

## **УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ**

---

УДК 343.3/.7

**© Жаворонков Владимир Алексеевич**

— кандидат юридических наук, доцент кафедры

«Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика»

Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

telec121.57@mail.ru

### **Цифровые технологии: новые подходы к информационному обеспечению судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств**

**Аннотация.** В статье рассматриваются вопросы, характеризующие особенности современного состояния информационного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств (далее — МО ТС), описаны роль и значение дополнительной информации для решения задач этого вида судебной экспертизы, а также ее отличие от дополнительной информации, используемой в других видах судебных экспертиз. В статье также предложено понятие дополнительной информации, рассматриваемой как источник данных, необходимых для производства экспертиз и исследований МО ТС, исследованы и описаны ее характеристики и особенности. В работе определены некоторые тенденции «совершенствования» криминальной деятельности, связанной с реализацией преступных схем, включающих в себя действия, начиная с похищения транспортного средства и заканчивая его перепродажей. Описаны некоторые особенности технологии маркирования новых транспортных средств на предприятиях-производителях и определена положительная роль этих особенностей для установления первичной (заводской) идентификационной маркировки в процессе производства экспертиз МО ТС. Исследуя предусмотренную законодательством процедуру получения дополнительной информации государственными судебно-экспертными учреждениями, автором сделан вывод о необходимости изменения общего подхода к процессам информационного обмена и его осуществления с использованием современных информационных технологий, в том числе и цифровых. При этом высказано мнение о необходимости изменения нормативно-правовой базы информационного обеспечения судебной экспертизы МО ТС и разработки механизма непосредственного доступа сотрудников

государственных экспертных учреждений к информационным массивам, содержащим сведения, необходимые для производства экспертиз и исследований этого вида. Автором, кроме того, предложены конкретные меры по совершенствованию информационного обеспечения судебной экспертизы МО ТС.

**Ключевые слова:** судебно-экспертная деятельность; информационное обеспечение; судебная экспертиза маркировочных обозначений транспортных средств; идентификационная маркировка.

© Vladimir Al. Zhavoronkov

— Candidate of Law, associate professor of the department  
'Criminal law, Criminal Procedure and Criminalistics'  
of the Law Institute of the Russian University of Transport

### **Digital technologies: new approaches to information support of forensic examination of vehicle markings**

**Abstract.** The current paper has discussed the issues that characterize the features of the current state of information support for forensic examination of vehicle markings (hereinafter referred to as the FE VM). There have been described the role and significance of additional information for solving problems of this type of forensic examination, as well as its difference from additional information used in other types of forensic examination. The paper has also proposed the concept of additional information, considered as a source of data necessary for the production of examinations and studies of the FE VM. There were investigated and described its characteristics and features. The paper has identified some trends in the "improvement" of criminal activity dealing with the implementation of criminal schemes, including actions, from vehicle's theft to its resale. There have been considered some features of the technology of new vehicles' marking at manufacturing enterprises and there have been identified a positive role of these features for the establishment of the primary (factory) identification markings in the process of examinations of the FE VM. When studying the envisaged by law procedure for obtaining additional information by state forensic institutions, the author has concluded that it is necessary to change the general approach to information exchange processes and its implementation using modern information technologies, including digital ones. At the same time, there has been considered the need to change the regulatory framework for the information support of the forensic examination of the FE VM and to develop a mechanism for direct access of employees of state forensic institutions to the database containing information necessary for examinations of this type. In addition, the author has proposed

specific measures to improve the information support of the forensic examination of the FE VM.

**Keywords:** forensic examination activity; information support; forensic examination of vehicle markings (the FE VM); identification marking.

---

Одной из основных задач информационного обеспечения судебно-экспертной деятельности, несомненно, является удовлетворение потребностей эксперта в дополнительной информации, отсутствие которой во многих случаях затрудняет решение поставленных перед ним вопросов, а для некоторых видов судебных экспертиз, например, судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств (далее — МО ТС), является прямым препятствием достижению целей экспертных исследований.

При этом следует учитывать, что дополнительная информация, в которой может возникнуть потребность при решении конкретных экспертных задач, носит весьма разносторонний характер: сведения, касающиеся нормативно-правовой сферы судебно-экспертной деятельности; различные сведения нормативно-технического и научно-методического характера; материалы, содержащие результаты ранее проведенных экспертных исследований, являющихся и своеобразными источниками дополнительной информации, которые могут быть использованы при производстве вновь назначенных экспертиз, и средством распространения передового опыта; другие данные.

