

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

---

УДК 343.98

**© Жаворонков Владимир Алексеевич**

— кандидат юридических наук, доцент  
кафедры «Уголовное право, уголовный процесс  
и криминалистика» Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
telec121.57@mail.ru

**© Киселевич Игорь Валентинович**

— кандидат юридических наук, доцент,  
доцент кафедры «Уголовное право, уголовный  
процесс и криминалистика» Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
riss2862@mail.ru

**© Хрусталеv Виталий Николаевич**

— доктор юридических наук, профессор,  
профессор кафедры «Уголовное право, уголовный  
процесс и криминалистика» Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
Khrustaluov@yandex.ru

**© Шкоропат Елена Антоновна**

— кандидат юридических наук, доцент,  
доцент кафедры «Уголовное право, уголовный  
процесс и криминалистика» Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
shkoropat@mail.ru

### **Использование специальных знаний в расследовании преступлений на транспорте**

**Аннотация.** В данной статье рассматриваются вопросы использования специальных знаний при проведении предварительного расследования преступлений, совершенных на объектах транспортной инфраструктуры. Авторами обобщены научные аспекты и практические подходы (в том числе на основе личного экспертного опыта) применения

криминалистических знаний и привлечения специалистов к участию в следственных действиях и оперативно-розыскных мероприятиях с целью установления обстоятельств, способствующих объективному и эффективному раскрытию и расследованию преступлений. Освещены возможности использования результатов применения специальных знаний на объектах транспорта. Даны рекомендации по привлечению специалистов для оказания помощи в получении розыскной и доказательственной информации, выдвижении и проверке различных оперативно-розыскных и следственных версий и воссоздания картины события преступления. Результаты могут быть использованы в деятельности органов предварительного следствия, дознания, судебно-экспертных организаций, а также в учебном процессе по специальностям «Судебная экспертиза», «Правовое обеспечение национальной безопасности» и «Правоохранительная деятельность».

**Ключевые слова:** специальные знания; сведущие лица; осмотр транспортного средства; хищение транспортных средств; идентификационный номер транспортного средства.

© **Vladimir A. 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

© **Igor V. Kisilevich**

— Candidate of Law, docent, associate professor of the department  
“Criminal law, criminal procedure and criminalistics” of the Law Institute  
of the Russian University of Transport

© **Vitaliy N. Khrustalev**

— Doctor of Law, professor, professor of the department  
“Criminal law, criminal procedure and criminalistics”  
of the Law Institute of the Russian University of Transport

© **Elena An. Shkoropat**

— Candidate of Law, docent, associate professor  
of the department “Criminal law, criminal procedure and criminalistics”  
of the Law Institute of the Russian University of Transport

### **Use of specialized knowledge for transport crime investigation**

**Abstract.** The current paper has considered the use of special knowledge when conducting a preliminary investigation of crimes committed at transport infrastructure facilities. There have been summarized the scientific aspects and

practical approaches (including on the basis of personal forensic experience) of using forensic knowledge and attracting specialists to participate in investigative and operational-search activities in order to establish the circumstances that contribute to the objective and effective investigation of transport crimes. There have been presented the possibilities of using the results of special knowledge application at transport facilities. There have been given the recommendations on attracting specialists to assist in obtaining search and evidentiary information, verifying various operational-search and investigative versions and recreating the events at a crime scene. The results of the current study can be used in the activities of the agencies of preliminary investigation, inquiry, forensic organizations, as well as in the educational process in specialties "Forensic examination", "Legal support of national security" and "Law enforcement".

**Keywords:** special knowledge; knowledgeable persons; vehicle inspection; theft of vehicles; vehicle identification number.

---

## **Введение**

Применение специальных знаний в уголовном судопроизводстве давно уже стало неотъемлемой частью расследования преступлений. В настоящее время практически по всем видам уголовных дел привлекаются специалисты для применения знаний в самых различных отраслях. Участие специалиста в оперативно-розыскных мероприятиях и процессуальных действиях, проведение различных видов научно-технических исследований материальных носителей уголовно-релевантной информации в процессуальной и не процессуальной формах с использованием специальных знаний и возможности применения их результатов для эффективного судопроизводства в настоящее время нашли широкое применение. Однако данная сфера использования специальных знаний не лишена многочисленных недостатков, решение же соответствующих проблем создаст предпосылки для совершенствования криминалистического, научно-технического обеспечения раскрытия и расследования преступлений на транспорте.

