**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

**ЮРИДИЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ**

Кафедра кримінального права та правосуддя

(повна назва кафедри)

**Кваліфікаційна робота**

Магістра

(рівень вищої освіти)

на тему «Основи методики розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу»

Виконав: слухач магістратури, групи\_\_\_\_\_\_

Спеціальності 262 «Правоохоронна діяльність»

Долгий В.В.

Керівник Войтович Є.М.

(посада, вчене звання, науковий ступінь, прізвище та ініціали)

Рецензент\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(посада, вчене звання, науковий ступінь, прізвище та ініціали)

Запоріжжя – 2020

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Факультет\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Кафедра\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Рівень вищої освіти\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Спеціальність \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(шифр і назва)

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

Завідувач кафедри\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

«\_\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_\_\_року

**З А В Д А Н Н Я**

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СЛУХАЧЕВІ

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(прізвище, ім’я, по батькові)

1. Тема роботи (проекту) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

керівник роботи \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

(прізвище, ім’я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом ЗНУ від «\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_\_року №\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Строк подання роботи \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
2. Вихідні дані до роботи \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
3. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
4. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов’язкових креслень) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
5. Консультанти розділів роботи

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Розділ | Прізвище, ініціали та посада  Консультанта | Підпис, дата | |
| завдання  видав | завдання  прийняв |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

1. Дата видачі завдання\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №  з/п | Назва етапів кваліфікаційної роботи | Строк виконання етапів роботи | Примітка |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

Слухач \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(підпис) (ініціали та прізвище)

Керівник роботи (проекту) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(підпис) (ініціали та прізвище)

**Нормоконтроль пройдено**

Нормоконтролер \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

РЕФЕРАТ

Долгий В.В. Основи методики розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу. – Запоріжжя, 2020. – 123 с.

Кваліфікаційна робота складається зі 123 сторінок, містить 77 джерел використаної інформації. На сьогодні, проблема незаконного обігу транспортних засобів у багатьох країнах є досить актуальною. Зростання злочинності, пов'язаної з незаконним обігом транспортних засобів, в країнах Західної Європи стабілізувалася, але продовжує залишатися актуальною і має стійкі тенденції до зростання в країнах Східної Європи.

Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу щорічно завдає вельми значних матеріальних збитків державі та її громадянам, дозволяючи правопорушникам в обхід встановленим правовим нормам здійснювати легалізацію транспортних засобів.

Як показує практика, розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу ускладнено багатьма чинниками. У тому числі різноманіттям маркувань, що наносяться на транспортні засоби; відсутністю узагальнених, систематизованих відомостей про місця та способи нанесення маркувальних даних і ознаках їх підробки; відсутністю спеціальних рекомендацій щодо виявлення транспортних засобів зі зміненими ідентифікаційними позначеннями; відсутністю цілісної теоретично розробленої і практично значущою методики розслідування зазначених злочинів стосовно початкового етапу. Все вищевказане і зумовлює актуальність обраної теми.

Метою кваліфікаційної роботи є дослідження основ методики розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу.

Об’єктом кваліфікаційної роботи є суспільні відносини, що виникають, розвиваються і припиняються в процесі розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу.

Предметом дослідження є особливості розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу.

Методологічнуоснову роботи складають є діалектико-матеріалістичний метод наукового пізнання, а також загальнонаукові та спеціальні методи, зокрема порівняльно-правовий – у процесі аналізу норм законодавства України та інших держав, а також положень міжнародно-правових документів; системно-структурний метод надав можливість дослідити зв’язок між криміналістичними елементами знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, типізувати слідчі ситуації й побудувати алгоритм слідчих (розшукових) дій з їх вирішення; за допомогою структурно-функціонального методу визначено ефективність організації розслідування даного злочину, доцільність проведення слідчих (розшукових) дій.

ЗАМІНА, ЗНИЩЕННЯ, ІДЕНТИФІКАЦІЙНИЙ НОМЕР, МЕТОДИКА РОЗСЛІДУВАННЯ, НОМЕР ДВИГУНА, НОМЕР ШАСІ (КУЗОВА), ПІДРОБКА, СЛІДЧІ СИТУАЦІЇ, СЛІДЧІ (РОЗШУКОВІ) ДІЇ, СПЕЦІАЛЬНІ ЗНАННЯ, ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ.

SUMMARY

Dolhyi V.V. The basic method of the investigation the obliteration, forgery or replacement of numbers on parts and units of a vehicle. – Zaporozhye, 2020. – 123 p.

Qualifying work consists of 123 pages, contains 77 sources of information used. Today, the problem of illicit trafficking in vehicles in many countries is very pressing. The increase in crime related to the illicit traffic of vehicles in Western Europe has stabilized, but continues to be relevant and has a steady upward trend in Eastern Europe.

Obliteration, forgery or replacement of numbers on parts and units of a vehicle annually causes considerable material damage to the state and its citizens, allowing offenders to bypass established legal rules to legalize vehicles.

Practice has shown that many factors can complicate the investigation of the obliteration, forgery or replacement of numbers on parts and units of a vehicle. Including a variety of markings affixed to vehicles; lack of generalized, systematic information about places and methods of marking data application and features of their falsification; the absence of specific recommendations for identifying vehicles with modified identification marks; the lack of a comprehensive theoretically developed and practically significant methodology for investigating these crimes in relation to the initial stage. All of the above determines the relevance of the chosen topic.

The aim of the thesis is a study of the basic method of the investigation the obliteration, forgery or replacement of numbers on parts and units of a vehicle.

The object of study of this work is public relations emerging, developing and ending in the process of investigating the obliteration, forgery or replacement of numbers on parts and units of a vehicle.

The study examined the specifics of features of the investigation the obliteration, forgery or replacement of numbers on parts and units of a vehicle.

The methodological basis is the dialectical-materialistic method of scientific knowledge, as well as general scientific and special methods, in particular comparative law - in the process of analyzing the laws of Ukraine and other countries, as well as the provisions of international legal documents; system-structural method made it possible to investigate the connection between the criminalistics elements of destruction, forgery or replacement of numbers of units and units of the vehicle, to type investigative situations and to build an algorithm of investigative (search) actions to solve them.

SUBSTITUTION, DESTRUCTION, IDENTIFICATION NUMBER, METHOD OF INVESTIGATION, FRAME NUMBER, ENGINE NUMBER, COUNTERFEITING, INVESTIGATION SITUATION, INVESTIGATIVE (SEARCH) ACTIONS, VEHICLE, SPECIAL KNOWLEDGE.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ………………………………………………9

РОЗДІЛ 1 ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА………………………………….........10

РОЗДІЛ 2 ПРАКТИЧНА ЧАСТИНА……………………………………………...38

2.1 Криміналістична характеристика знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу ..……………………..38

2.2 Типові слідчі ситуації та версії на початковому етапі розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу ….…………………..............................................................................59

2.3 Проведення окремих слідчих (розшукових) дій на початковому

етапі розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу ………..………………………………….68

2.4 Використання спеціальних знань під час розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу...88

ВИСНОВКИ……………………………………………………………………….112

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ…………………………………….......117

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ДТП

ін.

КК

КПК

МВС

п.

р.

рр.

с.

СБУ

США

т. д.

ТЗ

т. зв.

т. ін.

т.ч.

ISO

VDS

VIN

VIS

WMI

Дорожньо-транспортна пригода

інші

Кримінальний кодекс України

Кримінальний процесуальний кодекс України

Міністерство внутрішніх справ

пункт

рік

роки

сторінка

Служба безпеки України

Сполучені Штати Америки

так далі

транспортні засоби

так зване

таке інше

тому числі

International Organization for Standardization

Vehicle Descriptor Section

Vehicle Identification Number

Vehicle Indicator Section

World Manufacturer Identifier Code

# РОЗДІЛ 1 ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

*Актуальність теми.* На сьогодні, проблема незаконного обігу транспортних засобів у багатьох країнах є досить актуальною. Зростання злочинності, пов'язаної з незаконним обігом транспортних засобів, в країнах Західної Європи стабілізувалася, але продовжує залишатися актуальною і має стійкі тенденції до зростання в країнах Східної Європи.

Політичні зміни, падіння рівня життя в східноєвропейських країнах у 90-х роках справили великий вплив на стан злочинності в ряді країн. Після зняття так званої «залізної завіси» ці країни стали потенційним місцем ввезення викрадених транспортних засобів через слабку системи контролю та нестабільну соціальну ситуацію.

Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу щорічно завдає вельми значних матеріальних збитків державі та її громадянам, дозволяючи правопорушникам в обхід встановленим правовим нормам здійснювати легалізацію транспортних засобів.

В Україні збільшується кількість шахраїв, які успішно «провертають» схеми з автомобілями-двійниками. Тільки за минулий рік правоохоронці виявили тисячу двісті один автомобіль з підробленим унікальним автомобільним номером - Vehicle Identification Number (далі -VIN) кодом.

Перебивання номерів - процес трудомісткий і філігранний. Але зустрічаються і грубі підробки, які можна легко визначити. Якщо графіка символів схожа, то нові знаки просто наносять поверх старих. Наприклад, цифру 0 легко переробити в 6 або 9, цифру 1 можуть замінити на 4, символ W вибити у вигляді двох V, а букву P виправити на R. Наприклад, рік випуску за номером кузова визначається лише одним символом. Якщо шахраї перебили цей символ, то рік випуску автомобіля визначити складно.

Нерідко самі виробники дають лазівку ділкам злочинного авто-бізнесу, змінюючи технологію нанесення реєстраційних номерів і полегшуючи порушникам виправлення Vin-кодів. Наприклад, в старих Ford Scorpio номер, що знаходиться поруч з порогом двері на підлозі, раніше не вибивався, а наносився шляхом заводського штампування. Напис мав рельєфний вид, і підробити його було складно. На нових Scorpio номер наноситься без деформації сталевого листа. Порушники легко зчищають заводський напис і набивають нові символи. Такий подарунок від автомобільної фірми викрадачі оцінили швидко і скористалися ним.

Ідентифікаційний номер також вибивається на табличці, що прикріплюється або приклепується в моторному відсіку на доступному місці. Якщо виробник закріпив маркувальну табличку за допомогою заклепок, то має сенс оглянути її уважніше. Слід оглянути місця де розташований Vin-код, навколо заклепок - на самій табличці і на кузовному аркуші не повинно бути вм'ятин і подряпин. А ось закріплення гвинтами, як це робиться на деяких моделях Mercedes, можна вважати хорошим подарунком викрадачеві - визначити заміну неможливо.

Так, повідомляється, що найбільш поширений варіант схеми - присвоєння номера від раніше розбитої машини автомобілю-двійнику, який був завезений в країну нелегальним способом.

Все відбувається наступним чином: машина продається новому власнику за генеральним дорученням. Про те, що новий власник став жертвою аферистів, він дізнається тільки при перевірці співробітниками поліції техпаспорта автомобіля. В даному випадку машина буде конфіскована, і повернути її практично неможливо. Під час укладання угоди у автомобілістів немає можливості перевірити дані про VIN-номер автомобіля.

Основним фактором криміналізації знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу виступає достатній рівень суспільної небезпеки такого діяння, який обумовлений, перш за все: безпосереднім зв'язком аналізованого злочину з офіційним обліком і ідентифікацією транспортних засобів, законний порядок яких найчастіше утворює перешкоди іншим злочинним діянням; взаємозв'язком підробки або знищення ідентифікаційного номера транспортного засобу з іншими злочинами (крадіжками, грабежами, організованою злочинною діяльністю і т.д.); корисливої або іншою особистою мотивацією при скоєнні даного злочину, яка випливає з мети експлуатації або збуту транспортного засобу.

Як показує практика, розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу ускладнено багатьма чинниками. У тому числі різноманіттям маркувань, що наносяться на транспортні засоби; відсутністю узагальнених, систематизованих відомостей про місця та способи нанесення маркувальних даних і ознаках їх підробки; відсутністю спеціальних рекомендацій щодо виявлення транспортних засобів зі зміненими ідентифікаційними позначеннями; відсутністю цілісної теоретично розробленої і практично значущою методики розслідування зазначених злочинів стосовно початкового етапу. Все вищевказане і зумовлює актуальність обраної теми.

*Об’єктом* дослідження є суспільні відносини, що виникають, розвиваються і припиняються в процесі розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу.

*Предметом* дослідження є особливості розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу.

*Мета роботи* полягає в дослідженні основ методики розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу.

Зазначені мета та об’єкт роботи зумовили наступні завдання дослідження, які мають бути вирішені в роботі:

– дослідити криміналістичну характеристику злочинів, пов’язаних із знищенням, підробкою або заміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу;

– охарактеризувати типові слідчі ситуації та версії на початковому етапі розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу;

– проаналізувати проведення окремих слідчих (розшукових) дій на початковому етапі розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу;

– дослідити використання спеціальних знань під час розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу.

*Ступінь наукової розробки проблеми*. Питання методики розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу є предметом серйозних наукових досліджень вітчизняних та зарубіжних авторів. Зокрема, слід назвати таких вчених як: М.М. Алексійчук, В.П. Бахін, Р.С. Бєлкін, Л.О. Висоцька, В.К. Весельський, А.Ф. Волобуєв, А.В. Канашук, І.П. Красюк, С.Є. Петров, О.А. Просолов, В.В. Тіщенко, П.В. Цимбало, В.Ю. Шепітько, Б.В. Щур, М.П. Яблоков та ін.

*Опис проблеми, що досліджується.* Пострадянська Україна вже який рік переживає справжнісінький автотранспортний бум. Автотранспортні засоби вітчизняного і зарубіжного виробництва заповнили двори, вулиці, дороги нашої країни, і їх стає все більше і більше. Безперервне зростання автопарку відбувається на тлі збільшення кількості дорожньо-транспортних аварій, катастроф, наїздів, каліцтв і загибелі людей. Паралельно цій тенденції йде процес зростання не тільки злочинів проти безпеки дорожнього руху, а й злочинних проявів відносно самих автотранспортних засобів, водіїв, вантажів, що перевозяться, пасажирів, а також злочинів, пов'язаних з використанням автотранспортних засобів в протиправних цілях при підготовці, вчиненні та приховуванні умисних злочинів корисливої та терористичної спрямованості.

Серйозне занепокоєння викликає розквіт злочинності, яка визначається в правовій літературі як кримінальний автобізнес. Цим поняттям охоплюється досить широкий спектр злочинів: викрадення, розкрадання, переробка, знищення ідентифікаційних номерів, збут викраденого, незаконний процес розмитнення, незаконна постановка транспортного засобу на облік в сервісні центри Міністерства внутрішніх справ (далі – МВС). Цей перелік слід доповнити і деякими загальнокримінальними «супутніми» злочинами, так як злочинні структури «викрадачів» мають тісні зв'язки з кримінальною та організованою злочинністю, отже, мають відношення до вбивств, розбійних нападів, грабежів, вимаганням і інших злочинів.

Злочини, пов'язані із знищенням, підробкою або заміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу все більше набувають наступних рис: професіоналізм злочинців; збільшення кількості організованих злочинних груп, що діють в цій сфері; використання сучасних технічних засобів (пристроїв), наприклад сканерів для нейтралізації автосигналізацій; кооперація в сфері кримінального автобізнесу між організованими злочинними групами і утворення транснаціональних злочинних організацій.

Наслідком цих змін стало те, що з кінця минулого століття кримінальний автобізнес по прибутковості зайняв третє місце після обороту наркотиків і продажу зброї. Кримінальні угруповання часом встановлюють зв'язки з корумпованими співробітниками правоохоронних органів, використовуючи для цього кошти, отримані від незаконного бізнесу. У ряді випадків до складу злочинного угруповання входять і співробітники різних правоохоронних органів.

Масштаби криміналізації автомобільного ринку в Україні продовжують зростати, чому значною мірою сприяють як збільшення парку автотранспорту країни (близько 14 млн. одиниць), так і загострення криміногенної ситуації у великих містах та окремих регіонах. Зловмисники найчастіше діють у співучасті (78 %), зокрема у складі злочинних груп, які займаються організацією викрадень транспортних засобів як усередині країни, так і за її межами (територія України використовується для транзиту), контролюють ринки збуту викраденого автотранспорту, облаштовують підпільні майстерні, вдосконалюють технології легалізації автотранспортних засобів, здобутих злочинним шляхом, зокрема шляхом знищення, підробки або заміни номерів їх вузлів та агрегатів.

Фальсифікація маркувальних позначень транспортних засобів щорічно завдає значних збитків громадянам, суб’єктам господарювання та державі. За офіційною статистикою, упродовж 2014–2017 рр. в Україні обліковано 5,8 тис. кримінальних правопорушень за ст. 290 Кримінального кодексу (далі – КК) України з тенденцією до щорічного приросту (2014 р. – 771; 2015 – 783; 2016 р. – 1965; 2017 р. – 2301). Водночас результативність розслідування правопорушень цієї категорії зменшується (лише кожний десятий виявлений правоохоронними органами злочин має судову перспективу), що вимагає від слідчих підрозділів Національної поліції належного рівня криміналістичних знань, оволодіння сучасними прийомами та методами збирання специфічних доказів.

Експерти б’ють на сполох, чорний ринок викрадених авто становить 5-7 млрд. грн. і досягає 25-30% від ринку нових авто. «Згідно з офіційною статистикою, у 2014 р. в Україні було вкрадено 11,9 тис. автомобілів. Якщо взяти прогнозований ринок нових автомобілів у 2015 році на рівні 40–50 тис. авто, то ринок вкрадених автомобілів становитиме 25–30 % від цього обсягу. Очевидно, що цифри катастрофічні.

Розслідування злочинів такого роду теж залишає бажати кращого. Кількість викритих викрадень за рік знизилася з 53 % до 28 %. Стрімко погіршилася і статистика розкриття злочинів, пов’язаних з угонами авто. Якщо в 2013 році було розкрито 53 % таких злочинів, то 2017 року – тільки 28 %. Це означає, що вдається знайти лише кожен четвертий викрадений автомобіль, а три – зникають.

Лідером за кількістю викрадень є Київ (зареєстровано 1957 угонів), а також Дніпропетровська (1138), Одеська (1122), Донецька (842) і Київська (827) області. Як свідчить практика, найчастіше автомобілі викрадають у середу, четвер і суботу. Як зрозуміло, у темний час доби. У вночі було викрадено майже удвічі більше машин, ніж у світлий час доби.

На думку генерального директора Всеукраїнської асоціації автоімпортерів О. Назаренка, одна з причин такого явища – недостатнє покарання за викрадення. За його словами, штраф за викрадення автомобіля становить лише 17 тис. грн. «…тобто, викрадають авто вартістю 5 млн. грн., а якщо зловлять – заплатиш усього 17 тис. грн.»

Останнім часом як в Україні, так і в зарубіжних країнах з-поміж так званих «організованих автомобільних злочинів» виокремлюють злочини, пов’язані із знищенням, підробкою або заміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу.

Транспортні засоби (далі – ТЗ) як джерела підвищеної небезпеки та предмети, які становлять значну матеріальну цінність, повинні піддаватися ідентифікації. З цією метою їх самих, а також їхні найважливіші вузли та агрегати позначають індивідуальними номерами, причому номер шасі або кузова вносять до свідоцтва про реєстрацію ТЗ. Об’єктом злочину в цьому разі є контрольоване використання ТЗ, їх вузлів та агрегатів.

Використання ТЗ та його складників під дійсними ідентифікаційними номерами запобігає вчиненню інших посягань у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, зокрема злочинів, передбачених статтями 286, 287, 289 КК України, оскільки сприяє встановленню транспортного засобу, який став знаряддям або предметом злочину.

Транспортний засіб – це механічний пристрій, призначений для руху автомобільними дорогами та перевезення людей, вантажів або обладнання, розташованого на ньому, максимальна конструктивна швидкість якого перевищує 50 км/год., а тяглова сила створюється за рахунок двигуна обсягом 50 см³ і більше чи потужністю понад 50 к. с., що має ідентифікаційний номер кузова, двигуна або шасі й підлягає обов’язковій державній реєстрації та обліку. Такими транспортними засобами є: автомобілі, автобуси, самохідні машини, сконструйовані на шасі автомобілів, мотоцикли всіх типів, марок і моделей, причепи, напівпричепи, мотоколяски та інші прирівняні до них транспортні засоби й мопеди, що використовуються на автомобільних дорогах.

Ідентифікаційний номер транспортного засобу є структурним поєднанням буквено-цифрових символів, що присвоюється виробником транспортного засобу з метою ідентифікації останнього і наноситься на деталі кузова, шасі (рами) згідно зі стандартами. Ідентифікаційний номер транспортного засобу (Vehicle Identification Number – VIN) – це унікальна впорядкована та структурна послідовність знаків, які наносяться на кузов або шасі (раму) автомобіля виробником і призначені для розміщення інформації, що ідентифікує транспортний засіб.