Для каждого вида судебной экспертизы не только направленность дополнительной информации, но и ее объем, могут существенно отличаться друг от друга. Для одних экспертных направлений характерно то, что при решении поставленных перед экспертом задач нет необходимости обращаться к различным источникам дополнительной информации. Исключением, пожалуй, являются только случаи, когда эксперту необходимо уточнить особенности использования или технические характеристики какого-либо специального оборудования, имеющегося в его распоряжении, либо особенности применения тех или иных методов проведения исследований. И в том, и в другом случае необходимая информация, как правило, уже находится в распоряжении эксперта в виде инструкций по эксплуатации различных приборов или методических рекомендаций по проведению конкретных экспертных исследований.

Совершенно по-иному обстоит дело с объемом и разносторонностью дополнительной информации, необходимой для производства судебной экспертизы МО ТС; помимо нормативно-правовой, нормативно-технической, научной и методической информации это сведения, содержащиеся в базах данных заводов-производителей транспортных средств, а также информационных массивах других предприятий и

организаций. Объем информации, содержащейся в этих базах данных, также весьма значителен; в настоящее время на территории РФ размещается более 20 сборочных заводов транспортных средств [URL: <https://www.autostat.ru/infographics/25791/> (дата обращения: 4 января 2021 г.)]. Следует учитывать и то, что концентрирующиеся в этих базах данных сведения постоянно пополняются. Так, в период с 2016 по 2020 г. в нашей стране было произведено около 3,5 млн только легковых автомобилей [1, стр. 4]. Подавляющее большинство из них эксплуатируется на дорогах нашей страны, вследствие чего эти транспортные средства являются потенциальными объектами судебной экспертизы МО ТС. Но главное состоит даже не в увеличении количества автотранспортных средств. В информационном смысле это многократное увеличение данных, которые могут быть использованы при производстве экспертиз и исследований этого вида.

Проектирование и технологический процесс сборки нового транспортного средства подразумевает создание достаточного внушительного по своему объему комплекта технической документации, содержащей сведения не только о технологии сборки транспортного средства, но и об особенностях его маркирования. Учитывая указанные выше объемы производимой продукции, можно представить и масштабы ежегодного увеличения данных, содержащихся в информационных массивах сборочных предприятий, а именно эти данные как раз и составляют основу дополнительной информации, без использования которой решение задач судебной экспертизы МО ТС в настоящее время становится попросту невозможным.

Произошедшие в последнее время кардинальные сдвиги в «совершенствовании» криминальных способов изменения первичной (заводской) идентификационной маркировки потребовали пересмотра существующих подходов к производству экспертиз и исследований МО ТС. Если раньше изменение идентификационной маркировки касалось преимущественно изменения отдельных ее частей, то в настоящее время в подавляющем большинстве случаев первичная маркировка уничтожается полностью, в результате чего применение традиционных методов при восстановлении ее первоначального содержания становится неэффективным. Совершенно очевидно, что и преступники, используя современные информационные технологии, стали обладать значительно бóльшим объемом знаний относительно методов восстановления измененной или уничтоженной маркировки, применяемых в экспертной практике. С сожалением следует признать, что совершенствование и развитие информационных технологий, которые мы наблюдаем в последнее время, в определенной степени сыграли на руку криминальным элементам; многие информационные ресурсы стали легко доступны, в том числе и те, которые с успехом могут быть использованы в преступной деятельности.

Информация о технологии нанесения первичной маркировки на заводах-производителях, включающая особенности подготовки маркируемых поверхностей, способы нанесения идентификационного номера [*VIN — Vehicle identification number*] на автомобилях различных марок, моделей и модификаций, расположение основных и дополнительных маркировок, сведения об используемых материалах и другие особенности этих технологических процессов, во многом стала общедоступной благодаря современным средствам информационных коммуникаций, в результате чего преступники получили возможность нивелировать те недостатки и просчеты, которые допускались ими ранее. Все это привело к тому, что деятельность криминальных структур по неправомерному изменению первичной идентификационной маркировки транспортных средств также перешла на более совершенный уровень: отойдя от традиционных криминальных способов ее изменения, недостатки которых в дальнейшем позволяли экспертам легко устанавливать содержание первичной маркировки, преступники начали использовать способы, направленные на то, чтобы при проведении экспертных исследований установление первичной (заводской) идентификационной маркировки становилось невозможным. В результате этого на практике эксперты столкнулись с неразрешимой во многих случаях проблемой: при исследовании только маркировочных обозначений, нанесенных на несущей конструкции (кузове или раме), задача идентификации конкретного транспортного средства стала трудно выполнимой.