В процессе расследования преступлений на транспорте использование специальных знаний в различных областях науки и техники способствует успешному разрешению вопросов судопроизводства и установлению истины по делу. Наиболее распространенными и одновременно наиболее сложными являются проблемы оптимального использования материальных следов преступлений — носителей потенциальной розыскной и доказательственной информации об обстоятельствах расследуемых событий, таких как установление маркировочных обозначений на деталях транспортных средств, траектории движения транспортного средства и проведение предварительных исследований для получения розыскной информации. Прежде всего, это связано с

повышением технической оснащённости транспорта и особенностями его функционирования, увеличением общего объема предоставляемых транспортных услуг и интенсификацией движения личных транспортных средств, а также усилением состязательности судопроизводства. Поэтому своевременное использование специальных знаний позволяет применить комплексный подход к производству следственных действий с позиции уголовного процесса, криминалистики и т. д.

Анализ экспертной и следственной практики расследования преступлений на транспорте свидетельствует, что использование специальных знаний имеет особо важное значение на первоначальном этапе предварительного расследования. Обнаружение широкой гаммы материальных следов, относящихся к событию преступления, их грамотное предварительное и последующее экспертное исследование и как закономерный результат — предоставление в распоряжение розыскных и следственных органов розыскной и доказательственной информации, возможно только при участии квалифицированных специалистов и экспертов, обладающих полноценными специальными знаниями и навыками, современными техническими средствами и возможностью использовать актуальные информационно-поисковые системы. В связи с этим рассмотрение положений, связанных с использованием специальных знаний в раскрытии и расследовании преступлений на транспорте, представляется актуальным.

Цель настоящей работы заключается в определении специфики применения специальных знаний в раскрытии и расследовании преступлений на транспорте, освещении возможностей их использования при проведении различных видов исследования материальных носителей информации в непроцессуальной и процессуальной формах.

Использование специальных знаний в раскрытии и расследовании различного рода преступлений является ключевой темой в криминалистике, данные вопросы освещались в работах: Т. В. Аверьяновой, Ф. Г. Аминова, Р. С. Белкина, Е. П. Ищенко, С. М. Колотушкина, Н. П. Майлис, Е. Р. Россинской, Н. П. Яблокова и многих других известных ученых-криминалистов. Однако степень разработанности темы нельзя охарактеризовать однозначно. При расследовании преступлений на транспорте возникают проблемы использования специальных знаний, вызванные недостаточной проработкой отдельных вопросов. Существующие на сегодняшний день потребности оперативной, следственной и экспертной практики диктуют необходимость освещения современных возможностей использования специальных знаний с учетом стремительно развивающейся технической оснащённости транспортной инфраструктуры.

Необходимо отметить, что скорейшее раскрытие и успешное расследование преступлений на транспорте, изобличение виновных лиц и формирование надежной доказательственной базы во многом зависит от

своевременного применения специальных средств и методов и эффективного использования специальных знаний.

### **Материалы и методы**

Методологическую основу составили общенаучные положения материалистической диалектики, законы логики и комплексный подход к рассматриваемой проблематике. Использование специальных знаний в расследовании преступлений на транспорте требует комплексного применения общих и частнонаучных методов познания: наблюдение, сравнение, анализ, синтез, описание, измерение, эксперимент, моделирование и др.

Основные выводы, изложенные в настоящей работе, получены на основе анализа специальной литературы, обобщения оперативной, следственной и экспертной практики, а также использования личного экспертного и научно-педагогического опыта работы авторов.

### **Результаты и обсуждение**

Прежде всего, следует обратить внимание на необходимость обеспечения комплексности использования материальных носителей уголовно-релевантной информации в раскрытии и расследовании преступлений на транспорте. Эта комплексность — понятие многоаспектное, но с нашей точки зрения, наибольшее значение имеют такие ее проявления, как обеспечение комплексности в собирании следов преступления, их исследовании и использовании.

