

Некоторые особенности информационного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств

В.А. Жаворонков

ФГБОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», Юридический институт, Москва 127994, Россия

Аннотация. Рассмотрены структура, особенности формирования информационного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств и требования, предъявляемые к информационным источникам. Исследованы проблемы организации и функционирования системы информационного обеспечения и предложены возможные пути их решения. Раскрыты возможности некоторых разделов информационного обеспечения для решения задач, стоящих перед судебной экспертизой маркировочных обозначений транспортных средств.

Ключевые слова: информация, информационное обеспечение, транспортные средства, экспертиза маркировочных обозначений транспортных средств, идентификационная маркировка

Для цитирования: Жаворонков В.А. Некоторые особенности информационного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств // Теория и практика судебной экспертизы. 2018. Том 13. № 3. С. 31–37. <https://doi.org/10.30764/1819-2785-2018-13-3-31-37>

Some Peculiarities of Information Support for Forensic Analysis of Vehicle Identification Markings

Vladimir A. Zhavoronkov

Institute of Legal Studies of the Russian University of Transport, Moscow 127994, Russia

Abstract: The paper examines the structure and peculiarities of developing information support for the forensic analysis of vehicle markings, along with requirements for relevant information resources. Problems related to the organization and functioning of the information management system are investigated, and possible solutions are suggested. In addition, the author describes the capacity of some specific elements of information support systems to address problems facing the vehicle markings examiner.

Keywords: information, information support, motor vehicles, analysis of vehicle markings, identification markings

For citation: Zhavoronkov V.A. Some Peculiarities of Information Support for Forensic Analysis of Vehicle Identification Markings. *Theory and Practice of Forensic Science*. 2018. Vol. 13. No. 3. P. 31–37. (In Russ). <https://doi.org/10.30764/1819-2785-2018-13-3-31-37>

В последнее время в научной литературе неоднократно поднимался вопрос о необходимости совершенствования информационного обеспечения различных видов экспертиз. Актуальность этой проблемы на сегодняшний день определяется, с одной стороны, постоянным ростом объема информации, необходимой для решения различных практических задач, связанных с осуществлением экспертной деятельности, с другой – отсутствием во многих случаях систематизированных банков дан-

ных, позволяющих оперативно решать эти практические задачи. Судебно-экспертная деятельность, важнейшая в борьбе с преступностью, в настоящий момент как никогда нуждается в обеспечении необходимой информацией.

Судебная экспертиза маркировочных обозначений транспортных средств (МОТС) представляет собой один из видов судебно-технической экспертизы, информационное обеспечение которой является непременным условием выполнения за-

дач, стоящих перед ней. Но вопрос обеспечения необходимой информацией именно экспертизы МО ТС стоит особенно остро. Это обусловлено рядом причин.

Во-первых, существующие методики проведения экспертизы МО ТС, разработанные несколько десятилетий назад, не получили должного развития в связи с изменениями технологий производства автотранспортных средств в целом и нанесения маркировочных обозначений в частности. За последние 20 лет было написано незначительное количество научных работ, описывающих методику проведения экспертиз данного вида. К их числу можно отнести работы А.А. Нагайцева [1], В.Е. Долинского с соавторами [2], Е.А. Китайгородского с соавторами [3] и некоторые другие. Цельным научным исследованием непосредственно в данной области является, пожалуй, только диссертация Е.В. Чесноковой 2007 года¹. Диссертации А.В. Лесных 2001 года², П.А. Жердева 2014 года³ и еще ряд других работ лишь отчасти связаны с проблематикой проведения экспертизы МО ТС и в основном посвящены правовым проблемам расследования угонов и краж автотранспортных средств.

Во-вторых, данные о технологиях нанесения маркировки и производственно-справочная информация отнесены производителями транспортных средств к информации, имеющей статус «для служебного пользования». В свободном доступе такая информация отсутствует, и ее получение по официальным каналам, как правило, сопряжено с огромными затратами времени и бюрократическими проволочками. Во многих случаях она недоступна вообще. Эта проблема оговаривалась в работах многих авторов, например Е.В. Чеснокова пишет: «Многие из представительства зарубежных предприятий-изготовителей транспортных средств (дилерств), чье информационное обеспечение необходимо для проведения экспертиз и исследований маркировочных обозначений

транспортных средств, либо сильно затягивают процесс общения и предоставления необходимых данных, либо вовсе отказываются сотрудничать»⁴.