Одной из особенностей судебной экспертизы МО ТС является то, что при ее назначении в распоряжение эксперта поступает только объект исследования — автомобиль. В некоторых случаях вместе с объектом в экспертные учреждения представляются регистрационные документы. Однако этот факт не имеет практически никакого значения для решения основной задачи, поставленной перед экспертом, — идентификации транспортного средства. Учитывая вышеуказанные тенденции в области переориентации действий преступников по криминальному изменению маркировочных данных транспортных средств, использование дополнительной информации при проведении экспертных исследований приобрело решающее значение.

Таким образом, исходя из вышеизложенного, можно прийти к выводу: без использования дополнительной информации, содержащейся в различных информационных массивах, установление первичной (заводской) идентификационной маркировки транспортного средства в условиях современной реальности становится крайне затруднительным. Кроме того, это приводит к ряду негативных последствий: снижаются показатели эффективности деятельности экспертно-криминалистических подразделений МВД России, увеличиваются сроки производства экспертиз и расследования уголовных дел, возникают проблемы, связанные с

возмещением ущерба потерпевшим от противоправных деяний, не привлекаются к ответственности лица, совершившие преступления и пр.

Понятие дополнительной информации как источника данных, необходимых для производства судебных экспертиз, в том числе и судебных экспертиз МО ТС, а также ее роль в решении конкретных экспертных задач в научной и специальной литературе практически не исследовались. В общефилософском смысле многие авторы дополнительную информацию рассматривают лишь как средство конкретизации или уточнения основной [8, стр. 5—6]. Между тем информация, названная в рассматриваемом случае дополнительной, служит вовсе не для уточнения тех данных, которыми располагает эксперт на конкретном этапе производства экспертизы, а является по сути последней возможностью решения поставленной перед ним задачи. Позволяя сформулировать вывод в какой-либо конкретной форме, дополнительная информация приобретает значение более важное, нежели информация, извлеченная из содержания исследуемого (представленного инициатором назначения экспертизы) объекта.

Некоторое представление о дополнительной информации и о том, какие действия должны быть предприняты экспертом в случае возникновения необходимости в ее получении, можно почерпнуть из п. 24 Инструкции по организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации (утверждена приказом МВД России от 29 июня 2005 г. № 511 «Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации»), однако полного представления об этом феномене содержание вышеуказанной правовой нормы не дает, как нет его и в других нормативных правовых источниках.

По нашему мнению, дополнительной следует считать информацию, которая не нашла своего отражения в представленных в экспертное учреждение материалах при назначении экспертизы и необходимость в которой возникла либо при сопоставлении данных, содержащихся в этих материалах с вопросами, поставленными перед экспертом, либо в процессе производства экспертизы и без использования которой решение поставленных перед экспертом вопросов полностью или частично является невозможным. В случае, если недостаточность материалов (информации) была установлена до начала производства экспертизы, решение об устранении этого недостатка не вызывает особых затруднений, в отличие от того, если вопрос о необходимости в дополнительной информации возникает в процессе производства экспертизы (на каком-либо этапе ее производства).

Указанное выше обстоятельство (когда потребность в дополнительной информации возникает в процессе производства экспертизы) является характерным именно для судебной экспертизы МО ТС. Причем,

потребность в ее получении может возникнуть неоднократно. Вследствие этого ее истребование в стандартном, предусмотренном существующим законодательством порядке (п. 2 ч. 3 ст. 57 УПК РФ) является крайне непродуктивным. Так, при проведении исследований рельефной маркировки кузова или рамы эксперт может прийти к выводу о невозможности идентификации исследуемого транспортного средства в случае полного уничтожения идентификационного номера (демонтаж маркируемой панели или ее фрагмента с последующей установкой детали или ее фрагмента со вторичной маркировкой), а также демонтажа всех элементов с дополнительной маркировкой, что потребует продолжения проведения исследований, направленных первоначально на обнаружение маркировок производственного характера.