*Обеспечение комплексности в собирании следов* означает, что необходимо обнаруживать, фиксировать и изымать широкую гамму следов преступления — потенциальных объектов традиционных и нетрадиционных криминалистических и других судебных экспертиз — в ходе оперативно-розыскных мероприятий и следственных, особенно неотложных действий. Сотрудники, принимающие участие в их проведении, должны быть нацелены на обнаружение всех следов расследуемого события, определение в рамках полноценного предварительного исследования их возможной относимости к данному событию, их качественные фиксации и изъятие, своевременное направление на последующее исследование;

*Обеспечение комплексности в исследовании изъятых следов* означает необходимость правильного определения:

— видов исследований, способных преобразовать потенциальную розыскную и доказательственную информацию, носителями которой являются данные следы, в актуальную, доступную участникам судопроизводства, не обладающим специальными знаниями;

— задач, которые следует поставить перед специалистами и экспертами с учетом конкретной оперативно-розыскной и следственной ситуации;

— оптимальной последовательности проведения исследований одних и тех же материальных объектов, позволяющей не ставить под сомнение

возможность успешного проведения последующих исследований после их же исследования в рамках предшествующих;

— объема экспертного исследования, устанавливаемого субъектами исследования в полном соответствии с принципом необходимости и достаточности. Процесс исследования должен продолжаться до тех пор, пока либо не удастся выявить такой комплекс признаков объектов исследования, который позволит дать объективные и обоснованные ответы (выводы) на вопросы, интересующие инициаторов исследования, либо не будет полностью использовано все информационное пространство материальных носителей информации. Информационная бедность материального носителя информации может быть следствием либо отсутствия у слеодообразующего объекта ярко выраженных признаков, индивидуализирующих данный объект (например, в случае отсутствия у него эксплуатационных признаков), либо следствием такого механизма слеодообразования, при котором в следах отобразилась недостаточная для результативного исследования совокупность признаков;

— какие именно специальные знания необходимо задействовать в исследовании. Зачастую в рамках однородных экспертиз дать полноценные ответы на вопросы инициаторов не удается. В подобных ситуациях необходимо использовать более широкие возможности комплексных исследований, когда для успешного ответа на поставленные вопросы совместно используются различные материальные носители информации об одном расследуемом событии в рамках комплексных экспертиз; практика ведущих государственных судебно-экспертных организаций изобилует подобными примерами.

*Комплексность в использовании изъятых следов*, по нашему мнению, можно обеспечить, выбирая оптимальную с точки зрения конкретной оперативно-розыскной и следственной ситуации, складывающейся при раскрытии и расследовании конкретного преступления, *форму и вид исследования*. Как уже было отмечено, научно-технические исследования материальных носителей информации могут осуществляться как в не процессуальной, так и в процессуальной формах. Непроцессуальные исследования — это предварительные исследования, производимые специалистами, как правило, инициативно в полевых условиях, и исследования, проводимые специалистами в лабораторных условиях по заданиям оперативных аппаратов. Процессуальные же исследования — это судебные экспертизы, производимые экспертами, завершающиеся составлением заключения эксперта, и исследования, производимые специалистами по заданиям дознавателей и следователей и завершающиеся составлением заключений специалиста.

Нам представляется, что, выполнив исследование по заданию следователя, специалист может оформлять его результаты в форме процессуального документа — заключения специалиста, которое по форме

от заключения эксперта должно отличаться отсутствием такого раздела, как исследовательская часть, и содержать только вводную часть (с указанием представляемых объектов и вопросов, подлежащих разрешению), и выводы — ответы на поставленные вопросы. Тем самым, по сравнению с производством судебной экспертизы, достигается ощутимая экономия времени, ведь зачастую на подробное составление исследовательской части заключения эксперта с описанием всех этапов исследования, условий применения использованных методов, выявленных на каждом этапе, признаков и оценкой комплекса выявленных признаков как основания для формулирования выводов, затрачивается времени больше, чем на процесс исследования. И эту оперативность следователи могут с успехом использовать как в стадии возбуждения уголовного дела, так и на первоначальном этапе расследования, как залог успеха расследования в целом. А оценить содержательную часть проведенного исследования и обоснованность выводов можно будет, допросив специалиста на предварительном следствии либо в суде, как это обычно делается у наших западных коллег.

