2005. – 272 с.
177. Стеценко С. Г. Адміністративне право України : навчальний посібник / С.Г. Стеценко. – К.: Атіка, 2008. – 624 с.
178. Судова незалежна експертиза України [Електронний ресурс] / Принципи судово-експертної діяльності. – 22 грудня 2014. – Режим доступу : <http://ekspertiza.com.ua/uk/tse-korisno-znati/109-printsipi-sudovo-ekspertnoji-diyalnosti> – Назва з екрану.
179. Судовий експерт: психологічні аспекти практичної діяльності: методичний посібник / Міністерство внутрішніх справ України; Державний науково-дослідний експертно-криміналістичний центр Міністерства внутрішніх справ України [С.О. Шевцов, С.М. Лозова]. – К.: 2011. – 332 с.
180. Судово-експертна діяльність в Україні : збірник законодавства. Навчально-довідкове видання // За заг. Ред. Клименко Н.І. – К.: КНТ, 2014. – 559 с.
181. Судово-експертна діяльність. Довідник для суддів. [Заєць А.П., Горбунова Л.М., Пушенко О.Г., Головченко Л.М.] – К.: Видавничий дім «Ін Юре», 2003. – 908 с.

182. Тавро «залізного коня» [Електронний ресурс] / Зазвичай автовласники не переймаються особливою цікавістю щодо ідентифікаційних позначень – 22 вересня 2014. – Режим доступу : [http://yuricom.com/ru/yuridichniy\\_visnyk\\_ukrainy/overview/?id=1844](http://yuricom.com/ru/yuridichniy_visnyk_ukrainy/overview/?id=1844) – Назва з екрану.
183. Теория государства и права : учебник / [под ред. М.М. Рассолова, В.О. Лучина, Б.С. Эбзеева]. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2001. – 640 с.
184. Теорія держави і права / [Колодій А.М., Копейчиков В.В., Лисенков С.Л. та ін.]; за заг. ред. В.В. Копейчикова, С.Л. Лисенкова – К.: Юрінком Інтер, 2003 – 368 с.
185. Теорія держави і права : термінологічний словник / [Пихтін М.П., Галуцько В.В., Новіков М.М., Новікова М.М., Онищук О.О.] ; за заг. ред. В.В. Галуцька. – Херсон : ХЮІ ХНУВС, 2010. – 277 с.
186. Теорія держави і права : навчальний посібник / [Пихтін М.П., Галуцько В.В., Новіков М.М., Новікова М.М., Онищук О.О.] ; за заг. ред. В.В. Галуцька. – Херсон : ХЮІ ХНУВС, 2010. – 250 с.
187. Теорія держави і права : навчальний посібник / [В.В. Галуцько, В.К.Шкарупа]; за заг. ред. В.К. Шкарупи – Херсон: ХЮІ ХНУВС, 2007. – 280 с.
188. Техніко-криміналістична (технічна) експертиза документів [Електронний ресурс] // Криміналістика. – 2014. – Режим доступу : [http://pidruchniki.com/1028041051553/pravo/tehnikokriminalistichna\\_tehnichna\\_ekspertiza\\_dokumentiv](http://pidruchniki.com/1028041051553/pravo/tehnikokriminalistichna_tehnichna_ekspertiza_dokumentiv) - Назва з екрану.
189. Технічна експертиза документів [Електронний ресурс] / Одеський НДІ судових експертиз (Кіровоградське відділення)– 29 вересня 2014. – Режим доступу : [http://www.kvondise.kr.ua/?option=com\\_content&view=article&id=8%3A2&Itemid=3/](http://www.kvondise.kr.ua/?option=com_content&view=article&id=8%3A2&Itemid=3/) – Назва з екрану.
190. Тихомиров М. Ю. Юридическая энциклопедия / М.Ю. Тихомиров, Л.В. Тихомирова – М.: 2001. – 972 с.
191. Тімашов В. О. Діяльність органів внутрішніх справ щодо захисту прав людини і громадянина в Україні / В.О. Тімашов // Науковий



- вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція – 2014. – Випуск № 12, том 1 – С. 131-133.
192. Товстуха С. О. Державно-управлінські механізми у сфері безпеки дорожнього руху: історія становлення та шляхи удосконалення / С.О. Товстуха // Економіка та держава. (Державне управління) – 2011. – №2. – С. 159 – 161.
193. Толочко Я. М. Правовий статус прокурора: сучасні підходи вдосконалення / Я.М. Толочко // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Юридичні науки. – 2014. – Вип. 2. Т. 4. – С. 180-185.
194. Тополя Р. В. Об'єкт адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів / Р.В. Тополя // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право. – 2013. – Спецвипуск, Том 1. – С. 86-88.
195. Тополя Р. В. Особливості механізму адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів / Р.В. Тополя // Medzinárodná vedecká konferencia «Právna veda a prax v tret'om tisícročí» – м. Кошице, (Кошіце) Словацька Республіка - 27-28 лютого 2015 р.– С. 132- 135.
196. Тополя Р. В. Принципи адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів / Р.В. Тополя // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція. – 2014. – № 11 (том 1). – С. 201-202.
197. Тополя Р. В. Принципи адміністративно-правового регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів / Р.В. Тополя // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція – 2014. – Вип. 11, том 1 (82). – С. 201-202.
198. Транспортно-трассологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях (диагностические исследования): методическое пособие для экспертов, следователей и судей / отв. редактор Ю.Г. Корухов. – Москва, «Факт», 2006. - 170 с.

199. Федосєєв М. А. Проведення комплексного дослідження транспортних засобів і документів, що їх супроводжують, під час розслідування злочинів, пов'язаних з незаконним переміщенням автотранспорту через митний кордон України / М.А. Федосєєв // Криміналістичний вісник – 2013. – № 1 (19). – С. 133-138.
200. Федосєєв М. А. Використання науково-технічних засобів під час експертних досліджень ідентифікаційних номерів автомобілів / М.А. Федосєєв // Національна академія внутрішніх справ [Електронний ресурс] // Національна академія внутрішніх справ – 20 вересня 2014. – Режим доступу : [irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis\\_64.exe?...](http://irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis_64.exe?...) – Назва з екрану.
201. Фомін Ю. В. Органи внутрішніх справ України в системі публічної адміністрації: адміністративно-правові засади: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юр. наук: спец. 12.00.07 «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / Юрій Володимирович Фомін – Запоріжжя, 2012. – 16 с.
202. Хомутенко О. В. Про суб'єктів судово-експертної діяльності в Україні/ О. В. Хомутенко // Теорія та практика судової експертизи і криміналістики – 2011. – Випуск 11 – С. 243-248.
203. Цимбал М. Л. До питання про вдосконалення експертної діяльності / М. Л. Цимбал // Актуальні проблеми криміналістики: – Матеріали міжнарод. наук.-практ. конф. (Харків, 25-26 вересня 2003 р.) / Ред. кол.: М.І. Панов (голов. ред.), В.Ю. Шепітько, В.О. Коновалова та ін. – Х.:Гриф, 2003.– С. 242 – 245.
204. Шевцов С. А. Методологические аспекты судебной автотехнической экспертизы / К.В. Дубонос, С.А. Шевцов. – Харьков. Серия «Библиотека Эксперта», 2008 – 419 с.
205. Щербаковський М. Г. Судова експертологія: навчальний посібник. / М.Г. Щербаковський – Х.: Вид-во Харк. нац. ун-ту внутр. справ, 2008. – 192 с.
206. Юридична енциклопедія : [у 6 т.] / [укладачі Ю.С. Шемшученко, М.П. Зюблюк, В.П. Горбатенко та ін.]. – К. : Видавництво

- «Українська енциклопедія» імені М.П. Бажана. – Т. 5 : П - С., 2003 – 736 с.
207. Юридичний словник-довідник / [ред.-упоряд. Ю.С. Шемшученко]. – К.: Феміна, 1996. – 696 с.
208. Юридичні терміни. Глумачний словник / [Гончаренко В.Г., Андрушко П.П., Базова Т.П., Орлюк О.П. і ін.]; за ред. В.Г. Гончаренка. – 2-ге видання, стереотип. – К.: Либідь, 2004. – 320 с.
209. ENFSI [Електронний ресурс] / Европейская сеть организаций судебной экспертизы. – 22 січня 2015. – Режим доступу : <http://www.ekei.ee/ru/mezhdunarodnoe-sotrudnichestvo/enfsi> – Назва з екрану.
210. Social status:[Електронний ресурс] // Британська енциклопедія – 22 січня 2015. – Режим доступу : <http://www.britannica.com/EVchecked/topic/551450/social-status> – Назва з екрану.

**Навчальне видання**

**ГАЛУНЬКО Валентин Васильович  
ТОПОЛЯ Руслан Володимирович  
ЄЩУК Ольга Михайлівна  
САУНІН Роман Дмитрович**

**АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ  
ЕКСПЕРТНО-КРИМІНАЛІСТИЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ  
ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

**Монографія**

Підп. до друку 14.08.2015

Формат 60x84 <sup>1</sup>/<sub>16</sub>

Папір офсет. Друк офсет. Ум. друк. арк. 10,46

Тираж 300 прим.

Видавництво та друк: Грінь Д.С.

73033, м. Херсон, а/с 15

e-mail [dimg@meta.ua](mailto:dimg@meta.ua)

Свід. ДК 4094 від 17.06.2011