Рассматривая данную ситуацию, следует учитывать, что технология сборки транспортного средства на предприятиях-изготовителях предусматривает крепление на его кузове большого количества табличек с различного рода маркировкой, не содержащей данных, позволяющих установить идентификационный номер транспортного средства. Некоторые из этих табличек крепятся в трудно доступных местах (во внутренних полостях различных базовых деталей или сборочных единиц [сборочная единица — изделие, составные части, (СЧ) которого подлежат соединению между собой на предприятии-изготовителе сборочными операциями (свинчиванием, сочленением, клепкой, сваркой, пайкой, запрессовкой, развальцовкой, склеиванием, сшиванием, укладкой и т.п.) См.: ГОСТ 2.101-2016. Межгосударственный стандарт. Единая система конструкторской документации. Виды изделий]). В случае обнаружения таблички с производственной маркировкой содержащаяся в ней информация должна быть проверена через базы данных заводов-производителей или информационные массивы других организаций. При этом необходимо учитывать, что проверка может занять длительный период времени. Если проверка не даст положительных результатов, чего нельзя исключать полностью, эксперт будет вынужден продолжить поиск других производственных маркировок (обозначений); в этом случае цикл вышеуказанных операций повторится.

При выпуске новых моделей или их модификаций, а также рестайлинге [рестайлинг — это модификация, внесение изменений в интерьер и экстерьер автомобиля] место расположения элементов с дублирующей или производственной маркировкой может быть изменено. Данное обстоятельство в определенном смысле играет положительную роль, так как позволяет преступникам демонтировать не все установленные на транспортном средстве элементы маркировки, а только им известные. Поиск новых мест крепления элементов с дополнительной или производственной маркировкой связан со значительным объемом демонтаж-монтажных работ, а в некоторых случаях обнаружение и удаление заводских табличек с маркировкой становится вообще

невозможным (преступникам пришлось бы прибегнуть к разборке практически всей конструкции транспортного средства и в дальнейшем собирать ее элементы заново). При этом возникает необходимость в проведении и других дополнительных работ (слесарные, шпаклевочные, покрасочные и пр.). В этих случаях рентабельность [рентабельность — один из основных стоимостных качественных показателей эффективности деятельности предприятия, характеризующий уровень отдачи затрат и степень использования средств в процессе производства и продажи продукции (работ, услуг)] преступной деятельности снижается критически, и вся криминальная схема, начиная с кражи транспортного средства и заканчивая его реализацией, становится попросту неоправданной с экономической точки зрения.

Указанные выше особенности маркирования новых транспортных средств и деятельность криминальных элементов по изменению первичной маркировки требуют в процессе производства судебных экспертиз МО ТС искать новые подходы и методы по установлению заводской идентификационной маркировки. Одним из таких методов сегодня можно считать метод, получивший в научной литературе название «информационный метод исследования» [1, стр. 136], который как раз и ориентирован на поиск различных производственных маркировок, напрямую не связанных с идентификационной. Обнаружение таких маркировочных обозначений и правильное их прочтение (декодирование) [3] в дальнейшем позволяет установить индивидуализирующую объект исследования информацию и решить основную задачу, поставленную перед экспертом, используя различные информационные массивы. Учитывая особенности этого метода, можно говорить о том, что весь процесс исследования переходит в плоскость работы с информацией (установление дополнительных и производственных маркировок; извлечение полезной информации из их содержания; установление источника информации; ее получение из установленного источника и решение поставленного перед экспертом вопроса по существу). Это еще раз подчеркивает крайнюю важность дополнительной информации для решения задач судебной экспертизы МО ТС.

В процессе расследования уголовных дел, а также при их рассмотрении в судебном заседании может возникнуть необходимость в использовании специальных знаний. В этом случае следователем, дознавателем или судом выносится постановление (определение) о назначении экспертизы, которое вместе с материалами и вещественными доказательствами направляется в экспертное учреждение. Исходя из буквы закона в случаях недостаточности представленных материалов для решения поставленных вопросов эксперт вправе запросить дополнительные материалы путем составления ходатайства, которое в установленном порядке направляется лицу (органу), назначившему экспертизу.

В законодательстве предусмотрена также правовая норма, позволяющая получать дополнительные материалы по требованиям экспертных организаций (ст. 39 Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации») непосредственно от их обладателей, однако ее положения и основанная на этих положениях процедура истребования материалов на сегодняшний день безнадежно устарела. Существующий в настоящее время механизм взаимодействия между экспертными учреждениями и обладателями информации, особенно если последние относятся к сторонним организациям (не входящим в структуру правоохранительных органов), является по сути дела анахронизмом, несоответствующим современным условиям и требованиям, предъявляемым к информационному обмену; процесс истребования необходимой информации является трудно реализуемым на практике, поскольку производители транспортных средств и их официальные представители неохотно идут на контакт с правоохранительными органами и всячески затягивают исполнение направляемых в их адрес запросов [10, стр. 148]. Воздействовать же каким-либо образом на обладателей информации крайне сложно: санкции за невыполнение требований о ее предоставлении носят чисто формальный характер (ст. 19.7 КоАП РФ), а процесс рассмотрения нарушений может быть существенно затянут, что в результате делает его малоперспективным.