Актуальной на сегодняшний день остается проблема раскрытия и расследования преступлений, предусмотренных ст. 326 УК РФ. В соответствии с российским уголовным законодательством подделка или уничтожение идентификационного номера транспортного средства (VIN) [1, стр. 108—113] является самостоятельным составом преступления. Вместе с тем зачастую оно связано с другими, представляющими повышенную общественную опасность деяниями: кража (ст. 158 УК РФ), грабеж (ст. 161 УК РФ), разбой (ст. 162 УК РФ) и образует в совокупности с ними сложные преступные схемы, основной целью которых является перепродажа похищенного транспортного средства как целого изделия или его разукomплектование и продажа деталей, узлов и агрегатов по отдельности. И если реализация элементов транспортного средства, не имеющих маркировочных обозначений, не вызывает серьезных затруднений, то для реализации транспортного средства как целого изделия необходимо соблюдение ряда условий, без которых его продажа становится попросту невозможной.

Для того чтобы сбыть похищенное транспортное средство, преступникам необходимо провести целый комплекс мероприятий по его легализации: изменить маркировочные данные; изготовить поддельные регистрационные документы и др. При наличии у преступников подлинных документов регистрационного учета на транспортное средство аналогичной марки и модели, которое, например, попало в серьезное дорожно-транспортное происшествие, задача значительно упрощается. В этом случае преступникам необходимо только изменить идентификационную маркировку.

Несмотря на то что совершение угонов и хищений транспортных средств в России в последние годы имеет устойчивую тенденцию к

сокращению (что характерно и для других стран [3], их количество пока остается на высоком уровне: по данным ГИБДД за 2020 г. в России было совершено 26 819 угонов, причем, их большая часть — именно с целью хищения [URL: <https://garage-mo.ru/raznoe/rejting-avtomobilej-po-ugonu-2.html>]). Кроме того, нельзя забывать и о повышенной общественной опасности части преступлений, объектом которых являются транспортные средства; помимо причинения значительного материального ущерба, их совершение зачастую сопряжено с насильственными действиями, представляющими угрозу для жизни и здоровья потерпевших.

При проведении экспертиз и исследований с целью установления первичной (заводской) маркировки транспортного средства эксперту приходится сталкиваться со многими проблемами, затрудняющими решение поставленных перед ним вопросов. Одна из основных на сегодняшний день — отсутствие непосредственного доступа сотрудников экспертно-криминалистических учреждений к информационным массивам заводов-производителей. Все дело в том, что в последнее время наблюдается переориентация в выборе способов криминального изменения первичной маркировки транспортных средств. Так, если в конце 1990-х — начале 2000-х гг. маркировочные обозначения в основном подвергались частичному изменению: изменялись элементы знаков, отдельные знаки или их группа (часть маркировочного обозначения), то в настоящее время в подавляющем большинстве случаев (по оценкам экспертов-практиков это 80—85%) заводская маркировка уничтожается полностью. Все известные исполнителям элементы комплектации с дополнительной и производственной маркировкой при этом демонтируются [1, стр. 109]. В результате таких действий процесс идентификации исследуемого транспортного средства сильно затруднен или невозможен вообще.

Решение основной задачи первого этапа экспертизы — установление факта изменения заводских маркировочных обозначений транспортного средства — больших затруднений у экспертов обычно не вызывает. При этом традиционные методы выявления при описанных выше обстоятельствах становятся абсолютно неэффективными. В этом случае непосредственный доступ экспертов к базам данных заводов-производителей в процессе производства экспертиз стал бы необходимым инструментом, расширяющим возможности экспертных учреждений по решению задач, связанных с идентификацией транспортных средств в новых условиях.