Не є ідентифікаційними номерами транспортного засобу заводські технологічні номери заднього моста, передньої підвіски, редуктора рульового управління, коробки передач, годинника, автомагнітоли, деталей електроустаткування, обробки, гальмівної системи, шлангів, ременів, контрольних приладів.

VIN-коди почали застосовувати з 1954 року. Через відсутність стандартизованих вимог до цих номерів виробники могли застосовувати різноманітні формати. У 1981 р. Національна Адміністрація Безпеки Дорожнього Транспорту (англ. National Highway Traffic Safety Administration) Сполучених Штатів Америки (далі – США) стандартизувала вимоги до формату ідентифікаційного номера. Стандарт вимагав, щоб усі призначені для продажу дорожні транспортні засоби мали VIN-код із 17 символів – арабських цифр та літер латинської абетки, за винятком літер I (i), O (o), Q (q), щоб уникнути можливості їх сплутування з цифрами 1 та 0.

Поняття ідентифікаційного номера транспортного засобу виникло 1 січня 1980 року після того, як країнами Європейського Союзу було прийнято рішення про запровадження 17-позиційного ідентифікаційного номера виробу, у якому, на додаток до порядкового заводського номера, має міститися інформація про країну-виробника, автозавод, варіант двигуна, рік випуску, розташування керма, вид приводу. Сучасні системи ідентифікації транспортних засобів базуються на трьох взаємопов’язаних стандартах, виданих Міжнародною Організацією зі Стандартизації (англ. International Organization for Standardization - ISO): ISO 3779, ISO 3780 та ISO 4030. Системи, що базуються на цих стандартах, діють у Європейському Союзі. Вони є сумісними з системами, прийнятими в Сполучених Штатах Америки, але незначно різняться, зокрема, в частині обчислення контрольної цифри.

У ідентифікаційному номер розрізняють три розділи:

1) всесвітній код виробника (world manufacturer identifier code - WMI). Даний розділ складається з трьох символів і позначає виробника транспортного засобу, географічну зону, а також країну, де він розташований. При цьому якщо даний виробник в рік випускає не більше 500 автомобілів, то в третьому знаку WMI ставлять цифру 9, а виробник транспортного засобу тоді визначається 12-14 цифрами VIN. WMI автозавод присвоювати не має права. Коди географічної зони і країни враховує і контролює уповноважене Міжнародне агентство, а виготовлювача всередині країни - місцева компетентна організація, що працює за угодою з Міжнародним агентством.

2) описовий (Vehicle Descriptor Section - VDS). У ньому шість символів, що характеризують транспортний засіб (його призначення, типи двигуна, кабіни, кузова, гальмівної системи, кількість осей і т.п.). Види, кількість і спосіб кодування цієї інформації обирає виробник, з огляду на загальні обмеження, прийняті при формуванні ідентифікаційного номера. Якщо описом характеристик заповнені не всі позиції VDS, на вільних проставляють символи з числа значущих, застосовуваних при побудові VIN (як правило, ця цифра - нуль).

3) індикаторний (Vehicle indicator section -VIS). Складається з восьми знаків і відображає унікальність транспортного засобу. Першим ставлять код року - виготовлення транспортного засобу або модельного ряду, другим - заводу. Місця з третього по восьме відведені для виробничого (порядкового) номера транспортного засобу. Причому його ставлять на останні позиції, а знаки з восьмого по п'ятий включно, повинні бути цифрами. Якщо виробничий номер шестизначний та менше, вільні місця займають нулями.

Знаки, що позначають рік випуску, повторюються. Наприклад, в 1983 році на кузовах пробивалася буква «D», в 1984 - «E», в 1985 - «F», і т.д. поки не закінчаться всі букви латинського алфавіту і цифри від 1 до 9.

Після цього почнеться повторення позначення року випуску. Отже, буквою «F» в наступний раз будуть відзначатися транспортні засоби, що випускаються в 2015 році.

При цьому необхідно уточнити, що відповідно до міжнародного стандарту ISO 3779-1983 модельний рік починається не з 1 січня, а з 1 липня поточного року. Тому автомобілі, випущені 30 червня та 1 липня одного календарного року, матимуть різні позначення року випуску в VIN.

Ідентифікаційний номер вказується у відповідних документах на транспортний засіб і наноситься на заводську табличку, прикріплену до транспортного засобу, або безпосередньо на сам транспортний засіб. При цьому місце нанесення номера стандартом не визначається. Кожен виробник має право сам визначити це місце. Однак якщо ідентифікаційний номер автомобіля вказується в будь-яких документах, то він повинен бути написаний в один рядок і в суцільну лінію, тобто без пробілів. Якщо ж ідентифікаційний номер вказується на автомобілі або на табличці, то він повинен наноситися або в один рядок, або в два рядки і також без пробілів. При цьому самі елементи ідентифікаційного номера (наприклад, WMI, VDS або VIS) не повинні розділятись.

Основна особливість, що часто застосовується виробниками при формуванні VIN - так звана «контрольна цифра», що проставляється на дев'ятій позиції VIN (шостий - VDS). За допомогою даної цифри можна встановити справжність даного номера. Якщо підставити інші цифри номера в спеціальну формулу і зробити відповідний розрахунок, то його результат повинен співпасти з контрольною цифрою. У разі позитивного результату - номер є справжнім. Якщо ж результат і контрольна цифра не співпали, то номер є підробленим

Візьмемо, наприклад, наступний VIN: WBAGB330402182616. дев'ятий символ даного ідентифікаційного номера (цифра - 4) і є контрольна цифра. Тепер необхідно всі букви латинського алфавіту, наявні в даному номері, замінити на цифри (в залежності від їх розташування в алфавіті). Природно, що контрольна цифра не враховується, замість неї ми поставимо символ #. Отримуємо - 62172330 # 02182616, тепер кожну отриману цифру VIN множимо на відповідну їй цифру виведеного експертами «магічного числа» - 8 7 6 5 4 3 2 10 # 9 8 7 6 5 4 3 2 і отриманий результат складаємо (знову ж пропускаючи контрольну цифру). Отримуємо 6 \* 8 + 2 \* 7 + 1 \* 6 + ... + 6 \* 2 = 246. Тепер ділимо із залишком отриману цифру на 11. При розподіл із залишком отримуємо 246/11 = 22 і залишок 4. Так як отриманий залишок дорівнює контрольної цифри – можна зробити висновок, що даний ідентифікаційний номер не підробленим.

Разом з тим подібний спосіб досить проблематичний і потребує не тільки спеціальних знань, а й певних навичок. При цьому він не дає 100% гарантії оскільки не всі виробники транспортних засобів контрольну цифру не застосовують.

Поняття «ідентифікаційний номер транспортного засобу» міститься і у вітчизняних нормативно-правових актах. Згідно з п. 2 Правил митного контролю та митного оформлення, ідентифікаційний номер транспортного засобу (Vehicle Identification Number – VIN) – це структуроване поєднання буквено-цифрових символів, присвоюване виробником транспортного засобу з метою ідентифікації останнього, що наноситься на деталі кузова, шасі (рами)

Відповідно до наказу МВС України «Про затвердження Інструкції про порядок проведення криміналістичних досліджень транспортних засобів і реєстраційних документів, що їх супроводжують, працівниками Експертної служби МВС України» № 537 від 31.05.2013 р. «ідентифікаційний номер ТЗ (vehicle identification number - VIN) – це структурне поєднання буквено-цифрових символів. Присвоюється виробником ТЗ з метою ідентифікації останнього та наноситься на деталі кузова, шасі (рами) згідно зі стандартами».

Сучасні автомобілі в залежності від призначення поділяються на п'ять основних типів: легкові, пасажирські, вантажні, вантажопасажирські та спеціальні. Залежно від типу відрізняються і кузова автомобілів. Так, наприклад кузов легкового автомобіля зазвичай сам по собі є несучим, що складається з окремих панелей, з'єднаних зварюванням або іншим способом. До складу кузова входять і такі елементи, як двері, крила, кришка багажника, капот. Перші автомобілі зазвичай представляли собою відкриті колишні кінні екіпажі з мотором, конструкція яких не відповідала вимогам нового виду транспорту.

Кузови сучасних легкових автомобілів вельми різноманітні. Незважаючи на деякі відмінності в національних назвах, існує усталений перелік типів кузовів, якого дотримуються в більшості країн, в т.ч. і в Україні. До них в основному відносяться:

«Седан» - закритий кузов з двома (іноді з трьома) рядами сидінь і з чотирма (рідше з двома або з шістьма) дверима. Цей тип кузова можна вважати основним;

«Ландо» - тип кузова в основі якого покладено седан, але частина даху даного кузова відкривається над заднім сидінням;

«Броги» - протилежність ландо. Кузов в якому частина даху відкривається над переднім сидінням;

«Тарга» - те ж саме, що і попередні два кузова, але середина даху в ньому знімається;

«Кабріолет» - кузов, дах якого повністю відкривається м'яким тентом;

«Кабріолет-хардтоп» - кузов, в якому повністю знімається жорсткий верх (дах);

«Універсал» - це седан з прибудовою над багажником, яка створює велике багажне відділення за заднім сидінням. Такий легковий автомобіль може використовуватися в якості вантажно-пасажирського;

«Фургон» - кузов на базі універсала з відсутніми задніми дверима і вікнами;

«Пікап» - кузов, в якому ззаду кабіни водія влаштовується вантажна платформа;

«Купе» - закритий кузов з двома дверима, зазвичай з глухими задніми бічними вікнами;

«Родстер» - такий же як і купе двомісний з двома дверима, але має відкритий кузов, що має м'який складний тент;

«Комбі» - вантажопасажирський кузов, який має задні двері. Дана назва не прижилася у нас, частіше замість нього вживається «Хетчбек». Цей кузов принципово не відрізняється від універсалу;

«Лімузин» - закритий кузов, який має жорстку або складну перегородку за переднім сидінням, що відокремлює водія від пасажирів. Це прямий нащадок карети, в якій пасажири сиділи всередині, а кучер - зовні, за стінкою;

«Фаетон-універсал» - різновид попереднього кузова - вантажопасажирський кузов зі складним по всій довжині дахом і знімними бічними вікнами. Такі кузова мають деякі джипи;

«Мінівен» - безкапотний кузов, щось середнє між легковим автомобілем і дуже маленьким автобусом.

Кузов вантажного автомобіля різко відрізняється від легкового. Він завжди кріпитися до рами автомобіля за допомогою надрамника, що складається з поздовжніх брусів і поперечок, драбинами. Включає в себе кабіну з оперенням (крила, капот, підніжки) та, власне, кузов (платформу, фургон, цистерну і т. д.). Кабіни зазвичай суцільнометалеві, двох – і багатомісні. У кабінах магістральних тягачів, які здійснюють дальні рейси, можуть бути обладнані спальні місця. Вантажний кузов може бути універсальним або спеціалізованим. Універсальний кузов, представляє собою вантажну платформу з бортами або фургон, дозволяє перевозити різні за формою і розмірами вантажі, це самоскиди для сипучих вантажів, ізотермічні кузова для продуктів, цистерни і т. ін.

Отже, резюмуючи викладене можна зробити висновок, що під кузовом як предметом злочину, передбаченого ст. 290 КК України слід розуміти корпус (відкритий або закритий), або іншу частину транспортного засобу, призначену для переміщення людей, вантажів і спеціального обладнання.

Щодо поняття шасі у всіх словниках спостерігаються практично однакові визначення з невеликими відмінностями. Всі вони зводяться до того, що шасі (від франц. chassis) - рама, на якій міститься кузов автомобіля або корпус літака.

Що стосується поняття двигун (або мотор) в літературі з даного приводу розбіжностей немає. Практично всі автори погоджуються, що під даним терміном розуміється механізм, що перетворює енергію (таку як тепло або електрику) в корисну роботу. Термін «мотор» іноді застосовується до двигуна внутрішнього згоряння (який перетворює тепло, що виробляється палаючими газами у зворотно-поступальний або обертальний рух), але частіше - до електродвигунів (які перетворять електричну енергію в обертальні рухи).

Всі розглянуті нами предмети (кузов, шасі і двигун) є основними складовими частинами транспортного засобу, без яких транспортний засіб не може бути ідентифіковано як такий або є непридатним для його використання за призначенням.

Номер двигуна, шасі (кузова) транспортного засобу завод-виготовлювач наносить на передній панелі під капотом легкового автомобіля або над аркою переднього колеса та дублює на окремих табличках, закріплених у салоні (кабіні), на рамі мотоцикла тощо. У ньому зазначають: дату випуску, тип кузова, номер двигуна, шасі або кузова, за яким транспортний засіб випущений із заводу, а на табличці додатково – країну, де виготовлено транспортний засіб, підприємство-виготовлювача, тип та робочий об’єм двигуна.

Такі номери, призначені для ідентифікації автомобіля під час руху, його реєстрації, перереєстрації (а деяких транспортних засобів - і технічного огляду) зазначаються у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу і містяться в базі даних органів патрульної поліції. У разі змінення реєстраційного номера, двигуна, кузова (шасі) до реєстраційних документів вносять відповідні зміни або замінюють їх на нові.

Вплив злочинців на дані предмети виявляється опосередковано через підробку або знищення ідентифікаційного маркування, нанесеного на транспортні засоби або їх основні складові частини. Отже, для більш повного дослідження методики розслідування знищення або підробки ідентифікаційного номера транспортного засобу необхідно детально вивчити поняття та складові елементи заводського маркування транспортних засобів, що служить для їх ідентифікації та державної реєстрації.

Виготовляючи комплектуючі автомобілів, виробники маркують їх певними номерами, розподіленими на три групи:

1) індивідуальні для конкретних деталей, що призначені для обліку й ідентифікації транспортних засобів та називаються ідентифікаційними. Такі номери наносять на «довготривалі» деталі автомобіля – кузов (шасі), двигун і деякі інші деталі;

2) номери, що присвоюються певним деталям та які, хоча і є індивідуальними, для ідентифікації транспортних засобів зазвичай не використовують через швидку зношуваність цих деталей і нескладність їх замінення (наприклад, шини);

3) номери, що забезпечують правильне визначення типової належності деталей, що необхідно під час здійснення ремонтних робіт (так звані «номери деталей за каталогом»).

Кримінально-правове значення мають саме ідентифікаційні номери. Маркування вузлів та агрегатів транспортних засобів невід’ємно пов’язане з поняттям ідентифікаційного номера транспортного засобу.

Для маркування кузовів і шасі не передбачено спеціальних ділянок. Як правило, використовуються плоскі або майже плоскі ділянки поверхонь деталей кузова або шасі, тому номер кузова найбільш інформативний. Маркування кузова і шасі містить ідентифікаційний номер, який розміщено між розділовими знаками. Наноситься таке маркування на необладнану поверхню виробу.

Маркування двигунів внутрішнього згоряння також має свої особливості. Перш за все, наносити таке маркування допускається на оброблену поверхню, при цьому поверхня повинна мати сліди обробки, обумовлені технологічним процесом. Безпосередньо на двигуні повинно бути таке маркування:

- товарний знак підприємства-виготовлювача;

- індекс виробу (для двигунів автотранспортних засобів);

- порядковий виробничий номер виробу.

Індекс виробу - це позначення моделі, що складається з 3-5 цифр і (або) букв. Порядковий виробничий номер двигуна, складається з 5-8 цифр, іноді після індексу вироби наносяться букви, що позначають варіант виконання двигуна (тропічний, арктичний). На деяких моделях двигунів після порядкового виробничого номера наносяться дві цифри, що позначають рік випуску. Іноді після року випуску наноситься буквене маркування відповідного номіналу двигунів другого стандарту, що відрізняється від двигунів першого стандарту розмірами циліндра, корінних і шатунних підшипників.

Номерний знак транспортного засобу не є ідентифікаційним номером, тому керування зазначеним засобом з номерним знаком, що не належить цьому засобу, утворює склад адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 5 ст. 121 КУпАП, а не злочину, відповідальність за який передбачено ст. 290 КК України.

VIN-код номера кузова можна зіставити з паспортом для кожної людини. Цей ідентифікаційний номер присвоюється транспортному засобу під час його виготовлення.

Отже, поняття «ідентифікаційний номер транспортного засобу» є рівнозначним поняттю «ідентифікаційний номер кузова (рами, шасі)», а також поняттю «номер вузла та агрегату транспортного засобу», якщо вузлами та агрегатами є кузов, рама, шасі транспортного засобу, що мають 17-позиційу буквено-цифрову комбінацію. У цьому аспекті номер двигуна транспортного засобу не можна вважати ідентифікаційним номером ТЗ за наведеними ознаками, оскільки він не містить даних, що описують транспортний засіб загалом. Хоча, як на нас, його також слід вважати ідентифікаційним номером, зокрема двигуна ТЗ.

Номер двигуна, а також інших агрегатів не регламентовано системою VIN, однак визначена виробниками структура цих номерів є досить стійкою для автомобілів певної моделі, включаючи її типи та модифікації. Номер двигуна складається з типового коду (група знаків, що описує тип (модифікацію) двигуна; можливе також внесення до типового коду даних про робочий об’єм двигуна, тип палива тощо) і порядкового (серійного) номера.

Проте в диспозиції ст. 290 КК України законодавець виокремлює ідентифікаційний номер транспортного засобу та ідентифікаційні номери кузова, двигуна й шасі ТЗ.

Крім кузовів (шасі) автомобілів, з метою забезпечення відповідності обліку й управління збиранням виробники нумерують також інші комплектуючі транспортних засобів, зокрема двигун внутрішнього згорання.

Відповідно до директиви 78/507/EWG Ради зі стандартизації нормативних актів країн-учасниць Міжнародної організації нормування, інші номери, що наносяться на агрегати, мають складатися не більше ніж із 14 знаків.

Ідентифікаційні номери, що наносяться безпосередньо на деталі автомобіля, розміщуються на спеціально призначених для цього ділянках поверхні деталей, що іменуються номерними майданчиками. Незйомну деталь кузова, на якій розташований номерний майданчик, називають номерною панеллю. Номер кузова (причепа), шасі (рами), двигуна – це порядкові виробничі номери, присвоювані окремим вузлам та агрегатам транспортного засобу підприємством-виробником.

Кожен транспортний засіб, який підлягає маркуванню, повинен мати табличку і (безпосередньо на виробі) вказівну частину ідентифікаційного номера, а запасні частини кузова легкових автомобілів, що постачаються, – порядковий виробничий номер.

Знищення ідентифікаційних номерів транспортного засобу слід розуміти як повну або часткову безповоротну фізичну ліквідацію зазначених номерів та втрату їх інформаційного призначення, унаслідок чого виявлення первісних ідентифікаційних номерів транспортного засобу стає неможливим у жодний спосіб, також стає неможливою ідентифікація транспортного засобу на їх основі.

Наприклад, В. А. Мисливий уважає, що знищення ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі або кузова – це повна ліквідація ідентифікаційного номера транспортного засобу, номерів двигуна, шасі або кузова, унаслідок чого відповідний транспортний засіб або його частину неможливо ототожнити.

Видається цілком логічним зіставити поняття «підроблення» та «підробка». Укладачі всіх тлумачних словників надають два значення лексеми «підробка»:

1) дія з підроблення чого-небудь;

 2) те, що виготовлено як фальшива подоба чого-небудь, підроблена річ, підроблений предмет.

Неоднозначне тлумачення терміна «підробка» ускладнює правильне розуміння змісту кримінально-правової норми та кваліфікацію злочину, передбаченого ст. 290 КК України, а також встановлення моменту його закінчення. Логічно виникають питання: по-перше, що слід кваліфікувати: дію чи її результат, тобто підроблений предмет; по-друге, яким чином вони співвідносяться в досліджуваному складі злочину.

Підробка – це виготовлення нового номера чи внесення в нього змін, які викривлюють зміст оригінального номера, а заміна – це використання номера іншого транспортного засобу – як зареєстрованого, так і знятого з реєстрації. Підробкою ідентифікаційних номерів транспортного засобу слід вважати форму кваліфікованого обману, який характеризується активними й фактично закінченими діями у вигляді виготовлення нових ідентифікаційних номерів транспортного засобу або повного чи часткового перероблення (змінення) справжніх ідентифікаційних номерів транспортного засобу та вчиняється у певний спосіб і з використанням певних засобів, спрямованих на приховування чи викривлення інформації щодо транспортного засобу та завдання шкоди правопорядку.

За підходом В. В. Віскунова, термін «підробка» в складі злочину, передбаченого ст. 290 КК України, має значення одночасно як дії, так і її наслідків (результату). Початок і продовження підроблення передбачає результат у вигляді підробки ідентифікаційного номера транспортного засобу - водночас не може настати результат у вигляді підробки ідентифікаційного номера транспортного засобу без початку та продовження підроблення. Таким чином, підробка є складеною, не одноактною, продовжуваною завершеною суспільно небезпечною дією в складі злочину, передбаченого ст. 290 КК України. Розуміння в такому сенсі терміна «підробка» в складі знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу також відповідатиме принципу економії кримінальної репресії.