Исследуя вопросы организации процесса истребования дополнительной информации у ее обладателей, с точки зрения существующего на сегодняшний день законодательства его следует рассматривать в виде нескольких отдельных операций, поскольку действия, лежащие в их основе, принципиально отличаются друг от друга.

Во-первых, это поиск информации, т.е. активные, целенаправленные действия по установлению источника, в котором хранятся искомые сведения. В практике судебной экспертизы МО ТС выполнение этих действий свойственно эксперту, непосредственно производящему экспертизу, поскольку ни следователь, ни судья, как правило, не обладают необходимыми знаниями, позволяющими конкретизировать источник дополнительной информации, определить параметры информации и ее характерные особенности, что в конечном счете и обуславливает возможность возникновения трудностей при решении этих вопросов у вышеуказанных должностных лиц.

Во-вторых, составление и направление ходатайства инициатору назначения экспертизы с указанием на то, какая именно и в каком объеме информация необходима для решения поставленных перед экспертом вопросов. Причем, конкретизация параметров дополнительной информации и места нахождения ее источника в ходатайстве должна быть детальной (причины указаны выше).

В-третьих, направление следователем (судьей) на предприятие (в организацию), располагающее соответствующими информационными массивами, запроса с требованием о предоставлении необходимых сведений.

В-четвертых, рассмотрение обладателями информации требований, содержащихся в запросе, составление ответа и его направление следователю (судье). Данный пункт, как указывалось выше, является практически неконтролируемым; отсутствие подробно разработанного и нормативно закрепленного, а также согласованного между заинтересованными ведомствами механизма информационного обмена значительно затрудняет получение дополнительной информации.

В-пятых, передача полученной информации (в случае исполнения обладателем информации требований, содержащихся в запросе) в распоряжение эксперта для ее дальнейшего использования при решении поставленных перед ним задач.

Немногом по сложности и продолжительности отличается процедура истребования необходимых данных экспертными учреждениями по их запросам в соответствии со ст. 39 Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», несмотря на то что из приведенной выше схемы исключено такое звено, как следователь (судья).

Из вышеизложенного отчетливо видно, насколько громоздка и неудобна с современной точки зрения существующая процедура получения дополнительной информации на фоне стремительного развития и повсеместного внедрения цифровых технологий в целях ускорения и оптимизации информационных процессов, насколько установленные существующим законодательством рамки, регламентирующие механизм обмена информацией между государственными экспертными учреждениями и различными предприятиями и организациями, а также многоступенчатость этого механизма затрудняют использование этих технологий в работе с информационными ресурсами.

Рассматривая проблемы информационного обмена и, в частности, возможность получения дополнительной информации при производстве судебных экспертиз МО ТС, необходимо прийти к пониманию, что единственным способом, позволяющим повысить эффективность производства экспертиз и исследований этого вида, является непосредственный доступ сотрудников государственных экспертных учреждений к информационным массивам, содержащим необходимые данные. К большому сожалению, возможность непосредственного доступа к этим информационным массивам и в особенности к базам данных заводов — производителей транспортных средств на сегодняшний день является только концепцией, обсуждаемой на страницах научных изданий и в рамках научно-практических конференций. Существующая

нормативно-правовая база не дает возможность решать вопросы информационного обеспечения процесса производства экспертиз и исследований МО ТС в соответствии с современными требованиями. Так, согласно ст. 16 Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» эксперт не вправе самостоятельно собирать материалы для производства экспертизы. Такие же ограничения содержатся и в уголовно-процессуальном законодательстве, что является основным препятствием к оптимизации информационных процессов. Предоставляя право государственным судебно-экспертным учреждениям безвозмездно получать информацию по их запросам от организаций независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, ст. 39 Закона декларирует опять-таки возможность истребования сведений посредством официальных письменных запросов, которые не позволяют использовать преимущества современных информационных технологий и оперативно решать вопросы, возникающие в процессе производства экспертиз и исследований МО ТС. Не разработаны и организационные формы взаимодействия между правоохранительными органами и предприятиями, располагающими необходимой информацией для производства экспертиз и исследований этого вида. Между тем технические и операционные средства уже сейчас вполне могут обеспечить функционирование механизма непосредственного получения информации экспертом из созданных на сегодняшний день информационных массивов.