В-третьих, как указано в научных работах, опубликованных еще в 90-х годах прошлого столетия, расследование и раскрытие угонов и краж транспортных средств осложняется «...отсутствием обобщенных систематизированных сведений о местах нанесения маркировочных данных и признаках их подделки; отсутствием специальных методик по выявлению транспортных средств с измененными маркировочными данными и т. п.» [4, с. 3]. И если в данном случае речь идет о ситуации конца 80-х годов прошлого столетия, когда многообразие маркировок на ТС сводилось к достаточно ограниченному (с современной точки зрения) количеству марок и моделей транспортных средств, изготавливаемых преимущественно отечественными производителями, то что говорить о теперешней ситуации.

В настоящее время на территории нашей страны уже функционирует 16 сборочных заводов зарубежных производителей, выпускающих немногим менее 100 моделей автомобилей различных марок⁵. По прогнозам количество сборочных заводов и выпускаемых ими транспортных средств в будущем будет только увеличиваться, о чем свидетельствует, например, начало строительства сборочного завода концерна Daimler-Benz AG в Солнечногорском районе Московской области согласно специальному инвестиционному контракту в рамках постановления Правительства РФ № 708 от 16.07.2015⁶. Если в 2017 году количество машин зарубежных марок, выпущенных предприятиями, расположенными на территории нашей страны, составляло 26705 тыс. автомобилей, то по прогнозам в 2019 году их выпуск возрастет до 30141 тыс. [5].

Между тем проблема отсутствия обобщенных систематизированных данных, в

¹ Чеснокова Е.В. Экспертное исследование маркировочных обозначений на транспортных средствах по делам, связанным с их незаконным завладением: дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2007. 189 с.

² Лесных А.В. Расследование подделки или уничтожения идентификационного номера транспортного средства: дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 2001. 216 с.

³ 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. Хабаровск, 2014. 198 с.

⁴ Чеснокова Е.В. Экспертное исследование маркировочных обозначений на транспортных средствах по делам, связанным с их незаконным завладением: дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2007. 189 с. (С. 148).

⁵ РБК Autonews. URL: <https://www.autonews.ru/news/58adсa6a9a79479c3a3967a8/>

⁶ Постановление Правительства РФ от 16.07.2015 № 708 (ред. от 16.12.2017) «О специальных инвестиционных контрактах для отдельных отраслей промышленности» (вместе с «Правилами заключения специальных инвестиционных контрактов»). URL: <http://legallacts.ru/doc/postanovlenie-pravitelstva-rf-ot-16072015-n-708/>

том числе информационно-справочного характера, необходимых для решения задач экспертизы МО ТС, по-прежнему остается нерешенной. Сейчас, как и 20 лет назад, доступ к базам данных заводов-изготовителей закрыт. Соответствующие государственные структуры за это время не проявили должного интереса к решению этой проблемы. Выпуск справочных материалов в этот период был ограничен незначительным количеством специализированных печатных изданий, например несколькими справочниками из серии «Библиотека работника ГАИ» и «Библиотека работника Госавтоинспекции», опубликованными еще в конце 90-х – начале 2000-х годов.

В-четвертых, согласно научным данным ежегодно информационный массив во всех областях знаний увеличивается на 30 %, и за пять предыдущих лет человечеством было произведено информации больше, чем за всю предшествующую историю⁷. Увеличение объема информации, которая потенциально может быть использована при проведении экспертизы МО ТС, происходит стремительными темпами, и эти темпы, пожалуй, выше, чем в каком-либо другом виде экспертизы. В подтверждение можно привести следующие цифры: каждые два года производители легковых автомобилей обновляют модельный ряд выпускаемой ими продукции⁸. Если на 1 января 2016 года в нашей стране было зарегистрировано 40,9 млн легковых автомобилей, то на 1 января 2018 года, по данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», их количество составило 42,4 млн⁹, а это около 1,5 млн новых производственных карточек транспортных средств с различными производственными данными и маркировочными обозначениями деталей и агрегатов. И это далеко не вся внутрипроизводственная информация за последние два года.

Таким образом, очевидно, что организация научно обоснованной системы информационного обеспечения экспертизы МО ТС – один из ключевых вопросов «объективности, всесторонности и полноты исследований, проводимых с использо-

ванием современных достижений науки и техники»¹⁰.

Что же представляет собой система информационного обеспечения экспертизы МО ТС, в чем ее суть?