Автор виокремлює такі ознаки підробки:

а) є матеріальним утворенням;

б) має схожість зі справжньою річчю-аналогом підробки;

в) за певними ознаками не відповідає справжній речі-аналогу підробки.

Змістом відносин підроблення є спотворення істини. Істина - це дійсність, правдивість чого-небудь (речі, події, інформації). За підробки дійсність постає викривленою. Істина в разі підробки може порушуватися відносно будь-якої ознаки справжньої речі-аналога підробки.

З наведених визначень слід розуміти, що підробка може набувати двох форм: виготовлення і перероблення. На підставі положень чинного законодавства, підходів до визначення підроблення в науці кримінального права, виготовленням є повне підроблення будь-якої речі (інакше кажучи, створення підробки «з нуля»). А переробленням - внесення певних змін до справжньої речі з метою надати їй нових якостей. Причому, коли йдеться про виготовлення, то воно завжди повинне бути незаконним. У іншому разі виготовлення, наприклад, грошей, цінних паперів, білетів державної лотереї, марок акцизного збору чи контрольних марок не буде кримінально караним.

У процесі вивчення кримінальних справ, пов'язаних з кримінальним автобізнесом, анкетування слідчих, співробітників Патрульної поліції України і засуджених встановлено, що найбільш слабкою ланкою в механізмі злочинних дій, є легалізація викрадених автотранспортних засобів.

Наприклад, Укрбюро Інтерполу МВС України на підставі аналізу матеріалів розслідувань, пов’язаних із міжнародним розшуком викраденого автотранспорту, а також справ про контрабандне ввезення в Україну транспортних засобів, визначило 19 найпоширеніших в Україні способів увезення та подальшої «легалізації» транспортних засобів. Наприклад, такий спосіб «легалізації» транспортного засобу, як «клони» («двійники», «трійники» тощо), реалізується шляхом підроблення ідентифікаційних номерів транспортного засобу. Транспортний засіб ввозять в Україну та «легалізують» шляхом «клонування» пакета документів, державних та ідентифікаційних номерів іншого, легально зареєстрованого в Україні транспортного засобу. Зазвичай цей спосіб стає можливим за згоди власника легально зареєстрованого в Україні транспортного засобу, атрибути якого «клонуються». Власник зареєстрованого в Україні транспортного засобу звертається із заявою стосовно втрати свідоцтва про реєстрацію свого автомобіля, після чого отримує офіційний дублікат зазначеного документа. Потому він надає нотаріальне доручення (іноді підроблене) на експлуатацію транспортного засобу іншій особі, яка експлуатує транспортний засіб («клон») зі зміненими ідентифікаційними номерами та підробленими документами. Різновид і суспільна небезпечність способу легалізації транспортного засобу (двійники за реєстрацією) полягає в тому, що ТЗ із підробленим ідентифікаційним номером під ідентифікаційний номер легально зареєстрованого транспортного засобу реєструється двічі чи більше разів у органах МВС за місцем проживання незаконного власника або інших незаконних власників з різних регіонів України.

Процес легалізації складається з:

* підготовчого етапу, що полягає в придбанні документів на транспортний засіб. Обліково-реєстраційні документи можуть добуватися одним із таких способів: виготовленням підроблених документів, придбанням старих документів у власників автомашин, які побували в дорожньо-транспортній пригоді (далі – ДТП);
* етапу реєстрації автомашин за підробленими документами. Саме на цьому етапі найбільш активно використовуються зв'язки з корумпованими співробітниками правоохоронних органів;

Державна реєстрація (перереєстрація) транспортних засобів проводиться на підставі:

* заяв власників, поданих особисто або уповноваженим представником;
* документів, що посвідчують їх особу, підтверджують повноваження представника (для фізичних осіб – нотаріально посвідчена довіреність);
* правомірності придбання, отримання, ввезення, митного оформлення транспортних засобів;
* відповідності конструкції транспортних засобів установленим вимогам безпеки дорожнього руху, а також вимогам, які є підставою для внесення змін до реєстраційних документів.

Не допускаються до державної реєстрації транспортні засоби з правим розташуванням керма (за винятком транспортних засобів, які були зареєстровані в підрозділах Державтоінспекції до набрання чинності Законом України «Про дорожній рух»).

Реєстрація (перереєстрація), зняття з обліку транспортних засобів здійснюється за місцем звернення власника або його уповноваженої особи незалежно від місця реєстрації (проживання) фізичної особи чи місцезнаходження юридичної особи. При цьому в реєстраційних документах зазначається місце реєстрації (проживання) фізичної особи (для внутрішньо переміщених осіб – місце проживання на підставі відповідних документів) або місцезнаходження та стоянки юридичної особи, за якою реєструється транспортний засіб.

Транспортні засоби реєструються за юридичними та фізичними особами в сервісних центрах МВС.

Транспортні засоби, що належать декільком фізичним або юридичним особам, за їх письмовою заявою реєструються за однією з таких осіб. У разі відсутності одного із співвласників реєстрація транспортних засобів проводиться на підставі його письмової заяви. Справжність підпису співвласника засвідчується нотаріально. У графі «Особливі відмітки» свідоцтва про реєстрацію або тимчасового реєстраційного талону транспортних засобів може бути зроблено запис про іншого співвласника.

Транспортні засоби, що належать фізичним особам-підприємцям, реєструються за ними як за фізичними особами.

Які документи видають після реєстрації. На зареєстровані в уповноважених органах МВС транспортні засоби видаються:

* свідоцтво про реєстрацію;
* два номерні знаки – на автотранспорт;
* один номерний знак – на мототранспорт, мопед, причіп та напівпричіп;
* дозволи на встановлення на транспортних засобах спеціальних світлових і (або) звукових сигнальних пристроїв.

У свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу ідентифікаційний номер двигуна не зазначається.

Вивезення (пересилання) за межі України номерних знаків, виданих на території України, окремо від транспортних засобів не дозволяється.

Після реєстрації в сервісних центрах МВС злочинці прагнуть замінити підроблені документи на справжніми. Для цього використовують:

* фіктивний багаторазовий перепродаж транспортного засобу покупцям. В результаті таких дій вони отримують нові документи і можуть реалізовувати транспортний засіб через автосалони;
* інсценування крадіжки документів з салону автомашини або інсценування викрадення автомашини і документів.

Існують різні способи легалізації викрадених автомашин, але в більшості випадків використовуються підроблені документи. Незалежно від способу легалізації, такі автомашини залишаються в експлуатації і є учасниками дорожнього руху, а їх документи містять ознаки підробки.

На підставі викладеного можна зробити наступні основні висновки:

1. підробка ідентифікаційного номера, номера кузова, шасі, двигуна, а також підробка державного реєстраційного знака транспортного засобу передбачає незаконне виготовлення даних предметів, а так само їх зміну, в результаті яких утворюються помилкові за формою або змістом ідентифікаційні позначення, що мають істотну подібність зі справжніми;

2. під збутом транспортного засобу зі свідомо підробленими ідентифікаційним номером, номером кузова, шасі, двигуна або з свідомо підробленими державними реєстраційними знаком або збут кузова, шасі, двигуна зі свідомо підробленим номером необхідно розуміти будь-які способи безповоротного оплатного або безоплатного відчуження іншим особам названих предметів.

Співробітники прокуратури спільно з Головним управлінням по боротьбі з корупцією та організованою злочинністю СБУ ліквідували злочинний механізм ввезення на територію України елітних автомобілів з іноземною реєстрацією поза митним контролем з метою незаконної реалізації, в тому числі жителям тимчасово окупованого півострова Крим. Про це повідомила прес-секретар Генеральної прокуратури України Лариса Сарган.

Так, досудовим розслідуванням встановлено, що громадянин України купував в Об'єднаних Арабських Еміратах автомобілі, в основному марки «Porsche Cayenne», і відправляв їх в Україну. Після прибуття даних машин на Одеську митницю, одержувач вантажу (брокерська компанія), відмовлялася від їх отримання на користь вищевказаного громадян, проте в документах відзначала його вже жителем Придністров'я.

Після цього, через одного з приватних нотаріусів Києва даний житель Придністров'я оформляв довіреності на ряд осіб, яких уповноважував перевезти вищевказані автомобілі на територію Придністров'я.

«Надалі при сприянні працівників Одеської митниці автомобілі безперешкодно виїжджали з України в Придністров'я і через короткий час знову в'їжджали в Україну, однак уже в митному режимі тимчасового ввезення нерезидентом. Це давало автомобілям можливість легально перебувати на території України до одного року», - розповіла Л .Сарган.

На завершальному етапі, організатори злочинної схеми перевозили автомобілі в спеціально облаштоване приміщення в Києві для заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, після чого незаконно продавали машини.

Такий механізм дозволяв організаторам схеми ввозити автомобілі в Україну, при цьому під прикриттям працівників Одеської митниці, вони не платили обов'язкові митні платежі, податки і збори.

Оперативники провели 11 санкціонованих обшуків, в ході яких вилучили три автомобілі «Porsche Cayenne», 14 двигунів, велика кількість запчастин до автомобілів даної марки, а також документи, що підтверджують вищезазначені дії.

31 жовтня 2018 поліція разом з прокуратурою і СБУ накрила в Київській області нелегальну базу викрадачів елітних автомобілів. За автокрадіїв стежили близько року.

Про успішну операцію силовиків повідомила прес-служба обласної прокуратури.

«Прокуратурою області в тісній взаємодії з співробітниками поліції і СБУ припинено злочинну схему незаконного заволодіння автомобілями марок Toyota, Lexus, Honda, Acura, BMW, Range Rover і Mercedes», - розповіли в прес-службі.

Поліція вже давно шукає злочинців, які в 2018 році вчинили серію викрадень іномарок представницького класу.

Слідчим вдалося вийти на їх слід, і суд видав санкції на обшук. Правоохоронці оглянули понад десяти об'єктів в Київській області. Загальна площа складських приміщень, в яких автозлодії ховали викрадені автомобілі та запчастини, становить майже 1000 кв.м.

«При проведенні більше 10 санкціонованих обшуків за місцем проживання фігурантів виявлено та вилучено автомобілі, прилади для зміни ідентифікаційних даних транспортних засобів, заготовки для технічних паспортів та голографічні захисні елементи для техпаспортів, автомобільних номерних знаків та інші допоміжні засоби, пристосовані для здійснення незаконних дій, а також грошові кошти, отримані злочинним шляхом», - уточнили в прокуратурі.

Автовикрадачі були оснащені за останнім словом техніки: використовували пристрої для придушення GPS і GSM сигналів, GPS трекер, спеціальну техніку для зчитування кодів автомобілів.

Про підозру в незаконному заволодінні транспортними засобами повідомили чотирьом підозрюваним, їм загрожує від 7 до 12 років позбавлення волі з конфіскацією майна.

Епопея з «євробляхами» в Україні тривала більше трьох років. Економлячи на ввізному миті, місцеві автолюбителі приганяли машини з Євросоюзу, що не розмитнювали і їздили на європейських номерах. З 2015 року за офіційною статистикою в країну ввезли 640 000 авто з іноземною реєстрацією. Неофіційна цифра вражає куди більше - понад 2 мільйони.

Митний кодекс України забороняє ввезення в країну авто з іноземними номерами для власного користування. Однак можливість тимчасового ввезення авто на термін до одного року мають іноземці. Саме цією лазівкою і скористалися багато українців. Машини при цьому реєстрували на сторонніх людей, так званих «верблюдів». У таких сірих схемах виявилися замішані і багато наших громадян.

«-Подзвонив друг сина, запропонував заробити 30 доларів. У деталі він не вдавався, розповів, що потрібно допомогти з оформленням машини на кордоні. Від мене було потрібно лише паспорт та особиста присутність. Приїхали в пункт пропуску «Мокрани», пройшли пішки білоруський кордон, а на українській стороні в черзі вже стояла іномарочка з польськими номерами. Коли під'їхали до митників, я лише підтвердив, що буду їздити на машині в Україні, а хлопці самі оформили всі документи. Отримав свою тридцятку та повернувся додому. І тільки потім дізнався, що в Україні мені шлях замовлений

В кінці листопада 2019 року президент України підписав два законопроекти - № 8487 та № 8488, які повинні повернути автомобільний ринок країни в цивілізоване русло. Підготовка та прийняття документів Верховною радою супроводжувалися акціями протесту, які влаштовували власники нерозмитнених автомобілів. Справа дійшла до крайнощів: громадські працівники блокували автомобільні дороги та пункти пропуску на кордонах з Євросоюзом і Білоруссю.

Власники автомобілів на іноземній реєстрації почали посилено позбавлятися від своїх залізних коней. Причому, часом в хід йдуть відверто нелегальні схеми. Доходить до того, що евробляхі маскують і продають під виглядом розмитнених.

Як повідомляють експерти AUTO.RIA, на український ринок повернулося таке призабуте явище, як «двійники»: коли на нерозмитнене авто виготовляють і ставлять такі ж номери, як на аналогічній легально зареєстрованої в Україні машині. Ділки можуть навіть виготовити свідоцтво про реєстрацію, - спеціальне друковане обладнання у шахраїв поліція вже знаходила. В окремих випадках перебивають і номера кузова. Візуально виявити підробку дуже складно.

Нагадаємо, що протягом дії пільгового періоду розмитнення, було легалізовано і поставлено на облік близько 140 тис. Евроблях. Ще частина таких машин водії перестали експлуатувати (ховають в гаражі, кидають на дорогах), частина вивезли за кордон. Але так чи інакше, за даними експертів, в країні на іноземних номерах все ще знаходиться не менше 350 тис. Автомобілів, пише UBR.

«Є дані, що в одній з не найбільших і навіть не прикордонних областей з початку року поліція виявила 80 автомобілів-двійників. І мова лише про задокументовані факти. Не виключено, що частина водіїв евроблях або свідомо приймає рішення про таку сумнівну «легалізації», або ж стає жертвами зловмисників », - розповіли в AUTO.RIA.

Експерти настійно рекомендують оформляти покупку авто виключно в сервісних центрах МВС, після перевірки транспортного засобу фахівцями експертної служби. Це допоможе виявити «перебиті» авто з підробленими техпаспортами. Важливо тверезо дивитися на вартість виставленого на продаж авто. Якщо ціна явно нижче ринкової, варто насторожитися. Також непрямою ознакою шахраїв може бути зазначена в оголошенні приписка, що «авто не знімається з обліку», «продаж тільки за дорученням», а також будь-які спроби уникнути процедури переоформлення машини в Сервісних центрах МВС.

Також у 2019 році, правоохоронцям вдалося розкрити схему нелегального ввезення в Україну елітних автомобілів. Шахраї перевозили шикарні авто, не сплачуючи митні платежі, а потім, продавали машини за підробленими документами.

Найпопулярнішим брендом в імпортному секонд-хенді в минулому місяці був Volkswagen, автомобілі якого охопили 16% первинних реєстрацій легкових автомобілів з пробігом.

Правоохоронцям вдалося з'ясувати, що автомобілі преміум-класу ввозили в Україну або в режимі «тимчасового ввезення», або з документами дипломатичних представництв інших держав. Таким чином шахраї уникали сплати митного платежу. Далі, щоб продати автомобіль, шахраї виготовляли підроблені документи. У паперах вказувалася помилкова митна вартість і походження авто.

На довершення, в авто майстернях злочинці підробляли номери вузлів і агрегатів, щоб вони відповідали тим, які вказані в документах. Після всіх маніпуляцій авто продавали на території України, а водії ставали щасливими володарями елітної машини з подробленими номерами і документами.

Через подібні угоди державний бюджет недоотримав значні суми. Наприклад, слідчі виявили факт незаконного ввезення Mercedes, на якому держава недоотримала 658 тисяч гривень.

Правоохоронці вже провели обшуки в службових приміщеннях львівської митниці, а також в оселях її співробітників. Зараз поліцейські з'ясовують, скільки автомобілів вдалося ввезти і продати в Україні, минаючи держмита. Тільки після цього правоохоронці з'ясують, яких збитків завдали шахраї, які реалізували схему.

*Апробація результатів дослідження.* Результати кваліфікаційної роботи були обговорені на засіданнях кафедри кримінального права та правосуддя Запорізького національного університету.

ПРАКТИЧНА ЧАСТИНА

2.1 Криміналістична характеристика знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу

Колектив авторів (В. Ю. Шепітько, В. О. Коваленко, В. А. Журавель) зазначають, що

**спосіб учинення злочину** (modus operandi system) свідчить про те, *яким чином особа здійснює суспільно небезпечну дію, які прийоми, методи і засоби вона застосовує для цього.*

характерний, передусім, для **злочинної дії як активної, вольової суспільно небезпечної поведінки особи.**

**Способи** вчинення злочинів є **повторюваними.**

***Повторюваність способів учинення злочинів*** *пов’язана з повторюваністю об’єктивних і суб’єктивних чинників, що їх визначають.*

*Узагальнення слідчої практики дає змогу встановлювати* ***типові способи вчинення різних видів злочинів***

**Обрання способу** вчинення злочину **пов’язане з особливостями особи злочинця** (стать, вік, судимість, наявність або відсутність злочинного досвіду тощо) і об’єкта злочинного посягання (віктимність жертви, відсутність охорони майна та ін.).

|  |  |
| --- | --- |
| **Способи вчинення знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу** | |
| Злочинну дію у формі **підробки ідентифікаційних номерів транспортного засобу** можна вчинити в такі способи: | 1) змінення первісного номера на інший номер (демонтаж); |
| 2) повне видалення первісного номера і нанесення підробленого; |
| 3) приховування первісного номера і нанесення підробленого; |
| 4) часткове змінення знаків первісного номера тощо. |
| На думку російського вченого П. А. Жердєва, який зазначає, що **спосіб знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу** | – це складна система взаємопов’язаних і цілеспрямованих дій злочинця з підготовки, вчинення та приховування злочину з використанням відповідних знарядь і засобів, а також вибору умов, місця і часу здійснення злочинного діяння, обсягів, об’єднаних спільним злочинним задумом |
| На думку В. С. Корнелюка, О. П. Резвана, В. І. Сироткіна та С. М. Сухова, для більшості вчинюваних злочинів характерна детальна підготовка, що містить заходи, спрямовані на: | * розроблення плану незаконного заволодіння; |
| * відшукування, пристосування і підготовку знарядь; |
| * розподіл ролей між співучасниками; |
| * вибір транспортного засобу, предмета посягання (за кольором, маркою, роком випуску тощо); |
| * підбір співучасників; |
| * збір відомостей про предмет посягання; |
| * підготовку допоміжного транспортного засобу. |
| За позицією П. А. Жердєва на етапі підготовки злочинів, пов’язаних із знищенням, підробкою або заміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу | * відбувається обрання конкретного напряму злочинної діяльності (спеціалізація на певних марках автомобілів або заводах-виробниках); |
| * добираються співучасники місця здійснення протиправної діяльності, знаряддя, інструменти, технічні засоби, певне оснащення та різноманітні хімічні реактиви, спеціальна шпаклівка для виконання підробки або знищення ідентифікаційного номера транспортного засобу, приховування слідів злочину. |
| На **вибір способу підробки ідентифікаційного номера** **транспортного засобу** впливають обставини об’єктивного та суб’єктивного характеру. | |
| До обставин об’єктивного характеру слід віднести об’єкт злочину, предмет злочину, обстановку та засоби вчинення злочину. | Обставинами суб’єктивного характеру підробки ідентифікаційного номера транспортного засобу слід вважати мотив, мету й особливості суб’єкта злочину. |
| В. С. Постніков, досліджуючи до певної міри наближену проблематику кримінальної відповідальності за підробку, виготовлення, збут і використання підроблених документів, штампів, печаток, бланків, поділив **форми впливу на предмет на три основні види:** | 1) протиправне створення предметів злочину (виготовлення чи змінення); |
| 2) протиправне поводження (видавання, пуск, збут, використання) з фіктивними документами; |
| 3) протиправне виключення носіїв інформації зі сфери суспільних відносин (втрата, викрадення, знищення, пошкодження, приховування). У цьому разі формою автор вважає способи, конкретні прийоми впливу на предмет злочину – документ. |

Автотранспортні засоби, якими незаконно заволоділи, збувають у «цілому» вигляді, але з підробленими або заміненими номерами вузлів та агрегатів. Зв’язок з покупцем зазвичай налагоджують заздалегідь, ще до незаконного заволодіння автотранспортним засобом. **Для збуту таких транспортних засобів необхідна їх легалізація, а отже потрібні документи на транспортний засіб, які злочинці добувають за такими схемами:**

**скуповування у громадян за порівняно низькими цінами автотранспортних засобів після аварій**, зі значними ушкодженнями чи суттєвим зносом у результаті інтенсивної експлуатації або конфіскований за вчинення злочину автомобіль.

**Головне в цьому разі – придбати документи на автотранспортний засіб;**

**«клони»/«двійники», тобто ввезення в Україну та легалізація транспортних засобів шляхом «клонування» пакету документів, державних та ідентифікаційних номерів іншого, легально зареєстрованого в Україні транспортного засобу**. Зазвичай схема передбачає обізнаність та згоду власника легально зареєстрованого в Україні транспортного засобу, атрибути якого піддаються «клонуванню».