Таким образом, совершенно очевидно, что положения нормативных правовых актов, регламентирующие информационное обеспечение судебно-экспертной деятельности в целом и судебной экспертизы МО ТС в частности, существенно отстали от теперешних реалий. Учитывая новейшие тенденции в сфере информационных технологий, необходимо по-новому взглянуть на потенциальные возможности повышения эффективности работы с информацией, предоставив больше самостоятельности государственным экспертным учреждениям в информационном обеспечении процесса производства экспертиз и исследований, активнее внедрять научные разработки в экспертную практику.

Получивший в последнее время широкое распространение процесс цифровизации всех областей человеческой деятельности обусловил новые возможности получения криминалистически значимой информации [9, стр. 195] и во многом повлиял на формирование новых подходов к проведению экспертных исследований, предопределив появление и развитие новелл в методологической базе производства судебных экспертиз МО ТС. Цифровизация, как новый этап развития компьютерных и информационных технологий, основанная на более совершенных методах работы с информацией, используя достижения математических,

технический и естественных наук, позволяющих не только обрабатывать большие объемы информации, но и осуществлять обработку этих данных значительно быстрее, позволит приспособить возможности этих технологий для нужд судебно-экспертной деятельности [2, стр. 180]. Высказываемое некоторыми авторами мнение, что цифровизация пришла на смену информатизации и компьютеризации [6, стр. 47], не совсем точно отражает процессы совершенствования информационных технологий. Цифровизация, пожалуй, является прямым продолжением использования информационных и компьютерных технологий, результатом их трансформации, представляя определенно отличный от ранее используемых инструмент работы с данными значительных объемов и разнообразных форматов. Стоит согласиться с мнением, что цифровизация — это современный этап развития информатизации с использованием цифровых технологий генерации, обработки, передачи, хранения и визуализации информации, что обусловлено появлением и распространением новых технических средств и решений [7]. Компьютерные технологии сейчас так же, как и прежде, являются необходимым средством обработки и передачи информации в том же цифровом формате с той только разницей, что в настоящее время существенно изменились средства осуществления этих процессов, увеличились потенциальные возможности использования информации и усложнились задачи, решаемые с помощью современных технических средств.

Одной из основных задач цифровизации так же, как и компьютеризации, является желание освободить человека от множества рабочих и производственных операций, сделать его труд творческим, развивающим интеллектуальные возможности. Говоря о перспективах развития этих технологий, необходимо указать еще на одну их особенность — это поэтапный вывод (частично или полностью) значительной части управленческих функций из сферы человеческой деятельности, например, аналитической работы, прогнозирования, контроля, а также функций, связанных с поиском и обработкой информации. Использование цифровых технологий в судебной экспертизе МО ТС при наличии минимальных исходных данных позволит информационным системам самостоятельно и оперативно осуществлять отбор нужной информации, используя нейронные сети [5], технологии *Big Data* (технология обработки как структурированных, так и не структурированных данных, характеризующихся большим объемом данных и множеством форматов) [11] или аналогичные им, но более совершенные, которые будут разработаны в будущем. Все это в конечном итоге неизбежно повысит эффективность производства экспертиз и исследований МО ТС.

В настоящее время с сожалением можно констатировать, что для получения дополнительной информации при производстве судебных

экспертиз пока еще не в полной мере используется весь спектр современных технологий и технических средств, что, безусловно, отрицательно влияет на результаты и сам процесс работы эксперта. Это обусловлено значительным количеством и разносторонностью причин, тормозящих внедрение новейших технологий в судебно-экспертную деятельность. Однако, несмотря на существование этих негативных факторов, необходимо предпринимать все возможные меры для того, чтобы не допустить отставания в использовании современных технологий при работе с информацией в судебно-экспертной деятельности; в дальнейшем это может привести к крайне нежелательным последствиям, которые будут в лучшем случае тормозить процесс интеграции новых технологий в экспертную практику.