Рассматривая данную ситуацию, следует учитывать, что технология сборки транспортных средств на предприятиях-производителях предусматривает крепление на их кузове большого количества табличек с различного рода второстепенной маркировкой, не содержащей идентификационных данных. Некоторые из этих табличек крепятся в



труднодоступных местах (во внутренних полостях различных базовых деталей или сборочных единиц). В использовании метода, в научной литературе названного «информационным методом исследования», лежит принцип, при котором детали и агрегаты транспортных средств рассматриваются как носители криминалистически значимой информации, прочтение (декодирование) которой позволяет решить основную задачу, стоящую перед экспертом, — идентифицировать исследуемое транспортное средство, используя базы данных заводов-производителей. По мнению сотрудников экспертно-криминалистических подразделений органов внутренних дел, использование такого метода позволяет решать эту задачу практически во всех случаях. Неразрушающий характер этого метода предоставляет дополнительные возможности для исследования.

Безусловно, на этом пути существуют и определенные трудности, основной из которых на сегодняшний день является отсутствие юридически урегулированного, организационно разработанного и технически обеспеченного механизма, который позволял бы эксперту самостоятельно обращаться к внутрипроизводственным базам данных заводов-производителей и оперативно получать необходимую ему информацию, не используя устаревшую, но пока еще существующую практику направления через следователя письменных запросов. Учитывая, что исполнение требований, содержащихся в запросах, как правило, сильно затягивается, а в некоторых случаях запросы попросту игнорируются, эффективность проделанной до этого экспертом колоссальной работы практически сводится к нулю.

Решение означенной проблемы в первую очередь лежит в плоскости разработки нормативно-правовой базы, которая регламентировала бы все организационные и технические вопросы по созданию такого механизма. К большому сожалению, на сегодняшний день возможность непосредственного доступа к информационным массивам заводов-производителей является только концепцией, обсуждаемой на страницах научных изданий и в рамках научно-практических конференций. Действующее законодательство не позволяет решать вопросы информационного обеспечения процесса производства экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств в соответствии с современными требованиями. Так, согласно п. 2 ч. 4 ст. 57 УПК РФ и 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, что как раз и является основным препятствием к оптимизации информационных процессов. 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 существующих баз данных.

Таким образом, совершенно очевидно, что положения нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность экспертно-криминалистических учреждений и их сотрудников в сфере информационного обеспечения судебно-экспертной деятельности, существенно отстали от требований времени. 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.

Следует также сказать и о необходимости создания новых информационных ресурсов. Положительную роль, например, сыграло бы создание общероссийской информационной базы учета идентификационных номеров и учетных данных транспортных средств, выработавших свой ресурс и снятых с регистрационного учета для переработки в металлолом или не подлежащих восстановлению и дальнейшей эксплуатации после серьезных дорожно-транспортных происшествий, пожаров, стихийных бедствий и пр. Существование указанной базы данных позволило бы противодействовать использованию выведенных из эксплуатации транспортных средств в качестве доноров маркированных деталей и повысило бы эффективность расследования и раскрытия преступлений, связанных с хищением транспортных средств и неправомерным изменением или уничтожением их идентификационного номера.

В наши дни автотранспорт является неотъемлемой частью развития и жизни страны. Число автотранспортных средств растет с каждым годом, и вместе с тем возрастает и количество дорожно-транспортных происшествий. Особенностью преступлений, связанных с нарушением дорожного движения, является их значительная распространенность, а также повышенная общественная опасность.

Установление механизма расследуемого дорожно-транспортного происшествия, его причины, технического состояния фигурирующих в происшествии транспортных средств основывается, прежде всего, на исследовании следов, которые могут быть обнаружены на выступающих частях транспортных средств, на дорожном покрытии, придорожных объектах, на одежде и теле пострадавших.

Являясь следствием удара, давления, скольжения, разлома, разрыва, наложения, отслоения, отщипа и т.д., эти следы, как правило, в момент происшествия, несут информацию о внешнем строении слеодообразующего объекта и положении транспортных средств.