**Одним з варіантів є підроблення доручення на право керування автомобілем-«клоном».**

**двійники з реєстрації – реєстрація транспортного засобу з одним і тим самим ідентифікаційним номером кузова відбувається двічі або більше разів**,

причому транспортний засіб перебуває у власності різних осіб, найчастіше з різних регіонів України.

замовник уже має машину, але в незадовільному стані чи бажає мати запасний автомобіль на ті самі документи (один автомобіль на роботу, а інший для полювання). Для цього на аналогічній моделі автотранспорту, яким незаконно заволоділи, перебивають номери вузлів і агрегатів, відповідно до документів, набутих законним шляхом. Інколи відбувається замінення частини кузова з номером на інший, який попередньо вирізали з автомобіля, що потрапив у ДТП. Після спеціальної обробки й фарбування місця зварювання встановити факт заміни без спеціального дослідження практично неможливо;

останнім часом набули поширення **випадки, коли власник транспортного засобу умисно знищує ідентифікаційні та інші номери, інсценує незаконне заволодіння його транспортним засобом.** Після віднайдення такого авто відбувається процес його «легалізації». Транспортний засіб ставиться на облік, і якщо немає жодних ідентифікаційних позначень, отримує новий державний реєстраційний знак.

У результаті цих дій на дорогах з’являються транспортні засоби, що не мають практично жодних ідентифікувальних маркувань.

Характеризуючи **підробку номерних реєстраційно-облікових параметрів транспортного засобу, А. А. Архипов зазначає про юридичні форми підробки**, до яких відносить:

«попереднє повне або часткове знищення наявного маркування ідентифікаційного номера, номера кузова, шасі чи двигуна транспортного засобу (фрезеруванням, сточуванням тощо) з подальшим повним або частковим відтворенням нового підробленого маркування в будь-який механічний спосіб;

повне або часткове перебивання наявного маркування ідентифікаційного номера, номера кузова, шасі чи двигуна транспортного засобу;

незаконне виготовлення державного реєстраційного знака, серед іншого зі справжніми даними;

повне або часткове рихтування з подальшим виштампуванням підроблених даних (цифрових кодів, серії, букв) на справжньому металевому реєстраційному знаку;

перефарбування чи інше змінення реєстраційних даних (цифрових кодів, серії, букв) на справжньому державному реєстраційному знаку».

**Підробка державного реєстраційного знака** часто відбувається як шляхом повного або часткового змінення змісту справжнього державного реєстраційного знака, так і повним виготовленням сфальсифікованого знака.

**Фальсифікація відбувається такими способами:**

- нанесення (кріплення) на справжній державний реєстраційний знак шару пластичних мас, металу, фрагментів картону, пластику, що дозволяють змінити цифри чи букви, що мають схоже зображення із знаками потрібного вторинного маркування, наприклад, 3-5, 1-4, 5-6-8-9-0, Г-П, С-О, подальше зафарбовування в колір державного реєстраційного знака;

- механічне «утоплення» ділянки (фрагмента) справжнього державного реєстраційного знака, нанесення на цю ділянку шару металу або пластичної маси і тиснення на отриманій поверхні рельєфу, що потребує вторинного маркування, подальше зафарбовування у колір державного реєстраційного знака;

- виготовлення абсолютно нового знака з металу, картону, пластику, тиснення знаків вторинного маркування, подальше зафарбовування в колір державного реєстраційного знаку.

**Змінення маркування двигуна транспортного засобу найчастіше відбувається двома способами.**

**Перший полягає у знищенні знаків первинного маркування шляхом зняття (зрізання) шару металу з нанесеним маркуванням шляхом механічної обробки поверхні, приливу блоку циліндрів.** Рідше знищення знаків первинного маркування, блоків двигуна, виготовлених з алюмінієвих сплавів, здійснюється термічним впливом на маркувальний майданчик за допомогою газового пальника або паяльної лампи. Після цього на підготовлену таким чином поверхню наносять («набивають») необхідне маркування або наклеюють спеціальну пластину із заздалегідь нанесеним номером.

Другий спосіб полягає у забиванні (зафарбовуванні) знаків первинного маркування з подальшим набиванням потрібних знаків.

|  |  |
| --- | --- |
| Як свідчить практика, **найбільш поширеними є такі способи змінення маркування**: | |
| *1. Заміна всієї маркірованої панелі (деталі) кузова автотранспортного засобу на оригінальну панель з іншого автомобіля.* | В одних випадках «донорами» можуть слугувати автомобілі, що зазнали серйозних пошкоджень у ДТП і не підлягають відновленню або мають істотні термічні пошкодження внаслідок пожежі в автомобілі чи дії вибухового пристрою. У інших випадках відбувається заміна маркірованої панелі на кузовну панель, спочатку виготовлену на заводі-виробнику як запасна частина, з нанесенням на ній необхідного вторинного ідентифікаційного маркування, або на повністю самостійно виготовлену панель, що підлягає маркіруванню. |
| *2. Унесення змін до частини панелі, що підлягає маркіруванню.* | Для того зазвичай кілька знаків первинного ідентифікаційного маркування видаляється шляхом вирізання. Пізніше в отриманий таким чином отвір електродуговим зварюванням установлюється металева пластина відповідної форми й розміру зі знаками вторинного ідентифікаційного маркування. Для змінення ідентифікаційного маркування автомобіля в зазначений спосіб злочинці нерідко використовують дублікати металевих пластин з саморобним маркуванням або фрагменти оригінальних, що підлягали маркуванню, панелей інших автотранспортних засобів. Цей спосіб застосовують як для повного, так і часткового змінення заводського ідентифікаційного маркування. Наприклад, щоб обрізати панель, що підлягає маркуванню з останніми трьома знаками первинного ідентифікаційного маркування з подальшою установкою в отриманому отворі за допомогою холодного зварювання металевої пластини з трьома останніми знаками вторинної ідентифікаційного маркування.  З метою маскування своїх протиправних діянь особи, які здійснюють підробку або знищення ідентифікаційного номера транспортного засобу, скріплюють частини панелей, що підлягають маркуванню, за допомогою клею, шпаклівки або холодного зварювання, вирівнюючи таким чином поверхню кузова, щоб надалі можна було нанести самостійно або в умовах авторемонтних майстерень лакофарбове покриття. Варто зауважити, що основними слідами, які дозволяють виявити підробку маркувальних позначень, буде «наявність на нижній (внутрішній) поверхні нерівностей, що відтворюють мікрорельєф листової сталі». |
| *3. Установлення пластини (накладки) зі знаками вторинного ідентифіка-ційного маркування.* | Найчастіше це здійснюється шляхом наклеювання поверх знаків первинного ідентифікаційного номера або на їх місці (коли спочатку проводиться знищення знаків заводського ідентифікаційного маркування) пластини з новими позначеннями. Найчастіше накладну пластину виготовляють саморобним способом з тонкого листа металу. Рідше в ролі «накладки» слугує фрагмент оригінальної панелі, що маркірується, ще рідше зустрічаються «накладки» з полімерного матеріалу. Також як «накладку» використовують шар шпаклівки, що наносять на панель, що підлягає маркуванню, поверх знаків первинного ідентифікаційного маркування, а потім на ньому виконують необхідне вторинне ідентифікаційне маркування. Зазначений спосіб змінення ідентифікаційного маркування найчастіше використовується з метою незаконного перетину кордону та ухилення від сплати митних податків. |
| *4. Змінення первинного (заводського) змісту знаків ідентифікаційного марку-вання, що здійснюється шляхом:* | а) нанесення шару пластичної речовини (шпаклівки, полімерних матеріалів, бінарних сумішей, легкоплавкого металу тощо) на «лицьову» поверхню маркірованої панелі кузова в зоні розташування знаків первинного маркування з подальшим їх забарвленням відповідно до кольору кузова; |
| б) нанесення (за допомогою зварювання, спеціальних засобів) металу на «лицьову» поверхню маркірованої панелі кузова. Пізніше здійснюється вирівнювання (шляхом слюсарної обробки) отриманої поверхні, нанесення (тавруванням, гравіюванням) необхідних знаків вторинного маркування та фарбування в колір, відповідний до кольору кузова; |
| в) встановлення і кріплення металевої пластини зі знаками вторинного маркування на «особовому» боці панелі кузова, що підлягає маркіруванню, в зоні розташування знаків первинного маркування (з подальшим шпаклюванням швів і забарвленням знаків у колір кузова); |
| г) нанесення («добивання» за допомогою клейм, гравірування) необхідних елементів зображення знаків вторинного маркування, заповнення рельєфу «зайвих» елементів зображення знаків вторинного маркування, заповнення рельєфу «зайвих» елементів зображення знаків первинного маркування пластичними матеріалами (шпаклівкою, легкоплавкими металами, полімерними сумішами) з подальшим забарвленням знаків у колір кузова; |
| д) вирівнювання (забивання, зачеканювання) «лицьової» поверхні панелі, що підлягає маркуванню, в зоні розташування рельєфних знаків первинного маркування, нанесення (за допомогою клейм, гравірування) необхідних елементів зображення знаків вторинного маркування та фарбування знаків у колір кузова; |
| е) вирізання однієї цифри (6 або 9) ідентифікації маркування з подальшим її поверненням у проріз, але розвернутої на 180 градусів (при цьому 6 стає 9, а 9, відповідно, - 6). Такий монтаж передбачає використання зварювання, паяння, клею, шпаклівки та відповідного барвника; |
| ж) видалення одного знака маркірованої панелі кузова з подальшим розміщенням на цьому місці фрагмента пластини зі знаком вторинного маркування. Причому фрагмент пластини з рельєфним знаком маркування виготовляється не відповідно до технології маркування, використовуваної підприємством-виробником. Такий монтаж також передбачає слюсарну обробку отриманої поверхні, шпатлювання швів і подальше фарбування знаків вторинної маркування в колір кузова; |
| з) вирізання (окремих) кількох (двох, трьох тощо) знаків ідентифікаційного маркування панелі кузова і монтаж їх в утворені отвори в іншій послідовності. Зазвичай це супроводжується слюсарним обробленням поверхні, шпатлюванням швів і подальшим зафарбовуванням знаків вторинного маркування в колір кузова; |
| і) видалення фрагмента панелі кузова, що підлягає маркіруванню, з нанесеними (двома і більше) знаками ідентифікаційного маркування і подальший монтаж в утворений отвір фрагмента з відповідною кількістю знаків вторинного маркування. Фрагменти пластини з рельєфними знаками маркування виготовляють саморобно. Водночас може використовуватися фрагмент маркірованої панелі іншого автомобіля (наприклад, після ДТП). У цьому випадку також відбуваються слюсарна обробка одержаної поверхні, шпатлювання швів і подальше забарвлення знаків вторинного маркування; |
| к) повне вилучення фрагмента маркірованої панелі кузова з нанесеними знаками ідентифікаційного маркування і монтаж в утворений отвір фрагмента зі знаками вторинного маркування - пластини з рельєфними знаками маркування, виготовленої саморобно або демонтованої з маркірованої панелі іншого автомобіля. Такий демонтаж передбачає слюсарну обробку одержаної поверхні, шпатлювання швів і подальше фарбування знаків вторинної маркування в колір кузова; |
| л) вирізання всієї маркірованої панелі кузова з нанесеним ідентифікаційним маркуванням і монтаж на її місці маркірованої панелі зі знаками вторинного маркування, демонтованого з кузова іншого автомобіля або виготовленого не відповідно до технології підприємства-виготовлювача. У цьому разі також відбуваються слюсарна обробка одержаної поверхні, шпатлювання швів і подальше забарвлення знаків вторинного маркування в колір забарвлення кузова. |
| *Відновлення ідентифікац-ійного маркування можна розокремити на дві групи.* | Для першої характерне збереження знаків первинного маркування або її слідів і, зрештою, можливе її повне або часткове виявлення. |
| Для другої групи способів характерне повне знищення знаків первинного маркування з неможливістю їх виявлення. У деяких випадках знищення ідентифікаційного маркування є лише технологічним етапом підробки. |

Залежно від задуму злочину та умов його здійснення **злочинець може набувати і готувати:**

технічну чи іншу документацію;

заводські таблички;

інструменти, матеріали, устаткування, пристосування і механізми, що забезпечують монтаж і демонтаж деталей вузлів і агрегатів, переобладнання транспортного засобу.

лакофарбові матеріали;

**До технічних засобів забезпечення підготовки і вчинення злочину можна віднести:**

слюсарний інструмент;

портативні електро-, газорізаки (автогенні пристрої, зварювальні апарати);

домкрати, естакади, підйомники;

компресорні пристрої;

краскопульти і балони із стислим газом;

електричні фени, сушильні камери, обігрівачі та інші прилади для сушіння лакофарбового покриття, ґрунтовки, шумоізоляційне покриття.

**Предмет злочинного посягання в аналізованих злочинах представлений свого роду двома рівнями:**

1) ідентифікаційний номер, номер кузова, шасі, двигуна, державний реєстраційний знак транспортного засобу;

2) автотранспортний засіб як набір деталей, механізмів і складових компонентів (рама, кабіна, двигун, трансмісія тощо), з яких він складається. Кожен такий об’єкт має свої особливості та маркувальні позначення, за якими можна швидко і ефективно здійснити пошук аналога з метою ремонту або отримати інформацію про регулювання і налаштування. Причому може бути наявна інформація загального плану, а також індивідуального (серійний номер і дата виготовлення).

З криміналістичної позиції **всі транспортні засоби можна поділити залежно від того, якою ознакою складу злочину він може постати:**

1) знаряддям злочину;

2) об’єктом невмілого або неправомірного управління як елемента транспортної пригоди;

3) предметом злочинного посягання;

4) засобом переміщення з одного матеріального середовища в інше об’єктів як елементів злочину, який готується, злочину, який вчиняється, або вчиненого злочину;

5) предметом заздалегідь обіцяного і не обіцяного приховування;

6) місцем учинення злочину

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Місце злочину** - це ділянка або приміщення, де було вчинено злочин. Для обстановки вчинення злочину шляхом підробки або знищення номера ключовим є фактор місця злочину. В обстановці вчинення злочину шляхом збуту транспортного засобу зі свідомо підробленим ідентифікаційним номером місце його вчинення відіграє вирішальну роль. | | |
| **Типовими місцями підготовки і вчи-нення злочину є:** | особисті гаражі та інші приміщення, що використо-вуються для стоянки і зберігання транспортних засобів | 49% |
| надвірні споруди у будинках індивідуальних власників | 28% |
| станції технічного обслуго-вування | 17% |
| гаражі, ангари, бокси підприємств, установ, організацій, військових частин | 6% |
| **Як місця приховування злочи-нці можуть використовувати** | особисті гаражі, гаражі родичів і знайомих, платні стоянки, бокси на територіях організацій як у себе на роботі, так і за місцем працевлаштування друзів. Але, враховуючи, що в такій ситуації довести їх причетність до крадіжки досить просто, останнім часом як відстійники широко використовують гаражі незнайомих людей, орендовані за оголошеннями. Причому здавачі не мають даних про особу й місце проживання арендатора гаража, знаючи обмежені дані (ім’я, в кращому випадку номер мобільного телефону). Навіть у разі виявлення автомобіля в гаражі довести участь у крадіжці орендаря приміщення практично неможливо. Стандартну версію про те, що винаймач гаража передав тимчасово ключі малознайомому приятелю, і той поставив якусь машину, спростувати слідчим шляхом не вдається. Фактичний власник гаража теж дає свідчення про те, що домовлятися про оренду приходили дві людини або ж гроші за оренду приносили різні особи. Особливо зручно знімати гаражі у великих кооперативах: викрадену машину переганяють іноді буквально в сусіднє приміщення, а за сприятливої ситуації - з кооперативу. Таким чином відбувається переважна кількість розкрадань в охоронюваних гаражах, де вночі наявний контроль в’їзду-виїзду. | |

До **особливостей обставин та обстановки вчинення злочинів, пов’язаних із знищенням, підробкою або заміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу**, слід віднести такі:

1) недостатня кількість гаражів і платних стоянок, які забезпечують збереження транспортних засобів від злочинних посягань;

2) значна кількість викрадень транспортних засобів здійснюється тому, що злочинці, добре освоївши стандартні замикаючі пристрої та нескладну технологію протиугінних пристроїв, досить легко потрапляють до салону автомобіля, підібравши або підробивши ключі, перепилявши або відімкнувши протиугінні засоби та пристрої;

3) учиненню незаконних заволодінь транспортними засобами сприяє недбалість деяких власників, які залишають транспортні засоби без нагляду, іноді з незамкненими дверцятами і увімкненим двигуном (зокрема, це характерно для водіїв державного автотранспорту), що суттєво полегшує доступ правопорушників до транспортного засобу.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Протиправне діяння, передбачене ст. 290 КК України, здійснює активна, працездатна, здебільшого зайнята у сфері суспільного виробництва частина населення **виключно чоловічої статі віком 18–60 років**, що має **зазвичай середню загальну**, середню спеціальну освіту, **освоєні навички роботи з металом.** | | |
| Це або **злочинці-одинаки,** для яких поодинокі епізоди злочинної діяльності є наслідком збігу певної життєвої ситуації | 71,1 % одинаків – це особи, раніше не засуджені, які здійснюють спонтанні викрадення, користуючись сприятливою для них ситуацією; | |
| 26,1 % злочинів, пов’язаних із знищенням, підробкою або заміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, скоюють особи, засуджені за злочини проти власності. | |
| або **члени організованих груп**, що *займаються злочинною діяльністю як промислом, засобом, що забезпечує існування.* | | |
| Злочини, пов’язані із знищенням, підробкою або заміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, в переважній більшості **вчиняють чоловіки віком** | | від 18 до 24 років – 31,6 %; |
| від 25 до 29 років – 30,3 %; |
| від 30 до 40 років – 22,8 %; |
| неповнолітні – 15,3 %. |
| Більшість злочинців має **низький рівень освіти та не має певного роду занять** (не вчаться й не працюють). Найчастіше це особи, що **зловживають спиртними напоями або наркотичними засобами.** | | |

**До технічних засобів забезпечення підготовки і вчинення злочину можна віднести:**

слюсарний інструмент;

портативні електро-, газорізаки (автогенні пристрої, зварювальні апарати);

домкрати, естакади, підйомники;

компресорні пристрої;

краскопульти і балони із стислим газом;

електричні фени, сушильні камери, обігрівачі й інші пристосування для сушіння лакофарбового покриття, ґрунтовки, шумоізоляційне покриття.

|  |  |
| --- | --- |
| Для обстановки, що склалася **після вчинення злочину, характерна наявність значної кількості матеріальних слідів учинення злочину.** | |
| Такими слідами можуть бути | * використані аерозольні упаковки з-під лакофарбових виробів |
| * використані витратні матеріали, що утворилися після ґрунтовки і фарбування |
| * використані балони від газозварювального устаткування |
| * розряджені газогенератори |
| * фрагменти використаних електродів |
| * шматки наждачного паперу |
| * краплі оплавленого металу, металева пудра або стружка, локалізовані як на місці вчинення злочину, так і на транспортному засобі або його частинах |
| * фрагменти демонтованих маркувальних майданчиків |
| * демонтовані заводські таблички та елементи їх кріплення |
| * цілі кузовні елементи або їх фрагменти |
| * кузови транспортних засобів зазвичай із слідами механічної деформації після ДТП. |
| **Сліди підробки або знищення ідентифіка-ційного номера автомобіля** залишаються на місці події в результаті безпосереднього змінення ідентифікаційного номера, номера кузова, шасі, двигуна й на самому транспортному засобі. Це: | 1) сліди протекторів шин автомобіля, взуття людей, слідів пальців і долонь рук, різноманітних виділень людського організму; |
| 2) сліди розпилу, розрізу, розрубу, керніння, гравірування, шліфування; |
| 3) шматочки металу, металева тирса; |
| 4) сліди впливу зварюванням, клеєм, різноманітними хімічними реактивами; |
| 5) сліди використання шпаклівки; |
| 6) шматочки алюмінієвої фольги, скотча, щільного паперу або картону, які слугували трафаретами, кріпленням. |

2.2 Типові слідчі ситуації та версії на початковому етапі розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу

Перелік **типових ситуацій розслідування злочинів, пов’язаних із знищенням, підробкою або заміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, може складатися з таких їх видів:**

1) злочинця затримано; транспортний засіб виявлено;

2) злочинця затримано; транспортний засіб не виявлено;

3) злочинця не затримано, але про нього є певні відомості; транспортний засіб виявлено;

4) злочинця не затримано, але про нього є певні відомості; транспортний засіб не виявлено;

5) злочинця не затримано і жодних даних про нього немає; транспортний засіб виявлено;

6) злочинця не затримано і жодних даних про нього немає; транспортний засіб не виявлено.

|  |
| --- |
| З урахуванням викладеного, слід погодитися з Л. Я. Драпкіним, який визначив **основні завдання, розв’язувані під час проведення початкових слідчих ситуацій.** Це: |
| 1) невідкладне виявлення доказів, які надалі з певних причин можуть бути втрачені; |
| 2) установлення, розшук і затримання осіб, які вчинили злочин; |
| 3) запобігання шкідливим наслідкам учиненого злочину і вживання заходів щодо недопущення інших злочинів; |
| 4) перевірка версій, висунутих на початку розслідування; |
| 5) створення інформаційної бази для побудови нових версій і розроблення розгорненого плану розслідування; |
| 6) забезпечення за потреби відшкодування завданого матеріального збитку. |

Таким чином, на **початковому етапі розслідування підробки або знищення ідентифікаційного номера транспортного засобу виникають такі типові слідчі ситуації:**

1. Виявлено транспортний засіб зі зміненими ідентифікаційними номерами, є його власник (свідок), який дає свідчення про приблизні місця вчинення злочинного діяння без посилання на конкретних осіб.