Исходя из целей и задач, стоящих перед системой информационного обеспечения, ее суть можно сформулировать следующим образом: система информационного обеспечения экспертизы МО ТС – это комплекс взаимосвязанных мероприятий (операций), проводимых в определенной последовательности, направленных на решение задач, стоящих перед экспертизой МО ТС, и обуславливающих эффективное функционирование этой системы. Краткое, но достаточно полное определение информационного обеспечения экспертной деятельности сформулировал А.Ю. Бутырин, указав, что «под информационным обеспечением судебной экспертизы следует понимать организованную и научно обоснованную систему поиска, обработки и выдачи информации» [6, с. 234]. Приняв за основу предложенное выше определение А.Ю. Бутырина, следует отметить, что все элементы деятельности по поиску, обработке и выдаче информации должны быть согласованы между собой и организованы таким образом, чтобы система информационного обеспечения позволяла успешно решать задачи, цель которых – проведение экспертных исследований на строго научной основе и в кратчайшие сроки.

Но сама по себе даже безукоризненно организованная система поиска, обработки и выдачи информации не позволит выполнить поставленные перед ней задачи, если она не будет базироваться на научно обоснованных, проверенных практикой методах. Информационное обеспечение как вид деятельности должно опираться на уже полученные до этого наукой знания, учитывать объективные условия и специфические черты той области знаний, в которой предполагается использование получаемой информации.

Рассматривая экспертизу МО ТС как процесс взаимосвязанных операций, ее можно условно разделить на два этапа. Целью первого этапа экспертизы является установление наличия или отсутствия факта изменения первичной идентификационной маркировки транспортного сред-

⁷ Википедия. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Информационный_взрыв.

⁸ 4x4 Club. URL: <http://media.club4x4.ru/14885-avtoproizvoditeli-menyayut-modelnyj-ryad-kazhduyu-paru-let-a-restajling-sluchaetsya-chut-li-ne-ezhegodno.html>

⁹ АВТОСТАТ. Аналитическое агентство. URL: <https://www.autostat.ru/infographics/33675/>

¹⁰ Федеральный закон от 31.06.2001 № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации».

ства, а также маркировочных обозначений его деталей и агрегатов. Необходимость проведения дальнейших исследований будет зависеть от того, в какой форме будут сформулированы результаты этого этапа экспертизы. Если результаты исследования будут свидетельствовать об отсутствии признаков изменения первичной маркировки, то необходимость в проведении дальнейшего исследования отпадет сама по себе. В случае же положительного ответа исследование с целью установления знаков (букв и цифр) первичной маркировки остается актуальным.

Организованная и научно обоснованная система информационного обеспечения может сыграть важную роль как на первоначальном этапе проведения экспертизы, когда решается вопрос о том, изменена или не изменена первичная маркировка, так и на этапе установления ее содержания. Эффективное использование ресурсов системы информационного обеспечения позволит сократить временные затраты на проведение исследований, избежать трудоемких операций и повысит эффективность работы эксперта.

На первоначальном этапе организации системы информационного обеспечения экспертизы МО ТС необходимы поисковые мероприятия для установления сведений, которые потенциально могут быть использованы при проведении экспертизы маркировочных обозначений. Информация, которую предполагается использовать при проведении экспертиз этого вида, должна соответствовать следующим основным требованиям.

– Актуальность – свойство информации, позволяющее ее использование для решения каких-либо задач в настоящий момент. Актуальной может быть и информация, появившаяся в последнее время, и информация, уже давно используемая в практике, но имеющая значение для решения сегодняшних задач.

– Объективность – степень соответствия информации реальной действительности. «Информация объективна, если она не зависит от методов ее фиксации, чье-либо мнения, суждения» [7, с. 12]. Поэтому объективной следует считать ту информацию, в которую методы ее получения вносят меньший субъективный элемент.

– Достоверность – свойство, свидетельствующее о получении информации из источников, заслуживающих доверия. О

достоверности информации может свидетельствовать и то, что она не противоречит аналогичной информации, полученной из других источников.

– Полнота – свидетельствует об изучении того или иного явления со всех сторон и характеризует информацию как достаточную для принятия какого-либо решения. Вместе с тем ни в коем случае полнота информации не должна являться предпосылкой для окончания процесса ее поиска и получения.

– Полезность – получаемая информация не должна содержать сведений, которые впоследствии не будут использованы для решения поставленных задач. Безусловно, при получении первичной информации в некоторых случаях сразу трудно однозначно оценить ее полезность, особенно если объем и скорость поступления информации велики. Поэтому нельзя исключить полностью наличия в получаемой информации данных, которые по тем или иным причинам впоследствии будут исключены из общего объема полезной информации.