Поэтому при расследовании обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, контактного взаимодействия различных транспортных средств, установлении механизма происшествия требуется применение специальных знаний как в области устройства транспортных средств, так и в области трасологии.

Особенно применение этих знаний необходимо при инсценировке транспортного происшествия. Инсценировка представляет собой имитацию намеренного или случайного наезда на пешехода, столкновения автомобилей. Расследование таких происшествий зависит, во-первых, от полноты осмотра места происшествия и, во-вторых, от предварительного исследования следов, обнаруженных и изъятых при осмотре.

«В идеальном случае предварительное исследование перерастает в ситуационный анализ места происшествия, под которым понимают методику криминалистического исследования места происшествия, основанную на последовательном изучении отдельных видов следов, их сопоставлении друг с другом, с обстановкой до, во время и после совершения преступления и позволяющую на основе комплексного использования криминалистических и других специальных познаний формулировать выводы о последовательности действий участников события и их признаках» [2, стр. 179].

При выявлении инсценировки необходимо подвергать осмотру все пространство, где произошло преступное деяние: дорожное полотно и его элементы, транспортные средства, труп, повреждения водителей и т.п.

При этом специалист на месте происшествия должен обращать внимание на негативные обстоятельства, т.е. на следы и другие факты, которые противоречат заявленным обстоятельствам.

При осмотре дорожного полотна необходимо обращать внимание на осыпь осколков разбитых фарных рассеивателей, зеркал, наличие отделившихся частиц лакокрасочного покрытия, длину тормозного пути или его отсутствие и др., которые могут не соответствовать заявленным обстоятельствам.

По следам на транспортных средствах необходимо обращать внимание:

- на одномоментность возникновения повреждений;
- глубину повреждений от следообразующих поверхностей транспортных средств;
- направление образования повреждений;
- перенос частиц лакокрасочного покрытия с одного транспортного средства на другое.

При осмотре транспортных средств, расположенных на месте происшествия, необходимо обратить внимание на факторы, говорящие о механизме столкновения:

- траекторию схождения и расхождения транспортных средств;

— угол между продольными осями транспортных средств или их выступающих частей;

— площадь перекрытия контактирующих частей транспортных средств и др.

Проиллюстрируем вышесказанное на примере материалов дела по инсценировке столкновения двух транспортных средств. 16 октября 2019 г. произошло дорожно-транспортное происшествие с участием двух транспортных средств ВАЗ 21150 и Пежо 4007.

Перед специалистом был поставлен вопрос: соответствуют ли повреждения транспортного средства Пежо, указанные в административном деле по факту дорожно-транспортного происшествия заявленным обстоятельствам происшествия от 16 октября 2019 г.?

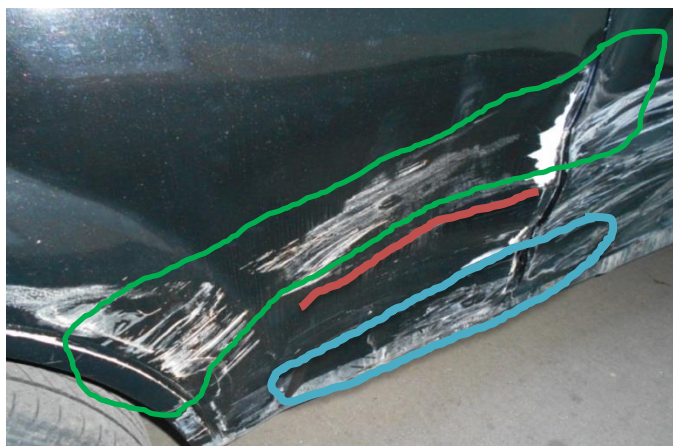
При осмотре транспортного средства Пежо специалистом было выявлено следующее:

— правая передняя дверь повреждена. Повреждение располагается на расстоянии 0,38—0,84 м от опорной поверхности, носит статико-динамический характер и выражается в деформации металла, направленного снаружи внутрь и в нескольких массивах динамических следов, направленных спереди назад. Массивы следов разнонаправленные, пересекаются друг с другом, что свидетельствует об их накопительном характере. Внутренняя обшивка двери деформирована. На торце двери имеются многочисленные сколы лакокрасочного покрытия со следами ржавчины, что говорит об их накопительном характере (рис. 1);