2. Виявлено транспортний засіб зі зміненими ідентифікаційними номерами, є його власник (свідок), який дає свідчення про конкретні місця і осіб, які це здійснили.

3. Виявлено знаряддя змінення маркувальних позначень (інструменти, технічні засоби, матеріали, пристосування), є особа, якій вони належать, є вузли транспортного засобу зі слідами підробки, є автомобіль, на який їх має бути встановлено, але підозрюваний заперечує свою причетність до протиправної діяльності, так само і власник заперечує своє звернення з таким проханням до підозрюваного.

4. Виявлено транспортний засіб зі слідами підробки або знищення ідентифікаційного номера, є власник (свідок), який не може припустити, де і ким ці змінення було внесено.

5. Виявлено транспортний засіб зі слідами підробки або знищення ідентифікаційного номера, є власник (свідок), який дає свідчення про те, де, коли, ким було внесено зміни, є підозрювані, але вони заперечують свою причетність до скоєння злочину.

6. Виявлено транспортний засіб зі зміненими ідентифікаційними номерами, є його власник, відомі особи, які реалізовували автомобіль, але їх місцеперебування невідоме.

7. Виявлено транспортний засіб зі зміненими ідентифікаційними номерами, є його власник, відомі особи, причетні до цього, і вони дають свідчення.

8. Виявлено транспортний засіб зі зміненими ідентифікаційними номерами, є його власник, відомі особи, які реалізували автомобіль, але невідомо, ким, коли і де було внесено зміни до маркувальних позначень.

|  |  |
| --- | --- |
| З урахуванням зазначених положень розглянемо специфіку формування, зміст і види типових слідчих ситуацій початкового етапу розслідування незаконних заволодінь автотранспортними засобами. | |
| По-перше, доцільно виокремити **типові ситуації, кожній з яких відповідає певна кількість і зміст інформації, яку містять матеріали перевірки на стадії відкриття кримінального прова-дження:** | 1) матеріали перевірки містять усі необхідні дані про обставини вчинення злочину і є достатніми для відкриття кримінального провадження; |
| 2) вихідні дані є недостатніми для відкриття кримінального провадження за ст. 290 КК України, оскільки дозволяють припускати як наявність, так і відсутність події злочину (наприклад, виявлення негативних обставин під час дослідження місця події), що потребує подальшого проведення цільових оперативно-розшукових та експертних заходів, а також перевірних дій; |
| 3) у наявних даних убачаються ознаки об’єктивної сторони злочину, проте невідомі мотив, мета й суб’єкт (наприклад, виявлення факту зникнення автомобіля з гаража заявника); |
| 4) матеріали не містять достатніх даних для відкриття кримінального провадження і їх не може бути доповнено під час проведення додаткових перевірних заходів або досудового слідства; |
| 5) матеріали свідчать про відсутність складу будь-якого злочину (були наявні цивільно-правові чи адміністративно-правові відносини). |
| Залежно **від обсягу інформації про особу, яка вчинила злочин, на цьому етапі виділяємо такі слідчі ситуації:** | 1) особа злочинця невідома, наявні лише окремі дані про неї у вигляді слідів матеріального та інтелектуального відображення; |
| 2) особу злочинця встановлено, втім його місцеперебування невідоме; |
| 3) злочинця затримано працівниками правоохоронних органів у момент підготовки або вчинення злочину, після реалізації злочинного наміру; |
| 4) на момент відкриття кримінального провадження особа, яка вчинила злочин, є встановленою і не переховується. |
| Як уже відомо, більшість злочинів є **вчинюваними групою осіб**, зокрема з розподілом ролей. З урахуванням цього чинника **можна виокремити ситуації, коли**: | 1) інформація про вчинення злочину групою відсутня; |
| 2) початкові дані дозволяють з більшим ступенем вірогідності зробити припущення про груповий характер злочину; |
| 3) є дані, що окремі дії з підготовки, вчинення та приховування злочину вчинено не фігурантом (підозрюваним), а іншими особами. |

Аналізуючи наведені слідчі ситуації, маємо зазначити, що для їх вирішення алгоритм діяльності (версії, комплекс процесуальних та організаційних дій, напрями взаємодії) слідчого змінюватиметься. **На початковому етапі розслідування, щонайменше, необхідно встановити:**

1. *Яка цифра, номер, табличка з маркуванням на агрегаті транспортного засобу є предметом злочинного посягання, її вид, місце розташування, кількість змінених цифр або букв*. Це необхідно для отримання достовірної інформації про первісний зміст маркірувальних позначень на цьому виробі, конкретні способи підробки. Для того необхідно призначити й провести відповідні види експертиз і, насамперед, експертизу маркувальних номерів (позначень) транспортних засобів.

*2. У який спосіб учинено злочин (серед іншого етапи підготовки та приховування), встановлення чого пов’язано, передусім, з виявленням і дослідженням матеріальних слідів, установленням конкретних способів підроблення ідентифікаційних знаків, використаних матеріалів.* З цією метою проводиться комплекс слідчих (розшукових) дій (допити, огляди, обшуки, слідчі експерименти, отримання зразків для порівняльного дослідження, призначення та проведення судових експертиз), оперативно-розшукових та організаційних заходів. Для підвищення ефективності провадження слідчих (розшукових) дій необхідна участь відповідних фахівців.

*3. Обстановку (місце і час) здійснення всіх злочинних дій. З огляду на особливості способу вчинення злочинів, пов’язаних з підробкою або знищенням маркувальних позначень на агрегаті автотранспортного засобу, нерідко існує не одне, а безліч місць, у яких виконуються різні дії, що належать до структури способу вчинення злочину.* Для встановлення зазначених обставин необхідно широко застосовувати можливості органів, що здійснюють оперативно-розшукову діяльність, а також здійснити огляди приміщень, предметів, обшуки, виїмки, перевірки показань на місці з підозрюваними, які раніше давали свідчення.

*4. Хто скоїв злочин.* Якщо злочин скоєно групою осіб, необхідно встановити, хто її організатор, його характеристику, яку роль виконував кожен з учасників, які додаткові епізоди злочинної діяльності (або злочину) ним реалізовано, яка мета протиправної діяльності.

*5. Причини і умови, що сприяють його вчиненню,* наприклад порушення порядку реєстрації автотранспорту, недоліки в роботі посадових осіб правоохоронних органів, керівників автосервісів, ремонтних підприємств.

*6. Чи не було вчинено інші злочини, пов’язані з розслідуваним* (викрадення, крадіжка автотранспорту, вбивство та ін.)

|  |  |
| --- | --- |
| У системі **приватних версій, які повинен висувати слідчий на початковому етапі розслідування злочинів, передбачених ст. 290 КК України**, чільне місце посідають **припущення відносно визначення кола осіб, серед яких слід здійснювати пошук злочинців,** що займаються зміненням маркувальних позначень на транспортних засобах: | 1. Змінення маркувальних позначень на автотранспорті здійснено особою, котра має судимість за аналогічні злочини. |
| 2. До скоєння злочину причетні особи, що мають відношення до продажу, обслуговування автотранспортних засобів, їх ремонту (працівники торговельних підприємств, фірм, ремонтних майстерень, сторожа, охоронці та ін.). |
| 3. Маркування номерних позначень на автомобілі виготовлено «на замовлення» організованою злочинною групою, що спеціалізується на вчиненні інших злочинів, предметом злочинного посягання яких є транспортні засоби. |
| 4. Підроблені номери на агрегатах автомобіля виготовлені «професіоналом», котрий опанував конкретні способи й навички, що не є розповсюдженими:  а) зрізанням шару металу на місці первинного маркування і нанесенням маркування шляхом механічної обробки поверхні;  б) забиванням окремих знаків первинного маркування і нанесенням на їх місці інших;  в) видаленням маркувальних панелей і заміненням їх на інші;  г) набиванням знаків вторинного маркування поверх знаків первинного для використання злочинцем з особистою метою або для виконання ремонтних робіт |
| 5. Автомобіль з підробленими номерами раніше був викрадений трансна-ціональним злочинним угрупованням з метою контрабанди. |
| Цілеспрямованому з’ясуванню наведених обставин сприяє висунення **загальних і приватних версій,** перевірка яких дозволяє не лише встановити власне факт вчинення злочину, а й окремі його обставини, **роль конкретних осіб у злочинній діяльності. До подібних версій слід віднести такі:** | 1. **Підозрюваний у підробці або знищенні ідентифікаційного номера діяв одноосібно з метою особистого збагачення.** |
| 2**. Підозрюваний діяв у інтересах інших осіб, за що отримував винагороду**. Цю версію обов’язково має бути конкретизовано з урахуванням таких аспектів: чи діяв він у інтересах фізичних, юридичних осіб, які займаються легальним бізнесом; чи діяв він у інтересах організованої групи, не будучи її постійним членом; чи не є він членом організованої злочинної групи, злочинної організації (злочинного співтовариства), що здійснює комплекс різноманітної злочинної діяльності з транспортними засобами, серед іншого підробку або знищення ідентифікаційних номерів транспортних засобів. |

На підставі аналізу матеріалів попередніх перевірок повідомлень про підробку або знищення ідентифікаційного номера транспортного засобу, опитуванням слідчих було встановлено **комплекс проблем, які негативно позначаються на термінах ухвалення рішення про відкриття кримінального провадження, ефективності збору відомостей, які надалі можуть набути ролі доказів.** До таких слід віднести:

*1) недостатнє кримінальне процесуальне регулювання здійснення перевірки повідомлень про злочини:*

а) відсутня можливість призначення експертиз до відкриття кримінального провадження (12 %);

б) немає належної регламентації визнання доказами даних, отриманих під час проведення оперативно-розшукових заходів (20 %)

2) відсутність належної кваліфікації, професіоналізму і спеціалізації в розслідуванні діянь, передбачених ст. 290 КК України (40 % слідчих мають незначний стаж роботи на посаді). Це ускладнює їм:

а) налагодження контакту з учасниками зазначеного досудового провадження. Передусім це стосується підозрюваних, а також до свідків і потерпілих (16 %);

б) визначення предметів, які надалі матимуть першорядне доказове значення (11 %).

3) складність конструкції ст. 290 КК України;

4) відсутність дієвої взаємодії слідчих органів патрульної та експертної служб, оперативно-розшукових підрозділів, фіскальних органів.

2.3 Проведення окремих слідчих (розшукових) дій на початковому етапі розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу

|  |  |
| --- | --- |
| **До загальних вимог огляду під час розслідування злочинів, пов’язаних із знищенням, підробкою або заміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, слід віднести:** | |
| **єдине керівництво слідчим оглядом** | передбачає не лише підпорядкування слідчому всіх учасників слідчої (розшукової) дії, а й правильну організацію огляду. Означеною слідчою (розшуковою) дією завжди керує слідчий, а інші учасники йому підпорядковані, що сприяє злагодженості дій; |
| **своєчасність і невідкладність огляду** | Слідчий огляд необхідно здійснювати негайно після отримання повідомлення про злочин, пов’язаний із знищенням, підробкою або заміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, що забезпечує отримання всебічної інформації про подію та оперативність у здійсненні розшукових заходів. Між одержанням вихідної інформації про злочин, пов’язаний із знищенням, підробкою або заміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, і початком проведення слідчого огляду (прибуттям слідчо-оперативної групи) повинен минати мінімальний проміжок часу; |
| **методичність і повнота огляду** | Усі ділянки і об’єкти, які пов’язані з механізмом учинення злочину і містять будь-яку інформацію, що має значення для кримінального провадження, має бути виявлено, зафіксовано, вилучено та досліджено. Методичність і послідовність огляду полягає в правильній організації та планомірності проведення огляду, врахуванні специфіки об’єктів, підданих огляду, застосуванні найефективніших тактичних прийомів і засобів. Послідовність забезпечує чітко визначений порядок дій слідчого під час огляду, зокрема визначення меж огляду, послідовність пересування пошукової групи територією тощо; |
| **застосування науково-технічних засобів** | Використання досягнень науки, застосування науково-технічних засобів і суворе дотримання криміналістичних правил поводження з матеріальними джерелами доказової інформації має важливе значення для проведення слідчого огляду. Вивчення слідчої практики свідчить, що злочинці нерідко застосовують спеціальні заходи щодо знищення або маскування слідів злочинної діяльності; |
| **використання оперативно-розшукової інформації** | дозволяє отримати додаткові відомості про характер події, осіб, причетних до злочинів, місцезнаходження й ознаки об’єктів, які мають значення в кримінальному провадженні, уточнити межі та порядок проведення огляду, вчасно висунути правильні слідчі версії; |
| **застосування спеціальних знань** | За необхідності слідчий може залучати до огляду осіб, які мають певні спеціальні знання в тій чи іншій галузі, що дозволить більш якісно та вчасно висунути слідчі версії; |
| **взаємодія слідчого з іншими суб’єктами** | правоохоронної діяльності й вико-ристання допомоги громадськості та ЗМІ. |

**Першим етапом огляду транспортного засобу для виявлення ознак його легалізації є**

**огляд документів**, що супроводжують ТЗ. Основним документом на транспортний засіб є *свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу.*

Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін у додатки 1 і 2 до постанови Кабінету Міністрів України від 31 січня 1992 р. № 47 «Про затвердження зразків національних та міжнародного посвідчення водіїв і документів, необхідних для реєстрації транспортних засобів» від 28 березня 2012 р. № 249, бланки свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу виготовляються з полімерного матеріалу формату IД-1 за ДСТУ ISO/IEC 7810:2008 «Картки ідентифікаційні. Фізичні характеристики» (ISO/IEC 7810:2003, IDT) або з паперу розміром 54 х 86 міліметрів згідно із стандартом та після заповнення ламінуються. Записи на лицьовому боці, що відповідають реквізитам «1. Прізвище», «2. Ім’я. По батькові», дублюють літерами латинського алфавіту. Бланки тимчасового реєстраційного талона транспортного засобу виготовляються з паперу розміром 105 х 75 міліметрів та після заповнення ламінуються.

**огляд транспортного засобу**

рекомендовано розпочинати шляхом зустрічної перевірки відповідності записів у супровідних документах самому транспортному засобу, після чого розпочати загальний огляд на

* відповідність типу транспортного засобу;
* типу кузову;
* кольору;
* марки, моделі транспортного засобу;
* року виготовлення;
* наявності та стану ключів від замків запалювання, а також наявності пошкоджень на зовнішніх замках та замку запалювання, наявності слідів демонтажу механічних протиугінних засобів (розрізане кермо, пошкоджені педалі тощо), наявності та змісту додаткового ідентифікаційного маркування.

**Огляд номера кузова** (ідентифікаційного номера транспортного засобу) має свої особливості.

За міжнародними стандартами, починаючи з 1980 року, на невід’ємній панелі несучого кузова (лонжероні рами) кожного транспортного засобу повинен міститися його ідентифікаційний номер, який складається з трьох частин (17 символів):

1. Міжнародний код виготовлювача (три символи);

2. Описова частина (шість символів);

3. Частина номера, що ідентифікує транспортний засіб (вісім символів).

**У процесі огляду ідентифікаційного номера необхідно звернути увагу на:**

* шрифт, яким нанесено ідентифікаційний номер транспортного засобу;
* лінію рядка та вертикальні осі символів;
* ступінь стисненості (випуклості) символів;
* наявність та стан лакофарбового покриття на номерному майданчику.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Проведення огляду місця події під час розслідування злочинів, пов’язаних із знищенням, підробкою або заміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, складається з кількох етапів: | | |
| **Підготовчий етап огляду місця події** | | починається з моменту прийняття слідчим рішення відносно проведення огляду. Прийнявши таке рішення, слідчий повинен   * забезпечити охорону місця події до свого прибуття, не допустити туди сторонніх осіб і забезпечити недоторканність обстановки, слідів злочину; * забезпечити присутність поблизу від місця події осіб, що можуть надати необхідну інформацію: очевидців злочину, якщо вони відомі, інших свідків; * визначити, яких фахівців варто залучати до участі в огляді, забезпечити їх прибуття; * внести пропозиції щодо складу слідчо-оперативної групи; * перевірити готовність технічних засобів огляду. |
| **З моменту прибуття слідчого на місце події розпочинається другий період підготовчого етапу**. | | Безпосередньому огляду передують:   * ужиття заходів з надання необхідної медичної допомоги потерпілим; * видалення з місця події всіх сторонніх осіб; * залучення до участі в огляді понятих і остаточне визначення інших учасників огляду. * інструктаж учасників огляду щодо їх прав і обов’язків; * збирання попередніх відомостей, які мають бути враховані під час огляду, визначення того, які зміни, з якою метою відбулися на місці події; * проведення інших невідкладних дій і вжиття заходів, спрямованих на поліпшення умов огляду. |
| **Робочий етап огляду місця події** складається із *загального і детального огляду.* | | **Загальний огляд** починається з огляду місця події   * з метою орієнтування; * визначення периметру огляду; * розгляду питання про вихідну точку і спосіб огляду; * вибору позиції для орієнтувальної та оглядової фотозйомки.   Пізніше слідчий разом з іншими учасниками огляду з’ясовує, які об’єкти знаходяться на місці події, досліджує весь комплекс питань, що стосуються його обстановки, визначає взаємне розташування і взаємозв’язок елементів цієї обстановки, вивчає їх зовнішній вигляд, стан і з максимально необхідними і можливими в певних умовах подробицями фіксує все виявлене за допомогою протоколювання, фотозйомки, відеозапису, складання планів і схем. |
| Після завершення загального слідчий переходить до **детального огляду**, під час якого відбувається   * ретельний і детальний огляд об’єктів; * уживаються заходи з розшуку і виявлення безпосередньо на місці події та на окремих об’єктах слідів злочину і підозрюваної особи; * відбираються об’єкти зі слідами на них, піддаються вилученню сліди з тих об’єктів, які самі не можуть бути вилучені; * фіксуються негативні ознаки стану предметів; * перевіряються дані загального огляду, проводиться вузлова і детальна фотозйомка. |
| Завершивши дослідження об’єктів на місці події, слідчий переходить до **заключного етапу огляду**, а саме: | | * складає протокол огляду і необхідні плани, * схеми та креслення; * упаковує об’єкти, вилучені з місця події; * вживає заходів щодо збереження об’єктів, які мають доказове значення, а вилучити їх неможливо або недоцільно; * вживає заходів за заявами, що надійшли від учасника чи інших осіб. |
| Таким чином, **методику проведення огляду транспортного засобу доцільно розокремити на декілька етапів.** | | |
| На **першому етапі відбувається** | **зовнішній огляд транспортного засобу і перевірка відповідності наявних реєстраційних та ідентифікаційних позначень** на частинах і деталях досліджуваного автомобіля даним у технічному паспорті транспортного засобу чи інших обліково-реєстраційних документах. Зовнішній огляд слід розпочинати з пошуку й фіксації слідів пальців рук, які, ймовірно, можуть бути залишені особою, яка вчинила злочин. | |
| **Другим етапом огляду транспортного засобу є** | перевірка комплектації автомобіля, а також показань лічильника пробігу на спідометрі автомобіля; встановлення слідів наявності або відсутності слідів демонтажу на кріпленні панелі приладів і елементах обробки салону автомобіля, слідів злому замків дверей, речового ящика, демонтажу протиугінних і блокувальних пристроїв, порушення цілісності колонки рульового колеса, педального вузла, фрагментів замків, що обертаються, відповідності ключів усім замкам і електронним системам автомобіля, наявності або відсутності знаків, що дублюють маркування, а також «особливих прикмет».  Оглядаючи комплектацію транспортного засобу, необхідно звернути увагу на комплект ключів у автомобілі й визначити передбачену конструктивними особливостями кузова автомобіля їх працездатність, тобто плавне без затримок і заклинювання повертання ключа в момент відчинення замків дверей, багажника і замка запалювання. На транспортних засобах, обладнаних протиугінними системами – вимикача запалювання і «центральних» замків дверей і кришки багажника. | |
| **Третім, завершальним, етапом** | огляду транспортного засобу вважається **огляд моторного відсіку й зіставлення ідентифікаційних даних на блоці двигуна з даними в технічному паспорті й сервісній книжці.** Особа, котра проводить огляд, повинна пам’ятати, що з урахуванням особливостей національного законодавства США, транспортні засоби, виготовлені в цій країні для внутрішнього ринку, можуть не мати номера двигуна. Це пов’язано з тим, що в США діє система так званих «обмінних фондів», що дозволяє оперативно, без додаткового оформлення замінити блок двигуна, що вийшов з ладу.  Особливу увагу слід звернути на **комплектування силового агрегату коробкою перемикання передач** (механічною чи автоматичною). Під час огляду силового агрегату і навісного устаткування слід звернути увагу не лише на вид кріплення цих агрегатів і навісного обладнання, але і на маркування, що складається з ідентифікаційного номера комплектації та позначення року випуску.  Наявність слідів підтікання паливно-мастильних і охолоджуючих речовин, проступання ізолюючого та герметизуючого матеріалів, перекосів засобів ущільнення, існування слідів упливу інструментів на вузли кріплення **свідчать про затягування вузлів, з’єднуваних у перебігу демонтажу.**  Огляду слід піддавати:   * геометричні параметри робочої поверхні маркувального майданчика блоку двигуна в зоні розташування знаків маркування; * елементи кріплення силового агрегату (двигуна і коробки передач) автомобіля до кузова і один до одного; * зовнішній вигляд, геометричне зображення і технологію нанесення рельєфних знаків ідентифікаційного маркування номера і стилізованих емблем; * зовнішній вигляд і технологію нанесення рельєфних знаків виробничого позначення; * зовнішній вигляд і спосіб кріплення заводської ідентифікаційної таблички, її геометричні та кольорові параметри; структуру наявних кодованих маркувань; наявність або відсутність слідів демонтажу і повторного установлення таблички; * відповідність зовнішнього вигляду заклепок однобічної клепки; * встановлення підприємством-виготовлювачем відповідного кодового позначення виявленого кольору фарбування (з урахуванням можливого змінення відтінку кольору кузова під упливом різних експлуатаційних факторів) відповідним позначенням на заводській табличці. | |