Внедрение цифровых технологий во все сферы общественной жизни происходит быстрыми темпами, причем, это очень четко прослеживается даже в обычных условиях повседневной жизни. Между тем почему-то в правоохранительной деятельности эти темпы значительно ниже, хотя деятельность правоохранительных органов находится на одном из важнейших участков обеспечения нормального функционирования государства и общества в целом — ведь сегодня преступность представляет собой качественно новый феномен как по своим масштабам, так и по степени негативного влияния на всю жизнедеятельность общества [4, стр. 70].

Исходя из этого на сегодняшний день можно обозначить в качестве приоритетных следующие основные направления деятельности, направленные на повышение эффективности информационного обеспечения судебной экспертизы МО ТС.

1. Разработка основанного на цифровых и других передовых технологиях механизма непосредственного доступа сотрудников государственных экспертных учреждений к информационным ресурсам различных предприятий и организаций, в том числе и к базам данных заводов — производителей транспортных средств с целью оперативного получения сведений, необходимых для решения конкретных экспертных задач.

2. Приведение нормативно-правовой базы, регламентирующей информационное обеспечение судебно-экспертной деятельности, в соответствие с современными требованиями путем издания новых или внесения дополнений в существующие законодательные акты.

3. Решение организационных вопросов взаимодействия между МВД России, Минтрансом России, а также другими отраслевыми министерствами и федеральными службами, связанных с информационным обменом, осуществляемым в соответствии с современными требованиями.

4. Материально-техническое обеспечение механизма непосредственного доступа сотрудников государственных экспертных учреждений к соответствующим информационным массивам.

5. Подготовка высококвалифицированных кадров государственных судебно-экспертных учреждений, способных решать вопросы информационного обеспечения судебной экспертизы МО ТС в соответствии с последними достижениями науки и техники.

Безусловно, процесс реализации этих мероприятий должен быть тщательно продуман, научно обоснован и всесторонне взвешен. Особенно это касается механизма непосредственного доступа сотрудников государственных экспертных учреждений к таким информационным массивам, как, например, базы данных заводов — производителей транспортных средств, с тем, чтобы избежать даже возможности каких-либо злоупотреблений либо утечки через пользователей этих систем содержащихся в них сведений.

Кроме того, необходимо принять меры, исключающие возможность несанкционированного доступа к вышеуказанным информационным массивам лиц, не являющихся сотрудниками государственных экспертных учреждений, наделенными правами пользователей системы; характер сведений, содержащихся в базах данных заводов — производителей транспортных средств, обязывает их к строгому соблюдению конфиденциальности при осуществлении поиска и получения информации.

Разрабатывая положения нормативных правовых актов, расширяющих права сотрудников экспертных учреждений в части возможности непосредственного получения дополнительной информации, возможно, стоит предусмотреть и определенные ограничения действий пользователей, а также другие предупредительные меры, например, обязательную фиксацию фактов обращения к конкретным информационным массивам, учет параметров получаемой информации и пр.

#### **Литература**

1. Жаворонков, В. А. Информационно-компьютерное обеспечение судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств : учебное пособие. — Москва : Издательство Юрлитинформ, 2020.
2. Камалова, Г. Г. Цифровые технологии в судебной экспертизе: проблемы правового регулирования и организации применения // Вестник удмуртского университета. — 2019. — Т. 29. — Вып 2. — С. 180—186.
3. Колдин, В. Я. Анализ информационных полей как метод декодирования криминалистической информации // Вестник криминалистики. — 2012. — Вып. 4 (44). — С. 9—18.
4. Малков, В. Д. Преступность как социально-правовое явление, ее криминологические характеристики и основные тенденции в современной России // Общество и право. — 2007. — № 3(17). — С. 61—70.

5. Малыгина, Ю. П. Нейронные сети: особенности, тенденции, перспективы развития // Молодой исследователь Дона. — 2018. — № 5(14). — С. 79—82.
6. Халин, В. Г. Цифровизация и ее влияние на российскую экономику и общество: преимущества, вызовы, угрозы и риски / В. Г. Халин, Г. В. Чернов // Управленческое консультирование. — 2018. — № 10. — С. 46—63.
7. Хомякова, С. С. Трансформация и закрепление термина «цифровизация» на законодательном уровне // Молодой ученый. — 2019. — № 41(279). — С. 9—12 // URL: <https://moluch.ru/archive/279/62867/>.
8. Реферирование научного текста: Методические рекомендации по курсу «Русский язык и культура речи» / Казан. гос. ун-т; Филол. фак-т; Каф. совр. рус. яз. ; составители А. В. Бастриков, Е. М. Бастрикова. — Казань : Казан. гос. ун-т, 2005.
9. Россинская, Е. Р. Теория информационно-компьютерного обеспечения криминалистической деятельности: концепция, система, основные закономерности // Вестник восточно-сибирского института МВД России. — 2019. — № 2(89). — С. 193—202.
10. Чеснокова, Е. В. Экспертное исследование маркировочных обозначений на транспортных средствах по делам, связанным с их незаконным завладением : дис. ... канд. юрид. наук. — Москва, 2007.
11. Чехарин, Е. Е. Большие данные: большие проблемы // Перспективы науки и образования. — 2016. — № 3(21). — С. 7—11.