**Рис. 1. Пересекающиеся массивы динамических следов на правой передней двери автомобиля Пежо 4007**

— правая задняя дверь повреждена. Повреждение располагается на расстоянии 0,38—0,75 м от опорной поверхности, носит статико-динамический характер и выражается в деформации металла, направленного снаружи внутрь и в нескольких массивах динамических следов и отдельных динамических следах (царапин), направленных спереди назад (рис. 2). Наличие отдельных друг от друга массивов следов и отдельных царапин свидетельствует об их накопительном характере.



**Рис. 2. Разнонаправленные динамические повреждения на задней правой двери автомобиля Пежо 4007**

Это позволило специалисту прийти к выводу, что все вышеописанные повреждения автомобиля Пежо 4007 получены не одномоментно, носят накопительный характер и не соответствуют заявленным обстоятельствам.

### **Выводы**

Особенностью транспортных преступлений, связанных с нарушением дорожного движения, является их значительная распространенность и повышенная общественная опасность. Установление механизма дорожно-транспортного происшествия, его причины, технического состояния фигурирующих в происшествии транспортных средств требует применения специальных знаний, которые должны обеспечивать комплексность в собирании следов преступления, их исследовании и использовании, которое может осуществляться как в непроцессуальной, так и в процессуальной формах.

Возможность их использования в доказательственных целях различна, однако достоверность результатов научно-технического исследования, осуществляемого в лабораторных условиях, не менее надежна, чем достоверность выводов судебных экспертов. Результаты таких исследований могут вводиться в процесс, используя тот же отработанный на практике алгоритм введения в процесс иных результатов оперативно-розыскной деятельности.

Таким образом, своевременное применение специальных средств и методов, использование различных форм специальных знаний, являющихся средством познания и доказывания, способствуют эффективному раскрытию и расследованию преступлений на транспорте.

### **Литература**

1. Жаворонков, В. А. К вопросу о нормативно-правовых проблемах информационного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств / В. А. Жаворонков // Сборник научных трудов Международной конференции «Актуальные проблемы судебно-

- экспертной деятельности» (Москва, 25 июня 2020 г.). — Москва : Московский университет МВД Российской Федерации им. В. Я. Кикотя, 2020.
2. Хрусталеv, В. Н. Участие специалиста криминалиста в следственных действиях и оперативно-розыскных мероприятиях : учебное пособие / В. Н. Хрусталеv, О. А. Щеглов. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2018.
  3. Tarah Hodgkinson, Martin A. Andresen, Graham Farrell. The decline and locational shift of automotive theft: A local level analysis // Journal of Criminal Justice. — March 2016. — Volume 44. — P. 49—57.

#### References

1. Zhavoronkov, V. A. K voprosu o normativno-pravovykh problemakh informatsionnogo obespecheniya sudebnoy ekspertizy markirovochnykh oboznacheniy transportnykh sredstv [On the issue of regulatory and legal problems of information support of forensic examination of vehicle marking designation] / V. A. Zhavoronkov // Sbornik nauchnykh trudov Mezhdunarodnoy konferentsii «Aktual'nyye problemy sudebno-ekspertnoy deyatel'nosti» (Moskva, 25 iyunya 2020 g.). — Moskva : Moskovskiy universitet MVD Rossiyskoy Federatsii im. V. YA. Kikotya, 2020.
2. Khrustalev, V. N. Uchastiye spetsialista kriminalista v sledstvennykh deystviyakh i operativno-rozysknykh meropriyatiyakh : uchebnoye posobiye [Participation of a specialist criminalist in investigative actions and operational-search measures: a tutorial] / V. N. Khrustalev, O. A. Shcheglov. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2018.
3. Tarah Hodgkinson, Martin A. Andresen, Graham Farrell. The decline and locational shift of automotive theft: A local level analysis // Journal of Criminal Justice. — March 2016. — Volume 44. — P. 49—57.