|  |  |
| --- | --- |
| Що стосується **допиту підозрюваних у вчиненні злочинів, пов’язаних із знищенням, підробкою або заміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу**, то він має певну специфіку і здійснюється в умовах типових ситуацій. | |
| **Перша – коли встановлено одного підозрюваного і він визнає себе винуватим** | * розповідає про вчинене так само, як це зафіксовано в первинних матеріалах кримінального провадження; * розповідає про спосіб змінення ідентифікаційного номера транспортного засобу, але не пов’язує це з протиправною діяльністю (здійснення за проханням знайомого); * визнає себе винуватим, але в його свідченнях містяться відомості, що суперечать матеріалам кримінального провадження; * частково визнає себе винуватим, а в його показаннях наявні відомості, що суперечать іншим матеріалам кримінального провадження; * не визнає себе винуватим і відмовляється давати свідчення. |
| **Друга – коли відомо декілька співучасників протиправної діяльності,** | * причому підозрювані визнають себе винуватими розповідають про вчинене так само, як це зафіксовано в первинних матеріалах кримінального провадження; * розповідають про спосіб, обстановку вчинення злочину, пов’язаного із зміненням ідентифікаційного номера транспортного засобу, але кажуть, що робили таке і раніше за проханням своїх знайомих, не думаючи, що це має протиправний характер; * один з підозрюваних визнає себе винуватим, інші ж заперечують причетність до злочину, але в їхніх показаннях містяться відомості, що суперечать матеріалам провадження; * частково визнають себе винуватими, але в їх показаннях наявні відомості, що суперечать раніше отриманим показанням; * кілька підозрюваних визнають причетність до вчинення підробки або знищення ідентифікаційного номера транспортного засобу, інші відкидають участь у злочині; * всі підозрювані не визнають вину й відмовляються свідчити проти себе. |

**Підготовка до допиту передбачає комплекс заходів, а саме:**

вивчення наявних матеріалів кримінального провадження;

визначення предмета допиту;

вивчення психологічних особливостей допитуваного і його взаємин з іншими учасниками процесу;

забезпечення безпеки допитуваних осіб;

добір необхідних доказів та інших матеріалів провадження, що можуть бути використані під час допиту;

забезпечення участі в допиті передбачених законом осіб;

підготовку необхідних технічних засобів (відеокамери, фотоапарата та ін.);

визначення черговості допиту, якщо це пов’язано з допитом інших осіб, наявних у кримінальному провадженні;

отримання у фахівців консультацій з окремих технічних питань;

підготовку плану допиту.

Вивчення кримінальних проваджень, осмислення процесу розслідування доводять, що **ефективності допиту підозрюваного сприяють дві обставини**, за яких слідчий:

1) має достатньо часу і можливостей для вивчення особистісних властивостей підозрюваного, його оточення, визначив, до якого типу (емоційного чи раціонального) він належить;

2) не має можливості для вивчення особистості підозрюваного і не має інформації щодо його особистісних якостей.

|  |  |
| --- | --- |
| Так, під час опитування слідчих Національної поліції України було встановлено, що до найбільш розповсюджених прийомів допиту вони відносять: | |
| налагодження психологічного контакту | – 100 %; |
| виклад показань у формі вільної розповіді | – 69 %; |
| формулювання запитань | – 100 %; |
| спостереження за поведінкою допитуваного | – 54 %; |
| використання різних темпів допиту | – 26 %; |
| створення напруженості | – 26 %; |
| зняття напруженості | – 26 %; |
| використання раптовості | – 26 %; |
| пред’явлення доказів | – 65 %; |
| створення уявлення про інформованість слідчого | – 9 %; |
| приховування меж поінформованості | – 12 %; |
| відновлення забутого в пам’яті допитуваних | – 12 %; |
| відволікання уваги допитуваного | 54 %; |
| використання рефлексії допитуваного | – 2 %; |
| втягнення допитуваного в суперечку | – 4 %; |
| використання конфліктів і протиріч між учасниками злочинної групи | – 37 %; |
| застосування науково-технічних засобів | – 89 %. |

У підозрюваного, який визнає свою провину, за змістом кримінального провадження з’ясовують такі питання:

– через які обставини, з якою метою, для досягнення якої мети він учинив злочин, чи жалкує за скоєним, що б він хотів і може зробити для пом’якшення своєї провини;

– де, коли, в результаті чого у нього виник задум щодо вчинення злочину, що він особисто або інші особи зробили для підготовки до вчинення злочину;

– коли, в який час, у який спосіб, звідки він прибув на місце злочину;

– які відносини раніше пов’язували його з цим місцем, предметом посягання;

– які обставини й наслідки злочину, як довго перебував на місці події, яким способом, застосуванням яких можливостей і предметів учинив злочин, які конкретно дії та в якій послідовності чинив, чи досягнуто злочинної мети тощо;

– що конкретно він зробив на місці події після вчинення злочину;

– яким чином і куди відбув з місця події, що робив потім.

|  |  |
| --- | --- |
| Якщо підозрюваний виявляє особисте бажання співпрацювати зі слідчим, то допит набуває **формату вільної розповіді**. Вільна розповідь підозрюваного про злочин, пов’язаний з підробкою або знищенням ідентифікаційного номера транспортного засобу, за уважного її вислуховування слідчим і детального аналізу відіграє подвійну роль. | |
| По-перше, це дає можливість переконатися в дотриманні підозрюваним обстоюваної ним позиції, його подальших намірів, а також прогнозувати поведінку свідків у кримінальному провадженні. | По-друге, за змістом вільної розповіді можна сформувати характеристику особистості, визначити погляди, відносини, способи самозахисту, інтелектуальний і моральний рівні, місце емоцій у психічній життєдіяльності, зрештою, внутрішню налаштованість на допит і психологічний контакт. Поведінка підозрюваного під час вільної розповіді дає можливість слідчому встановити тип особистості, спрогнозувати ефективні методи впливу. |
| Вільна розповідь підозрюваного в підробленні або знищенні ідентифікаційного номера транспортного засобу, що **належить до емоційного пізнавальному типу,** | характеризується нелогічністю викладу, плутаниною, нечіткістю висловлення думок, їх незавершеністю. Фрази часто несподівано обриваються. Зустрічаються відхилення від розповіді, виклад обставин переривається переходом на другорядні питання, окремі епізоди, непотрібні деталі. У таких випадках створюється враження, що розповідач постійно втрачає головну думку. Як на нас, ця особливість виникає тому, що в момент вільної розповіді підозрюваний найчастіше перебуває в стані хвилювання, що може прогресивно наростати, але до певної міри. Воно знижується, коли підозрюваний відчуває зацікавленість слідчого, бачить, що його уважно слухають, висловлюють розуміння, навіть виявляючи співчуття і доброзичливість. |
| Вільна ж розповідь підозрюваного в підробленні або знищенні ідентифікаційного номера транспортного засобу, що **належить до** **раціонального типу,** | зазвичай логічна, містить аналіз обставин і подій, рис характеру окремих свідків і власної поведінки, пов’язаної з розслідуваною подією. Його поведінка і вираз обличчя незмінно врівноважені, стабільні, з мінімумом емоційних проявів, розповідь не супроводжується жестами, мімікою і пантомімою, голос рівний і спокійний. Пропозиції завжди завершені, думку висловлено чітко. Такі підозрювані не відчувають особливих труднощів у доборі слів, понять, їх міркування конкретні, що дозволяє найбільш точно передати думку. Водночас можна спостерігати ускладненість побудови речень з різними зворотами. |
| Після вільної розповіді підозрюваного **слідчий за необхідності ставить йому запитання уточнювального характеру**. **Їх мета** полягає в тому, щоб: | 1) отримати пояснення підозрюваного відносно доказів, наявних у кримінальному провадженні; |
| 2) виявити нові відомості про факти, що мають значення для кримінального провадження; |
| 3) викрити підозрюваного в брехні; |
| 4) внести ясність у суперечливі моменти й усунути їх; |
| 5) з’ясувати доводи, які підозрюваний висуває на свій захист; |
| 6) перевірити показання підозрюваного, за якими він стверджує, що дії вчинено як замовлення автосервісу. |

Проаналізувавши викладене, доходимо висновку, що під час підготовки до проведення допиту слідчий повинен здійснювати певний комплекс організаційно-тактичних заходів, а саме:

повне, всебічне й ретельне вивчення матеріалів кримінального провадження;

визначення предмета допиту відповідно до слідчої ситуації, що склалася;

визначення кола осіб, які підлягають допиту; визначення послідовності проведення допитів;

вивчення особи злочинця;

збирання оперативної інформації про допитувану особу та вчинені нею злочини;

визначення часу проведення допиту (тривалість допиту);

визначення способу виклику на допит;

визначення місця проведення допиту;

добір речових доказів та інших матеріалів для пред’явлення допитуваному;

визначення технічних засобів фіксації допиту та їх підготовка;

визначення учасників проведення допиту;

забезпечення сприятливих умов проведення допиту;

ознайомлення зі спеціальною літературою або використання допомоги осіб, що мають спеціальні знання;

використання оперативно-розшукової інформації;

визначення низки тактичних прийомів, які буде застосовано під час допиту;

безпосередньо планування допиту.

2.4 Використання спеціальних знань під час розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу

|  |  |
| --- | --- |
| **Методи ідентифікації номерів автомобіля** дають змогу виконати ретельний аналіз різних особливостей об’єктів дослідження (магнітних, оптичних, люмінесцентних, фізичних, хімічних та ін.). Передусім застосовують методи, які не змінюють зовнішнього вигляду об’єктів дослідження, а надалі за потреби використовують інші методи. Перед застосуванням будь-якого методу потрібно зафіксувати (сфотографувати) первинний стан досліджуваних об’єктів. | |
| *Візуальний метод дослідження.* | Під час візуального огляду ідентифікаційних номерів оцінюють місця їх розташування, визначають відповідність цих місць конкретній моделі й даті її виготовлення, розшифровують кожну позицію, що має значення для ідентифікації номера, а також її відповідність наданому на дослідження автомобілю. Візуальний метод дослідження призначений для оцінки можливих змін лакофарбового покриття в полі нумерації (візуально визначається колір, ознаки ушкодження поверхневого шару лакофарбового покриття, можливий факт перефарбування поля нумерації). Також візуальному обстеженню підлягає заводська табличка – таким чином визначають її форму, спосіб кріплення тощо. Цей метод використовується для встановлення дати виготовлення (здійснюється огляд комплектуючих деталей). У більшості випадків візуальний метод дозволяє встановити факт підроблення ідентифікаційних номерів. |
| *Оптичні методи дослідження.* | Дослідження виконується за допомогою збільшувальних приладів (лупи), що збільшують зображення у 2–10 разів, різних джерел світла (малих ліхтарів, потужних випромінювачів світла) і дзеркал (плоских і вигнутих). Застосуванням цього методу досліджують рельєфи пофарбованих і незабарвлених поверхонь металевих деталей (поля нумерації), шви зварювання, поверхні деталей кріплення (голівок гвинтів і заклепок), записи на заводських табличках, способи їх виготовлення. Під час огляду зворотного боку поля нумерації й заклепок кріплення використовують плоскі або вигнуті дзеркала, а також ендоскопи.  Під час проведення дослідження важливо обрати відповідне джерело світла. Для цього використовують різні ліхтарі зі сфокусованими променями, галогенні лампи, а також дзеркала на гнучкому руків’ї з освітлювачем. Важливо правильно обрати кут та інтенсивність освітлення. У деяких випадках (дослідження особливостей рельєфу) найбільш ефективним є освітлення під кутом 45° і менше, у інших (виявлення сторонніх контурів тощо) - розсіяне світло. Для дослідження приклеюваних об’єктів та місць їх кріплення використовують джерела ультрафіолетового (далі – УФ) світла.  Застосування експертно-криміналістичних методів і технічних прийомів дослідження ідентифікаційних номерів, супровідних документів та інших інформаційних носіїв, даних передбачає з’ясування їх відповідності досліджуваному ТЗ. |
| *Магнітооптичний метод дослідження.* | В основі методу принцип використання магнітооптичної візуалізації, заснований на повороті площини поляризації падаючого плоско-паралельного потоку за взаємодії з магнітооптичним середовищем, розміщеним у зовнішньому керованому полі.  Використовується програмно-апаратний комплекс «ВІЙ», призначений для оперативного виявлення неруйнівних ознак змінення ідентифікаційних номерів агрегатів автотранспортних засобів і проведення комплексних досліджень з відновлення первинних ідентифікаційних номерів. Цей виріб орієнтований на розв’язання завдань криміналістики в частині досліджень ідентифікаційних даних автомобілів, виконаних на носіях із феромагнітних матеріалів (сталі, чавуну) переважно неруйнівними методами.  Виріб становить собою комплект апаратних засобів, які реалізують різноманітні методи досліджень, і набір програмних та методичних продуктів - це автономний оперативний блок магнітооптичної візуалізації з гнучкого проміжного магнітного носія; виносна магнітооптична головка; виносна оптична головка; пристрій магнітопорошкової візуалізації; пристрій вихороструменевої дефектоскопії; пристрій електрохімічного травлення. Ядром комплексу є автономний оперативний блок магнітооптичної візуалізації з гнучкого проміжного магнітного носія. Комплекс призначений для візуалізації рельєфу поверхні й структурних неоднорідностей матеріалу (сліди механічної обробки, включення не феромагнітних матеріалів, поверхневі дефекти зварювальних швів) без зняття лакофарбового покриття, а також для візуалізації рельєфу поверхні й структурних неоднорідностей матеріалу під шаром іржі, окалини, мастики тощо.  Програмно-апаратний комплекс «ВІЙ» було апробовано в умовах експертних досліджень транспортних засобів на базі підрозділів експертної служби МВС України та лабораторії судово-технічного дослідження документів, судових трасології та балістики Київського НДІ судових експертиз Міністерства юстиції України. Експертні дослідження було проведено на різних типах автомобілів та в різних умовах.  Результати досліджень довели високу ефективність застосування приладу й те, що обрання оптимального набору методів і технічних засобів дослідження залежить від низки обставин, і, в остаточному підсумку, визначається експертом залежно від характеристик конкретного об’єкта, рівня і завдань досліджень, а також умов проведення експертизи.  Метод (узагальнено) застосовується таким чином: магнітну стрічку розміщують над ідентифікаційним номером та фіксують на краях затискачами; поверхнею магнітної стрічки прокочують спеціалізований магнітний пристрій, у результаті чого зображення ідентифікаційного номера переноситься (копіюється) на магнітну стрічку; стрічку поміщують до приладу з метою зчитування інформації, невидиме зображення зі стрічки трансформується у видиме методом магнітооптичної візуалізації. |
| *Проведення вимірів шарів лакофарбового покриття.* | Вимірювач товщини лакофарбового покриття призначений для вимірювання товщини шарів немагнітних матеріалів (лаків, фарб), розташованих на основі з феромагнітних матеріалів. Вимірювач складається з датчика, з’єднаного гнучким проводом із блоком вимірювання. Магнітним вимірювачем товщини шарів лакофарбових покриттів можна обстежити значні площі, вкриті фарбою. За його допомогою без зняття фарби можна виявити неоднорідність шарів лакофарбового покриття, що є характерною ознакою перефарбування, шпаклювання, маскування швів зварювання тощо, виконаних не в заводських умовах. |
| *Метод магнітної суспензії.* | Для дослідження транспортного засобу може бути застосовано метод магнітної суспензії, заснований на властивостях магнітного поля. Він призначений для дослідження місць, де було виявлено сліди будь-яких механічних упливів (деталі, надані на дослідження, повинні бути виготовлені з феромагнітних сплавів). Спочатку досліджуваний об’єкт (поле нумерації) поміщують у магнітне поле потужного постійного магніту (у формі підкови) або електромагнітне поле (намагнічування). Потім на поверхню досліджуваного об’єкта м’яким пензлем наносять суспензію магнітного порошку. Дрібні частки магнітного порошку, рухаючись у магнітному полі, збираються в неоднорідних місцях магнітного поля (у місці механічного впливу в момент нанесення номерів тощо) та чітко позначають контури ушкодження. У разі застосування цього методу необхідно забезпечити надійний контакт полюсів магніту з досліджуваною поверхнею.  Проведення дослідження із застосуванням цього методу залежить від розміру часток та їх концентрації та може зайняти від кількох хвилин до декількох годин. Під час спостереження за процесом слід стежити, щоб об’єкт залишався нерухомим. Якщо внаслідок руху об’єкта суспензія рівномірно розподілилася поверхнею, необхідно зняти її з поверхні ватним тампоном і розпочати дослідження.Застосування методу магнітної суспензії іноді дозволяє встановити контури оригінальних символів навіть без зняття лакофарбового покриття. Оцінюючи отримані результати, варто звернути увагу на те, що під час набивання номера на заводі за допомогою нумератора деформуються не лише ті місця, на які нанесено номер, але й розташовані поруч. Тому іноді стає чіткою деформація, розташована на відстані 1-2 мм від контуру. |
| *Приготування магнітної суспензії.* | Суспензію виготовляють з дрібного порошку оксиду заліза: 4-8 г порошку оксиду заліза кладуть у ємність, доливають невелику кількість етилового чи бутилового спирту і все ретельно перемішують. Отриману суміш поміщують у ємність об’ємом 100-200 мл, у яку доливають близько 100 мл спирту. Після перемішування суміш залишають на 6–8 годин. Потім верхній шар суміші збирають піпеткою в другу ємність, при цьому в першій залишають 2–3 см суміші, що розташована поверх утвореного осаду. У першу ємність знову наливають спирт і все розмішують. Через 6–8 годин верхній шар збирають у другу ємність. Процес повторюється кілька разів. Насамкінець із суспензії, що утворилася в другій ємності, зливають спирт, залишивши тільки дрібні частки оксиду заліза – саме їх використовують для дослідження транспортних засобів. |
| *Дослідження лакофарбового покриття в полі нумерації* | є обов’язковим етапом проведення дослідження ідентифікаційного номера (коли необхідно визначити, номер є оригінальним чи зміненим). Це дослідження виконується без зняття лакофарбового покриття в полі нумерації. Метою дослідження є виявлення морфологічних слідів перефарбування в полі нумерації або всієї деталі, а також додаткових ознак способу змінення рельєфу шару (сліди малярського пензля або пульверизатора), після чого підлягає встановленню структура лакофарбового покриття. Для цього шматком чистої бавовняної тканини, змоченої в ацетоні, видаляють усі забруднення з поверхні поля нумерації, спостерігаючи, чи розчиняється лакофарбове покриття в ацетоні. Якщо фарба розчиняється повністю (покриття очищається до металевої поверхні, а не лише її поверхневий шар), то подальше дослідження лакофарбового покриття буде недоцільним. Якщо ж фарба не розчиняється в ацетоні, то вимірювачем товщини практично через кожен 1 см вимірюють лакофарбове покриття в полі нумерації та поруч із ним. Гострим металевим предметом (скальпелем, ножем) зішкрібають покриття фарби не менш ніж на чотирьох деталях автомобіля (але не з тих самих символів) таким чином, щоб можна було встановити кількість і колір окремих шарів. Аналогічним чином зішкрібають лакофарбове покриття з інших розташованих поруч, але різних деталей (наприклад, якщо номер позначений у відділі двигуна - то з ковпака кріплення переднього амортизатора, кріплення внутрішніх крил тощо).  Якщо товщина, кількість і колір шарів лакофарбового покриття збігається у всіх місцях, підданих перевірці, за допомогою збільшувальних приладів оглядають окремі символи (якщо є можливість, то за допомогою дзеркала вивчають зворотній бік поля нумерації), перевіряють оригінальність заводських табличок та їх кріплення.  Якщо лакофарбове покриття в полі нумерації відрізняється від інших місць кузова та повністю не видаляється ацетоном, здійснюють зняття лакофарбового покриття. Поле нумерації вкривають розчинником лакофарбового покриття і залишають на 10–20 хвилин. Коли лакофарбове покриття повністю розм’якне, фарбу видаляють з поля нумерації дерев’яною лопаткою. Залишки фарби видаляють з борозенок символів за допомогою дерев’яної палички (сірника або зубочистки). Іноді металева поверхня поля нумерації повністю чи безпосередньо біля символів номера буває вкрита іржею, яку знімають за допомогою розчинника іржі. Для видалення іржі не можна використовувати металеву щітку, шліфувальний папір, тому що таким чином можна знищити сліди, залишені інструментами. |
| *Метод хімічного (електрохімічного) травлення.* | Найпоширенішим методом відновлення (встановлення) знищених (змінених) знаків номера є хімічне травлення. За допомогою цього методу відновлюють первинні знаки, вибиті на заводі за допомогою нумераторів або випалені електроіскровим способом Перед застосуванням хімічного або електрохімічного методу необхідно сфотографувати чи зробити копію (зліпок) поля нумерації, щоб були наочно видимі сліди незаводської обробки (інструментів) металу (шліфування, деформації металу внаслідок змінення тощо). Після виявлення контурів первинних символів роблять ще одну фотографію (копію поверхні).  Перед застосуванням методу хімічного (електрохімічного) травлення визначають вид металу (сталь, чавун, сплави алюмінію), на якому нанесено знак, потім обирають відповідний хімічний реагент (електроліт).  Якщо сліди знищення номера не чітко виражені, немає глибоких металевих деформацій, поле нумерації очищають від залишків фарби та знежирюють органічними розчинниками. Шорсткуваті сліди обробки металу (насічки, траси шліфування) шліфують і полірують, причому необхідно намагатися видалити мінімальний шар металу. Шліфування здійснюється перпендикулярно до наявних трас, щоб не ушкодити більш глибокі шари металу. Після цього поверхню знежирюють і виконують хімічне (електрохімічне) травлення металу. Використанням цього методу виявляють не лише контури колишніх знаків, але й інші ознаки знищення (шліфування, набивання, сліди термічної обробки, зварювальні шви), які неможливо виявити за допомогою візуального і оптичного методів. |
| *Хімічне травлення.* | Якщо досліджувана поверхня горизонтальна, поле нумерації обмежується пластиліновими стінками, висота яких 2–5 мм. У підготовлену в такий спосіб ванночку наливають реагент (електроліт), який потрібно кожні 10–20 хвилин замінювати на новий і постійно стежити за процесом реакції. Якщо поверхня вертикальна або неможливо зробити ванночку для електроліту, досліджувану поверхню варто зволожувати змоченим в електроліті шматочком марлі. Рухи тертя виконують в одному напрямку – вздовж довжини рядка з символами, водночас потрібно постійно стежити за виникненням змін на поверхні металу (поява знаків або контурів слідів інструментів). Кожні 10–15 хвилин тампон необхідно міняти на новий. Хімічне травлення триває до появи контурів знаків (у окремих місцях контури можуть виявитися не одночасно, тому використовують збільшувальні прилади та відповідне освітлення і постійно стежать за контурами, що з’являються, фіксуючи значення можливих символів), оскільки з часом поверхня металу може стати абсолютно рівною (зникають мікротраси, що з’явилися під час полірування). Варто зазначити, що поява контурів знаків залежить від металу та методу знищення знаків, вони можуть бути рельєфними або плоскими (у цьому разі контури можна помітити за різного освітлення, тому що метали різної щільності відбивають світло неоднаково). |
| *Метод електрохімічного травлення.* | Цей метод, як і метод хімічного травлення, ґрунтується на явищі різної швидкості розчинення деформованого й недеформованого металу. Його специфічність у тому, що під час застосування електрохімічного методу розчинення металу відбувається під упливом електричного струму, а це означає, що швидкість розчинення є більшою, ніж під час застосування методу хімічного травлення, тому необхідно якомога ретельніше контролювати процес.  До заздалегідь підготовленої поверхні підключають полюс (катод) джерела постійного електричного струму, яке має бути виготовлене з двох послідовно з’єднаних батарей 4,5 В (також може бути використане джерело змінного струму із застосуванням випрямлювача. Напруга повинна бути 4-12 V. Припустиме використання акумуляторної батареї 4-12 V. Швидкість травлення можна регулювати за допомогою звичайного реостату відповідної потужності або шляхом змінення концентрації електроліту. Негативний полюс джерела (анод) обгортають ватним або марлевим тампоном, рясно змоченим в електроліті. Цим тампоном полірують досліджувану поверхню. Полірування здійснюється по всій площі досліджуваної поверхні, щоб на поверхні металу не утворювалися заглиблення. Необхідно контролювати, щоб тампон не висихав і не вкривався металевою плівкою, тому його слід частіше змочувати або міняти. У процесі відновлення номера іноді доводиться регулювати силу струму. Якщо тампон швидко висихає або спостерігається іскріння, необхідно зменшувати силу струму, а якщо не спостерігається виділення газів у електроліті – її необхідно збільшувати. Після завершення процесу відновлення номерів досліджувану поверхню промивають водою або органічним розчинником і вкривають консервантом. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Експертне дослідження маркувальних позначень складається з декількох етапів.** Воно розпочинається із загального огляду об’єктів, наданих на експертизу. На цій стадії експерт визначає послідовність дій, необхідних для повного, об’єктивного та всебічного дослідження. Розглянемо їх докладніше: | |
| *Перший етап.* | Дослідження місць з’єднання (кріплення) маркірованої панелі з іншими панелями кузова (або рамної конструкції з кузовом автомобіля, якщо автомобіль рамний). Ознаками, що свідчать про можливе змінення первинного змісту ідентифікаційного маркування шляхом заміни маркірованої панелі, слід вважати: наявність у місцях з’єднання маркірованої панелі з іншими панелями кузова слідів напилення або патьоків фарби; наявність у місцях зварювання маркірованої панелі з іншими панелями кузова незаводських зварних з’єднань (не «точкового» зварювання); наявність під шаром фарби в місцях з’єднання маркірованої панелі з іншими панелями кузова нашарувань шпаклівки та інших аналогічних речовин, не використовуваних підприємством-виробником у процесі зварювання панелей кузова; відсутність шовної мастики, коли її наявність зумовлена заводською технологією виготовлення; наявність на маркірованій панелі кузова в місцях впливу зварювального електрода (у місцях розташування заводського «точкового» зварювання) наплавлення кольорових металів (олова, латуні тощо); наявність слідів перефарбування маркірованої панелі, тоді як прилеглі деталі кузова перефарбовуванню не піддавалися. |
| *Другий етап.* | Дослідження маркірованої панелі на предмет заміни її фрагмента (частини) шляхом демонтажу (доцільне, якщо маркірована панель автомобіля приварена до інших панелей кузова за технологією підприємства-виготовника й не піддавалася демонтажу). Ознаками демонтажу фрагмента маркірованої панелі слід вважати: наявність на лицьовій і зворотній поверхнях маркірованої панелі в безпосередній близькості від знаків ідентифікаційного маркування (зазвичай на відстані не більше 20 см) слідів напилення і/або патьоків фарби; відсутність на маркірованій панелі кузова під шаром фарби заводського ґрунту; наявність у місцях зварних швів нашарувань шпаклівки, незаводського ґрунту і слідів абразивних препаратів; наявність на лицьовому і зворотному боках маркірованої панелі в місцях зварних швів наплавлення кольорових металів (олова, латуні тощо). |
| *Третій етап.* | Дослідження знаків ідентифікаційного маркування, нанесених на маркірованій панелі. На цьому етапі варто акцентувати на відповідності технології маркування автомобіля певної марки і моделі, використовуваної (нині й раніше) на підприємстві-виробнику. Існують певні способи (технологія) нанесення знаків ідентифікаційного номера (ідентифікаційного маркування) на маркіровану панель або на маркіровані лонжеронні рами:  – таврування (набором клейм) вручну без використання кондуктора (відбитки клейм наносять ударним способом почергово);  – таврування (набором клейм) вручну з використанням кондуктора (відбитки клейм, встановлені в кондуктор, наносять ударним способом почергово);  – таврування (набором клейм) механічним способом з використанням автоматичних та напівавтоматичних маркувальників різного типу (широко застосовується для маркування сучасних автомобілів японського виробництва);  – керніння (ударний вплив на поверхню маркірованої панелі здійснюється голкою маркіратора, відбитки робочої частини якої утворюють рельєфні елементи зображення знаків маркування);  – гравірування з використанням автоматичних пристроїв;  – пропалювання за допомогою автоматичних лазерних установок безперервної та імпульсної дії;  – електроіскрування.  У процесі гравіювання різець маркиратора рухається певною траєкторією, утворюючи накреслення знаків маркування. Зазвичай маркування наносять після ґрунтування і фарбування кузова транспортного засобу. Задля уникнення подальшої корозії знаки маркування після їх нанесення заклеюють прозорою захисною плівкою.  Під час маркування за допомогою автоматичних лазерних установок можливе використання лазерів безперервної, а також імпульсної дії. Позначення в результаті утворюються за рахунок розплавлення і випаровування металу в місцях впливу лазерного променя. За допомогою імпульсних лазерних установок найчастіше маркують кузови (наприклад, з 1991 до 1997 р. лазери імпульсної дії використовували для нанесення ідентифікаційних номерів на кузовах автомобілів марки «Мерседес-Бенс»). Лазери безперервної дії найчастіше використовують для нанесення маркування на заводські маркувальні таблички. |
| *Четвертий етап.* | Дослідження заводських маркувальних табличок з ідентифікаційним маркуванням (або з виробничим номером). Дослідження заводських маркувальних табличок відбувається в комплексі з висвітленими вище етапами дослідження. Ознаками, що свідчать про підробку заводських маркувальних табличок, є:  – невідповідність способу установки (кріплення) заводському;  – розбіжність за розмірами (довжиною та/або шириною) з установленими підприємством-виробником;  – використання іншого матеріалу (наприклад, замість пластичного полімеру, що руйнується за спроби його відокремити використовується полімер, який не руйнується за таких умов; відсутній захисний растр, що виявляється за спроби його відокремлення, або в місці полімерної основи під прозорою плівкою наявна паперова основа);  – невідповідність технології нанесення маркувальних позначень на табличці (наприклад, замість лазера безперервної дії маркувальні позначення нанесено з використанням плоттера);  – невідповідність інформації про комплектацію автомобіля, розміщеної на табличці, комплектації автомобіля, наданого на експертизу;  – наявність реакції на розчинники (зовнішнє зображення таблички під упливом розчинника стирається) у разі, коли оригінальні таблички не взаємодіють з розчинниками;  – наявність на крайках металевих табличок слідів абразивного впливу, а на крайках полімерних табличок слідів відрізання (ножицями, лезом тощо);  – наявність слідів, залишених свердлом дрелі близько від отворів маркувальної таблички;  – використання кріпильного елемента, який не застосовує підприємство-виробник для установлення таких маркувальних табличок;  – наявність ущільнень металу на табличці в зоні розташування знаків ідентифікаційного маркування. |
| *П’ятий етап.* | Дослідження ідентифікаційного маркування та збереженої в електронних носіях інформації.  Розглядаючи зазначену проблематику, Є. В. Чеснокова зазначає: «Найменш вивченим є використання як об’єкта дослідження даних, записаних у блоках електронних носіїв інформації автомобіля (у блоках електронного управління)». І дійсно, запозичення зі сфери сервісного обслуговування дослідження інформації, що міститься в електронних блоках транспортних засобів (або, як її ще називають, «технічна діагностика»), є розробкою (продуктом) комп’ютерно-технічної галузі. Електронний носій інформації становить собою електронний блок управління, в основі якого друкована плата з мікросхемами (мікропроцесорами). У пам’яті однієї з них і записано інформацію про ідентифікаційний номер транспортного засобу. Візуально спостерігати інформацію (зокрема ідентифікаційний номер), розміщену в пам’яті електронних блоків, можна за допомогою діагностичного обладнання: діагностичного процесора, тестера, сканера або, в окремих випадках, панелі (комбінації) приладів автомобіля. Таким чином, результати, отримані в процесі зчитування інформації з електронних блоків, дозволять встановити дані про первинне маркування, нанесене механічним способом на агрегати транспортного засобу. Отож, з’ясування обставин і способу злочину сприятиме слідчому в отриманні важливих даних щодо перевірки алібі підозрюваного, визначення умислу, чого потребує встановлення вини, ролі та ступеня участі зловмисника у вчиненні злочину. |
| *Шостий етап.* | Дослідження маркірованої панелі, метою якого є встановлення змісту (найменування, нумерації) позначень первинного ідентифікаційного маркування. Методи дослідження, застосовувані на цьому етапі, розподіляють на руйнівні і неруйнівні.  До неруйнівних належать дефектоскопічні й магніто-порошковий (магнітної суспензії):  1. Дефектоскопічні методи розокремлюють на гамма-та рентгенівську й інфрачервону дефектоскопію:  Гамма-та рентгенівська дефектоскопія полягає в опроміненні об’єкта гамма-та рентгенівськими променями. У місці набивання знаків наявне ущільнення металу (матеріалу), у момент проходження через яке гамма-та рентгенівські промені слабшають і, як наслідок, спостерігається менше почорніння фотоматеріалу. З тієї ж причини зменшується світіння люмінесцентного екрана, розміщеного на виході випромінювання, або відбувається ослаблення електричного сигналу, якщо приймачем випромінювання слугує іонізаційний детектор;Інфрачервона дефектоскопія полягає в спрямованому впливі на місце набивання знаків інфрачервоного випромінювання. З урахуванням того, що в результаті набивання знаків відбувається порушення кристалічної решітки, відбите випромінювання, фіксоване за допомогою тепловізора, відрізнятиметься від випромінювання, відбитого від областей з непорушеною кристалічною решіткою.  2. Магніто-порошковий метод (магнітної суспензії) заснований на виявленні феромагнітними частинками розсіяних магнітних полів, що виникають через змінення намагніченості насичення металу (матеріалу) в місцях набивання знаків. |
| *Сьомий етап.* | Дослідження виробничого (внутрішньозаводського) номера автомобіля. Виробничий номер автомобіля - це умовне цифрове позначення, присвоюване автомобілю на складальному заводі після оформлення замовлення на виготовлення. Виробничий номер нанесено на кузов і деякі елементи комплектації автомобіля.  Існують усталені способи нанесення виробничого номера: таврування з використанням автоматичного маркіратора; гравірування за допомогою автоматичних пристроїв; установлення однієї чи декількох заводських маркувальних табличок.  Досліджуючи виробничий номер на предмет його достовірності, слід звертати увагу на ознаки, викладені в описі перших чотирьох етапів дослідження маркувальних позначень транспортного засобу. Процес відновлення знаків зміненого або знищеного виробничого номера, нанесеного на кузов автомобіля шляхом таврування або гравірування за допомогою автоматичного пристрою, вже висвітлено вище. |
| *Восьмий етап.* | Дослідження маркірованої панелі в разі встановлення факту змінення або знищення первинного (заводського) ідентифікаційного маркування. |
| *Дев’ятий етап.* | Дослідження індивідуального маркування коробки перемикання передач та інших елементів комплектації, номери яких зафіксовано в інформаційній базі даних підприємства-виробника.  Розглянемо способи нанесення індивідуального маркування на коробках перемикання передач:  – таврування з використанням автоматичного маркіратора;  – керніння з використанням автоматичного маркіратора;  – гравірування з використанням автоматичних пристроїв;  – встановлення однієї або декількох заводських маркувальних табличок.  Досліджуючи маркування коробки перемикання передач, а також індивідуальних номерів елементів комплектації, за допомогою яких можна ідентифікувати автомобіль на предмет автентичності, слід звертати увагу на ознаки, викладені в описі третього (частково) і четвертого етапів дослідження, а також на способи змінення номерів двигунів.  Процес відновлення знаків зміненого чи знищеного маркування коробки перемикання передач, нанесених на картері коробки шляхом таврування або гравірування з використанням автоматичного пристрою, ми розглянули, описуючи шостий етап (дослідження маркірованої панелі в разі встановлення факту змінення або знищення первинного (заводського) ідентифікаційного маркування). |
| *Десятий етап.* | Дослідження маркування (номера) двигуна. Існують такі способи (технології) нанесення індивідуального маркування на двигуни:  – таврування (набором клейм) вручну без використання кондуктора (відбитки клейм наносять ударним способом почергово) або набивання вручну за допомогою керна, що виконує функцію голки маркіратора;  – таврування (набором клейм) вручну з використанням кондуктора (відбитки клейм, установлені в кондуктор, наносять ударним способом почергово);  – таврування (набором клейм) механічним способом з використанням автоматичних і напівавтоматичних маркувальників різного типу;  – керніння (ударна дія на поверхню маркувального майданчика двигуна здійснюється голкою маркіратора, відтиски робочої частини якої утворюють рельєфні елементи накреслення необхідних знаків маркування);  – гравірування з використанням автоматичних пристроїв;  – пропалювання за допомогою автоматичних лазерних установок безперервної дії (лазерне гравірування);  – установлення заводської маркувальної таблички.  Крім ручного й механічного, існує також комбінований спосіб маркування двигунів, коли певну кількість знаків наносять механічним способом, а решту - вручну. Цей спосіб є корисним у тих випадках, коли за механічного способу маркування відбувається «недобивання» знаків, у результаті чого всі або частина знаків виявляються недостатньо помітними. Тому додатково виконують ручне добивання (ручне догравіювання) або повторне механічне. У разі ручного добивання нанесені знаки можуть різнитися за глибиною, з’являються здвоєні обриси знаків, відбувається горизонтальне й вертикальне (щодо умовних ліній) зміщення знаків. За повторного механічного добивання зрушення знаків вторинного маркування відносно знаків первинного має той самий розмір.  Особливість дослідження маркувальних позначень, нанесених на двигуні, полягає в тому, що, на відміну від доступних для огляду ідентифікаційного номера або ідентифікаційного маркування кузова автомобіля, маркування (номер) двигуна зазвичай розташоване у важкодоступному місці, що створює істотні труднощі для огляду й дослідження.  Дослідження розпочинається зі з’ясування характеристик двигуна (типу, кількості та розташування циліндрів, робочого об’єму, року випуску та ін.). Це необхідно для зіставлення досліджуваного двигуна з його маркуванням. Найчастіше індивідуальне (ідентифікаційне) маркування двигуна містить певну інформацію про його технічні характеристики. Потім здійснюють огляд робочої поверхні маркувального майданчика двигуна. Експерт повинен мати таку інформацію: чи здійснюється на заводі-виробнику обробка маркувального майданчика двигуна перед нанесенням маркування і в який спосіб (фрезеруванням, шліфуванням тощо).  Також експерт повинен бути поінформований про нестандартні способи маркування двигунів (наприклад, про способи нанесення маркування на сервісному підприємстві після заміни або ремонту двигуна).  Після огляду маркувального майданчика експерт розпочинає дослідження безпосередньо знаків маркування, звертаючи увагу на розмір, конфігурацію (накреслення) та якість нанесення знаків маркування.  У деяких автовиробників маркування двигуна, нанесене на маркувальному майданчику, дублюється на маркувальній табличці, встановленій у певному місці (на двигуні), передбаченому виробником. Порядок дослідження маркувальних табличок ми розглядали, описуючи четвертий етап (дослідження заводських маркувальних табличок з ідентифікаційним маркуванням (або з виробничим номером).  Індивідуальне маркування двигуна можна використовувати для ідентифікації автомобіля (за винятком автомобілів американського виробництва). Для цього необхідно подати запит на відповідну інформацію до бази даних підприємства-виробника, що містить відомості виробничого характеру відносно ідентифікації виготовлених автомобілів. |
| *Одинадцятий етап.* | Оцінка результатів експертного дослідження маркувальних позначень транспортного засобу. На цьому етапі здійснюється аналіз усіх виявлених ознак, визначається їх достатність, а також відбувається формулювання висновків відповідно до питань, винесених на розгляд.  Підсумовуючи викладене, слід зазначити, що застосування відповідного методу під час комплексного експортного дослідження факту знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу дозволяє отримати значущу інформацію про обставини, пов’язані з учиненням злочину, що вельми сприяє розслідуванню. Складність способу вчинення злочину та використаного методу свідчить про мету, яку обрав суб’єкт злочину, та його професійні якості, навички, досвід, технічну оснащеність, місце вчинення злочину, а іноді й про кількість осіб, які брали участь у його вчиненні. Отже, методи дослідження мають непересічне значення для розслідування злочинів, пов’язаних зі знищенням, підробкою або заміною номерів, вузлів та агрегатів транспортного засобу. |

ВИСНОВКИ

В процесі аналізу основ методики розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, на основі аналізу чинного законодавства України і практики його реалізації, теоретичного осмислення ряду наукових праць у різних областях знань, сформульовано ряд висновків.