## References

1. Zhavoronkov, V. A. Informatsionno-komp'yuternoye obespecheniye sudebnoy ekspertizy markirovochnykh oboznacheniy transportnykh sredstv [Information and computer support of forensic examination of vehicle marking designations]: uchebnoye posobiye. — Moskva : Izdatel'stvo Yurlitniform, 2020.
2. Kamalova, G. G. Tsifrovyye tekhnologii v sudebnoy ekspertize: problemy pravovogo regulirovaniya i organizatsii primeneniya [Digital technologies in forensic examination: problems of legal regulation and organization of application] // Vestnik udmurtskogo universiteta. — 2019. — T. 29. — Vyp 2. — S. 180—186.
3. Koldin, V. YA. Analiz informatsionnykh poley kak metod dekodirovaniya kriminalisticheskoy informatsii [Analysis of information fields as a method for decoding forensic information] // Vestnik kriminalistiki. — 2012. — Vyp. 4 (44). — S. 9—18.
4. Malkov, V. D. Prestupnost' kak sotsial'no-pravovoye yavleniye, yeye kriminologicheskkiye kharakteristiki i osnovnyye tendentsii v sovremennoy Rossii [Crime as a social and legal phenomenon, its criminological characteristics and main trends in modern Russia] // Obshchestvo i pravo. — 2007. — № 3(17). — S. 61—70.
5. Malygina, YU. P. Neyronnyye seti: osobennosti, tendentsii, perspektivy razvitiya [Neural networks: features, trends, development prospects] // Molodoy issledovatel' Dona. — 2018. — № 5(14). — S. 79—82.
6. Khalin, V. G. Tsifrovizatsiya i yeye vliyaniye na rossiyskuyu ekonomiku i obshchestvo: preimushchestva, vyzovy, ugrozy i riski [Digitalization and its impact on the Russian economy and society: advantages, challenges, threats and risks] / V. G. Khalin, G. V. Chernov // Upravlencheskoye konsul'tirovaniye. — 2018. — № 10. — S. 46—63.
7. Khomyakova, S. S. Transformatsiya i zakrepleniye termina «tsifrovizatsiya» na zakonodatel'nom urovne [Transformation and consolidation of the term "digitalization" at the legislative level] // Molodoy uchenyy. — 2019. — № 41(279). — S. 9—12 // URL: <https://moluch.ru/archive/279/62867/>.

8. Referirovaniye nauchnogo teksta: Metodicheskiye rekomendatsii po kursu «Russkiy yazyk i kul'tura rechi» [Referencing the scientific text: Methodological recommendations for the course "Russian language and culture of speech"]/ Kazan. gos. un-t; Filol. fak-t; Kaf. sovr. rus. yaz. ; sostaviteli A. V. Bastrikov, Ye. M. Bastrikova. — Kazan' : Kazan. gos. un-t, 2005.
9. Rossinskaya, Ye. R. Teoriya informatsionno-komp'yuternogo obespecheniya kriminalisticheskoy deyatel'nosti: kontseptsiya, sistema, osnovnyye zakonomernosti [Theory of information and computer support of forensic activity: concept, system, basic law]// Vestnik vostochno-sibirskogo instituta MVD Rossii. — 2019. — № 2(89). — S. 193—202.
10. Chesnokova, Ye. V. Ekspertnoye issledovaniye markirovochnykh oboznacheniy na transportnykh sredstvakh po delam, svyazannym s ikh nezakonnym zavladeniyem [Expert study of marking on vehicles in cases related to their illegal acquisition]: dis. ... kand. yurid. nauk. — Moskva, 2007.
11. Chekharin, Ye. Ye. Bol'shiye dannyye: bol'shiye problemy [Big data: big problems] // Perspektivy nauki i obrazovaniya. — 2016. — № 3(21). — S. 7—11.