1) Дії по знищенню, підробці або заміні номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, як правило, здійснюються організованими злочинними групами, які в деяких випадках мають міжрегіональний або міжнародний характер. Матеріали слідчої практики говорять про наявність фактів причетності до даного бізнесу чиновників різного рівня або представників правоохоронних органів. Способи вчинення злочинів, технічні можливості, навички і досвід злочинців постійно вдосконалюються, росте їх обізнаність про структуру й особливості маркування транспортних засобів.

Тому для ефективного виявлення, повного і всебічного розслідування фактів знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу з метою легалізації та збуту, правоохоронні органи повинні бути забезпечені необхідними методичними матеріалами та рекомендаціями, розробленими з урахуванням досягнень криміналістичної науки.

Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу з метою експлуатації або збуту мають специфіку, яка впливає на зміст даних, що складають криміналістичну характеристику.

Зміст криміналістичної характеристики знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу становлять дані про типові: способи вчинення злочину; обстановку (час, місце); знаряддя скоєння протиправних дій; сліди; предмет злочинного посягання; особистісні риси злочинців; мотиви і цілі злочину; причини й умови, що сприяють вчиненню злочинів; прийоми протидії розслідуванню.

Спосіб вчинення злочину є найважливішим елементом криміналістичної характеристики знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, так як представляє складну систему взаємопов'язаних і цілеспрямованих дій злочинця з підготовки, вчинення та приховування злочину з використанням відповідних знарядь і засобів, а також вибору умов, місця і часу здійснення злочинного діяння, об'єднаних загальним злочинним умислом.

Основними способами знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу є:

1. заміна всієї маркувальної панелі (деталі) кузова автотранспортного засобу на оригінальну панель з іншого автомобіля;

2. внесення змін до частини маркувальної панелі;

3. встановлення пластини («накладки») зі знаками вторинного ідентифікаційного маркування;

4. зміна первинного (заводського) змісту знаків ідентифікаційного маркування.

Локалізація матеріальних слідів розглянутого злочину залежить від способу його вчинення та відображає дії з підготовки, безпосередньої зміни або підробки і маскування зміни або підробки номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу.

Залежно від місць їх локалізації сліди, що утворюються в результаті вчинення даного злочину, можна умовно розділити на дві групи.

До першої групи доцільно віднести сліди, які утворюються на самому ТЗ в місцях знаходження ідентифікаційного номера чи інших маркувальних позначень, а до другої групи - сліди, які утворюються в місці, де здійснювалися злочинні дії зі зміни ідентифікаційного номера ТЗ.

На пластині з номерними позначеннями, а також в місцях нанесення дублюючих номерів ТЗ можна виявити сліди механічної дії (зварювання, забивання, видалення або нанесення шару металу), іржі, видалення лакофарбового покриття, сліди демонтажу елемента з ідентифікаційними номерами.

У місцях скоєння злочину можуть бути виявлені запасні частини, номерні вузли та агрегати, демонтовані елементи або їх фрагменти, що містять номерні позначення, матеріали, що використовуються для підробки, знаряддя злочину (пуансони, керни, шліфувальні машини, дрелі та ін.) та інші об'єкти, а також сліди перебування злочинців (сліди рук, взуття, мікрооб'єкти).

Специфіка обстановки вчинення даного виду злочину стосується в першу чергу місця і часу його вчинення.

Як правило, даний злочин вчиняється в гаражах, приватних автосервісах і т.д. Це обумовлено, з одного боку, можливістю скоєння злочинних дій без випадкових свідків, а з іншого – наявністю там необхідного обладнання та матеріалів. Якщо злочин вчиняється в приміщеннях організацій (автосервісах та ін.), то злочинці, як правило, прагнуть реалізувати свій задум без сторонніх осіб, для чого обирається неробочий (вечірній і нічний) час.

Даний злочин вчиняється чоловіками (98%), що в переважній більшості випадків мають професію або навички автомеханіка (76%).

За віковою категорією злочинців, які вчиняють даний злочин, можна розділити на наступні групи: старше 35 років (54%); від 25 до 35 років (31%); від 18 до 25 років (14%).

Більшість осіб, які вчиняють даний злочин, входять до складу організованих злочинних груп (65%), що займаються вчиненням викрадень ТЗ, як фахівці зі зміни ідентифікаційних позначень двигуна, шасі, кузова; технічного переобладнання і перефарбування ТЗ. Однак в деяких випадках фахівці можуть залучатися для виконання разових робіт під приводом ремонту автомашини після руйнівної аварії.

2) Стосовно розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу слідча ситуація - це індивідуальна система поєднання обстановки та інформації в певний момент часу, в умовах якого слідчий, оцінюючи своєрідність такого положення, здійснює впорядкований процес розслідування кримінальної справи.

До основних типових слідчих ситуацій розслідування знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, слід віднести:

1. Виявлено транспортний засіб із знищенням, підробкою або заміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, є його власник (свідок), який дає свідчення про приблизні місця вчинення злочинного діяння без посилання на конкретних осіб.

2. Виявлено транспортний засіб із знищенням, підробкою або заміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, є його власник (свідок), який дає свідчення про конкретні місця і осіб, які це здійснили.

3. Виявлено знаряддя змінення маркувальних позначень (інструменти, технічні засоби, матеріали, пристосування), є особа, якій вони належать, є вузли транспортного засобу зі слідами підробки, є автомобіль, на який їх має бути встановлено, але підозрюваний заперечує свою причетність до протиправної діяльності, так само і власник заперечує своє звернення з таким проханням до підозрюваного.

4. Виявлено транспортний засіб із знищенням, підробкою або заміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, є його власник, відомі особи, які реалізовували автомобіль, але їх місцеперебування невідоме.

5. Виявлено транспортний засіб зі зміненими ідентифікаційними номерами, є його власник, відомі особи, причетні до цього, і вони дають свідчення.

6. Виявлено транспортний засіб із знищенням, підробкою або заміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, є його власник, відомі особи, які реалізували автомобіль, але невідомо, ким, коли і де було внесено зміни до маркувальних позначень.

3) При огляді автомобілів, маркувальних позначень необхідно: по-перше, ретельно вивчити реєстраційні документи на предмет їх автентичності; по-друге, починати огляд транспортного засобу з його зовнішнього вигляду, звернувши особливу увагу на комплектацію і дату випуску, дату випуску окремих деталей, вузлів і агрегатів, на яких нанесена технологічна інформація, що містить позначення місяця і року; по-третє, уважно, з використанням технічних засобів, проводити безпосередній огляд маркувальних позначень, нанесених на маркувальну панель кузова і на маркувальних табличках.

Відправними при допиті підозрюваних є дві типові слідчі ситуації: встановлений один підозрюваний; відомо про декількох співучасників протиправної діяльності. Кожна зі слідчих ситуацій включає різновиди в залежності від позиції, яку займають підозрювані в інкримінованому їм діянні, що, в свою чергу, обумовлює алгоритм діяльності слідчого.

Фіксацію ходу допиту слід здійснювати цифровою відеокамерою (відео реєстратором). Це дозволить в подальшому виключити ситуації, коли підозрювані говорять про те, що вони дали свідчення в результаті фізичного або психічного насильства, застосованого з боку слідчого. До того ж є можливість використовувати такі відомості не тільки на різних стадіях кримінального судочинства, а й при проведенні слідчих (розшукових) дій для викриття співучасників знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу.

4) Особливості експертного дослідження маркувальних позначень транспортних засобів (крім традиційних методів) обумовлені застосуванням технічної діагностики та використанням інформації з виробничих баз даних підприємств-виробників, заснованих на необхідності пошуку інформації, або безпосередньо свідчить про зміст заводських маркувальних позначень, або сприяє в їх встановленні.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аверьянова Т. В. Белкин Р. С., Корухов Ю. Г. Криминалистика: учебник. М., 1999. 585 с.
2. Агаліді Ю. С., Красюк І. П., Лєвий С. В., Прохоров-Лукін Г. В. Методика апаратних криміналістичних досліджень ідентифікаційних номерів транспортних засобів. Київ, 2000. 145 с.
3. Архипов А. А. Уголовная ответственность за преступления, связанные с фальсификацией номерных регистрационно-учетных параметров транспортных средств: автореф. дис. ... канд. юрид. наук.: 12.00.12. Тюмень, 2011. 17 с.
4. Белкин Р. С. Криминалистика. Проблемы, тенденции, перспективы. От теории – к практике. М., 1988. 302 с.
5. Бондаренко В. В. Методи дослідження ознак знищення, підробки або номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу. *Науковий вісник Нац. акад. внутр. справ України*. 2016. № 1(98). С. 283-297.
6. Бондаренко В. В. Некоторые этапы экспертного исследования признаков подделки или уничтожения идентификационного номера транспортного средства. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2014. Вип. 5–2. Т. 2. С. 124–129.
7. Булочников Н. М. Пожар в автомобиле: как установить причину? М., 2006. 104 с.
8. Бусел В. Т. Великий тлумачний словник сучасної української мови. Київ; Ірпінь, 2000. 1440 с.
9. Віскунов В. В. Поняття підробки ідентифікаційних номерів транспортного засобу: семантичний та юридичний аспекти. *Вісник Луганського державного університет внутрішніх справ ім. Е. О. Дідоренка*. 2011. № 1. С. 133–137.
10. Власов В. В., Булыжкин А. В., Калюжный А. Н. Процессуальные аспекты и законность проведения криминалистических и специальных видов исследований следов и объектов разрушающими методами до возбуждения уголовного дела. *Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью*. Орел, 2009. № 3. С. 16–20.
11. Голубєва Г. К. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями правил експлуатації автотранспортних засобів: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Ірпінь, 2008. 20 с.
12. Граціанов А. І. Комплексне дослідження транспортних засобів та документів, що їх супроводжують, як самостійний вид судової експертизи. *Криміналістичний вісник*. 2007. № 2(8). С. 45–49.
13. Драпкин Л. Я. Основы теории следственных ситуаций. Свердловск, 1987. 163 с.
14. Єфімов М. М., Ковбаса В. М., Ковч Я. М. та ін. Окремі аспекти встановлення осіб, які вчиняють незаконні заволодіння автотранспортом: метод. рек. Дніпропетровськ, 2015. 44 с.
15. Жердев П. А. Первоначальный этап расследования преступлений, связанных с подделкой или уничтожением идентификационного номера транспортного средства в целях эксплуатации или сбыта: дис. … канд. юрид. наук: 12.00.12. Хабаровск, 2014. 198 c.
16. Інструкція про порядок проведення криміналістичних досліджень транспортних засобів і реєстраційних документів, що їх супроводжують, працівниками Експертної служби МВС України: наказ МВС України від 31. 05. 2013 р. № 537. URL : zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1309-13 (дата звернення: 11.11.2019).
17. Козлов М. О., Тарасов В. П., Шапочкин В. И. Выявление первоначальных номерных обозначений на изделиях из металлов и сплавов. Волгоград, 2006. 201 с.
18. Комплексне дослідження транспортних засобів та документів, що їх супроводжують: коментар до стандартної операційної процедури SOP.Т.19/17-5.4-01. Київ, 2009. 56 с.
19. Коновалова В. Е. Версия: концепция и функции в судопроизводстве. Харьков, 2007. 24 с.
20. Коновалова В. Е. Допрос: тактика и психология: учеб. пособие. Харьков, 1999. 156 с.
21. Константинов А. В. Процессуальные и организационные проблемы участия специалиста в уголовном судопроизводстве на стадии предварительного расследования: автореф. дис. … канд. юрид. наук. М., 2006. 16 с.
22. Костылева Г. В., Милованова М. М. Установление механизма совершенного преступления при производстве следственных действий. *Теория и практика криминалистики и судеб. Экспертизы*. 2010. Вып. 5. С. 84–98.
23. Корма В. Д. Транспортные средства как объект криминалистического исследования: монография / В. Д. Корма. М., 2006. 152 с.
24. Кофанов A. B., Кобилянський О. Л., Кузьмічов Я. В. та ін. Криміналістика: питання і відповіді: навч. посіб. Київ, 2011. 280 с.
25. Крадіжки авто в Україні: ситуація катастрофічна. URL: http://autodriving.net (дата звернення: 12.11.2019).
26. Красюк І. П. Основні можливості програмно-апаратного комплексу дій під час проведення криміналістичних досліджень маркувальних позначень вузлів та агрегатів транспортних засобів. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2002. № 3. С. 196–200.
27. Кривоченко Л. Н. Класифікація злочинів за ступенем тяжкості у Кримінальному кодексі України: монографія. Київ, 2010. 120 с.
28. Кримінальний кодекс України: Закон України від 5 квіт. 2001 р. № 2341-III. *Відомості Верховної Ради України.* 2001. № 25–26. Ст. 131.
29. Кримінальний процесуальний кодекс: Закон України від 13.04.2012 р. № 4651-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 9-10, № 11-12, № 13. Ст.88.
30. Крылова И. Ф., Бастрыкина А. И. Криминалистика: учебник. М., 2001. 800 с.
31. Кузьмічов В. С., Прокопенко Г. І. Криміналістика: навч. посіб. Київ, 2001. 368 с.
32. Лесных А. В. Расследование подделки или уничтожения идентификационного номера транспортного средства: дис. … канд. юрид. наук : 12.00.09. Краснодар, 2001. 216 с.
33. Лесных А. В. Расследование подделки или уничтожения идентификационного номера транспортного средства: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. 17 с.
34. Лист Укрбюро Інтерполу МВС України від 17 жовтня 2008 р. № IP/5607/07/С26/14510/СА/12/3. URL: https://mydisser.com/dfiles/47388949.doc. (дата звернення: 16.11.2019).
35. Митний кодекс України: Закон України від 13 березня 2012 р. № 4495-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 44–45, 46–47, 48. Ст. 552.
36. Митричев Л. С. Исследование маркировочных данных автомототранспортных средств: учеб. пособие. М., 1995. 14 с.
37. Митричев В. С., Хрусталев В. Н. Основы криминалистического исследования материалов, веществ и изделий из них. СПб., 2003. 165 с.
38. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України : станом на 10 жовтня 2016 р. / К. І. Бєліков та ін. ; за заг. ред. О. М. Литвинова. Київ : ЦУЛ, 2016. 528 с.
39. Никифорчук Д. Й. До питання використання результатів оперативно-розшукової діяльності у кримінальному судочинстві. *Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика).* 2010. Вип. 22. С. 61-66.
40. Новая мошенническая схема: как в Украине продают автомобили-двойники. URL: https://ukranews.com. (дата звернення: 18.11.2019).
41. Патик А. А. Взаємодія слідчих та оперативно-розшукових підрозділів при розкритті та розслідуванні майнових злочинів: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Київ, 2011. 232 с.
42. Патрелюк Д. А. Розслідування незаконних заволодінь транспортними засобами, вчинених неповнолітніми: навч. посіб. Дніпропетровськ, 2012. 221 с.
43. Петров С. Є. Розслідування незаконного заволодіння автотранспортними засобами: дис. … канд. юрид. наук: 12.00.09. Київ, 2010. 242 с.
44. Плоткин Д. М., Ищенко Е. П. Новейшие методы исследования вещественных доказательств в криминалистике. Рязань, 2005. 126 с.
45. Под Киевом выявили нелегальные базы угонщиков элитных авто. URL: https://strana.ua. (дата звернення: 19.11.2019).
46. Попелюшко В. О. Предмет доказування в кримінальному процесі. Острог, 2001. 196 с.
47. Про затвердження Правил митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України: наказ Державної митної служби України від 17 листопада 2005 р. № 1118. *Офіційний вісник України*. 2005. № 48. Ст. 3028.
48. Про правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. *Офіційний вісник України*. 2001. № 41. Ст. 1852.
49. Про затвердження Правил митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України: наказ Державної митної служби України від 17 листопада 2005 р. № 1118. *Офіційний вісник України*. 2005. № 48. Ст. 3028.
50. Про судову експертизу: Закон України від 25 лютого 1994 р. № 4038-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 28. Ст. 232.
51. Прохоров-Лукін Г. В. Встановлення фактичних даних про автомобілі методами криміналістичних експертиз. Київ, 2000. 412 с.
52. Райгородский В. М. Восстановление измененных и уничтоженных маркировочных обозначений на блоках двигателей транспортных средств, изготовленных из магниевых сплавов. *Теория и практика судебной экспертизы в современных условиях*. 2007. № 1. С. 512–514.
53. Реєстрація транспортного засобу. URL: https://igov.gov.ua. (дата звернення: 16.11.2019).
54. СБУ «накрыла» схему нелегального ввоза элитных авто в Украину. URL: https://avto.informator.ua. (дата звернення: 17.11.2019).
55. Севрук В.Г. Протидія Національної поліції України злочинам, що вчиняються організованими групами та злочинними організаціями, які сформовані на етнічній основі. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 2 (252). C. 288-293.
56. Сезонов В. С. Автотранспортний засіб як об’єкт криміналістичного дослідження. *Право і безпека.* 2013. № 2 (49). С. 140–145.
57. Скригонюк М. І. Криміналістика: підручник. Київ, 2005. 496 с.
58. Соболь О. І. Класифікація злочинів: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Дніпропетровськ, 2012. 20 c.
59. Сорока С. О., Римарчук Г. С. Взаємодія слідчого із співробітниками інших підрозділів під час досудового розслідування. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2015. № 825. С. 347–352.
60. Турчин Д. А. Научно-практические основы криминалистического учения о материальных следах. Владивосток, 2004. 126 с.
61. Турчин Д. А., Чижиков И. С. Полевая криминалистика и ее практическое применение. М., 2006. 118 с.
62. Тучков С. С. Підроблення як спосіб вчинення злочину: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Запоріжжя, 2005. 215 с.
63. Удалова Л. Д. Вербальна інформація у кримінальному процесі України: монографія. Київ, 2006. 324 с.
64. Устинов С. Н., Струков В. М. Восстановление уничтоженных рельефных изображений на металлах, полимерах и дереве. *Экспертная практика*. 1989. № 27. С. 61-68.
65. Хавронюк М. Л. Довідник з Особливої частини Кримінального кодексу України. Київ, 2004. 504 с.
66. Чаплинський К. О. Тактичне розслідування діяльності злочинних угруповань: монографія. Дніпропетровськ, 2010. 304 с.
67. Чеснокова Е. В. Экспертное исследование маркировочных обозначений на транспортных средствах по делам, связанным с их незаконным завладением: дис. … канд. юрид. наук.: : 12.00.09. М., 2007. 206 с.
68. Чернявський С. С., Брисковська О. М., Вознюк А. А. та ін. Розслідування злочинів, пов’язаних із знищенням, підробкою або заміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу: метод. рек. Київ, 2013. 85 с.
69. Шепітько В. Ю. Допит: наук.-практ. посіб. Харків, 1998. 35 c.
70. Шепітько В. Ю., Коновалова В. О., Журавель В. А. та ін. Розслідування злочинів у сфері господарської діяльності: окремі криміналістичні методики: монографія. Харків, 2006. 624 с.
71. Шурухнов Н. Г. Криминалистика: учебник. М., 2008. 720 с.
72. Яблоков Н. П. Криминалистика: ученик. М., 2001. 718 с.
73. Curbing Car Crimes. How a 100-Year-Old Car Theft Law Led to the Modern FBI. URL: https://www.fbi.gov. (дата звернення: 19.11.2019).
74. Martha J. Smith and Clarke Ronald V. Crime and Public Transport. *University of Chicago Press Journals.* 2000.V. 27. P. 23-29.
75. Schulz W. Die Untersuchung unnaturlicher Todesfalle: Lehrbuch. Berlin: Minister. des Innern, 1965. 224 р.
76. Thirunavukkarasu G., Damodaran C. Forensic Acumen Reveals the identity of a car. *Jornal of Forensic Identification*. 2003. V 53(5). P. 545-549.
77. VIN Monitor Details - European Database of Stolen Vehicles. URL: www.stolencars.eu. (дата звернення: 19.11.2019).