– Однозначность – это свойство, характеризующее конкретную определенность информации и не допускающее двух и более ее толкований.

Структура информационного обеспечения производства судебных экспертиз «... должна определяться целями и задачами экспертиз того или иного вида» [8, с. 44]. Рассматривая ранее приведенное определение структуры информационного обеспечения, которое включает в себя все звенья, необходимые для эффективного функционирования системы, ее все-таки следует дополнить еще одним элементом, без которого в современных условиях, пожалуй, невозможно гарантировать использование информационного контента. Помимо элементов «поиск», «обработка» и «выдача», в структуре информационного обеспечения необходим еще и такой элемент, как ее «хранение». Хотя в некоторых источниках хранение информации включено в процесс ее обработки: «обработка информации (данных): совокупность операций, связанных с хранением, поиском, анализом, оценкой, воспроизведением информации с целью представления ее в виде данных, удобных для использования потребителями»¹¹.

¹¹ ГОСТ 7.0-99. Система стандартов по информации, библиотечному и издательскому делу. Информационно-библиотечная деятельность, библиография. Термины и определения (пункт 3.2.1.3). URL: <http://docs.cntd.ru/document/1200004287>

Но, думается, это не совсем верно. Под обработкой информации следует понимать «упорядочение собранных материалов путем их систематизации...» [9, с. 37]. Стоит также согласиться с мнением, что «обработка информации – это результат преобразования (сортировка, группировка, обогащение, сравнение и т. д.) в формы, удобные для работы» [10, с. 20]. Таким образом, правильнее будет считать, что хранение информации – это самостоятельный элемент работы с ней в рамках системы информационного обеспечения, заключающийся в обеспечении возможности ее получения по запросам конечных потребителей в необходимом объеме и в установленные сроки. Кроме того, хранение информации в структуре информационного обеспечения именно экспертизы МО ТС играет важную и вместе с тем специфичную роль, что требует ее выделения в самостоятельный элемент. Это связано с тем, что в общей системе информации, обеспечивающей производство судебных экспертиз этого вида, предполагается наличие сегментов, доступ к которым необходимо ограничивать, и не допускать возможность несанкционированного получения сведений, содержащихся в них. К таким сегментам можно отнести:

1. Внутрипроизводственные базы данных готовой продукции сборочных заводов зарубежных производителей, расположенных на территории нашей страны, а также заводов-изготовителей отечественных марок автомобилей. Интерес для экспертов в данном случае представляют хранящиеся в электронном виде карточки с техническими данными выпущенных автотранспортных средств, в которых сосредоточена вся информация об их комплектации и маркировочных обозначениях. Раньше для получения таких сведений необходимо было обращаться с письменным запросом на завод-изготовитель транспортного средства либо к официальному представителю производителя на территории России, что было сопряжено со значительными сложностями. Сейчас, когда подавляющее большинство ТС зарубежных марок, встречающихся на российских дорогах, собирается на заводах, расположенных на территории нашей страны, доступ к таким базам данных может и должен быть упрощен. Возможность обращения к внутризаводским базам данных теперь является всего лишь вопросом межведомственных согласований. Технические условия и возможно-

сти для получения необходимой информации заинтересованными субъектами уже давно существуют.

2. Аналогичные базы данных заводов-изготовителей зарубежных производителей транспортных средств, расположенных за пределами Российской Федерации. В настоящий момент количество таких автомобилей неуклонно сокращается из-за роста количества автомобилей зарубежных марок, собираемых на территории нашей страны. Вместе с тем пока существует сегмент рынка, где присутствуют транспортные средства, производящиеся в других странах, доступ к этим базам данных также должен быть обеспечен. Решение данного вопроса связано с определенными трудностями, обусловленными как корпоративными интересами производителей, так и отсутствием соответствующих соглашений между производителями и стороной, заинтересованной в получении этой информации. Но в любом случае усилия, направленные на решение этих проблем, должны предприниматься.

Вопрос об использовании внутрипроизводственных баз данных при проведении экспертизы МО ТС в специальной литературе обсуждается уже достаточно давно. К сожалению, единого мнения среди ученых по этому вопросу пока нет. Между тем использование внутрипроизводственных баз данных, когда экспертными методами установить первичную идентификационную маркировку невозможно, позволило бы во многих случаях идентифицировать исследуемое транспортное средство. Тогда бы результативность экспертных исследований значительно выросла. Поэтому представляется правильным мнение, что «использование в экспертизе маркировочных обозначений информации, полученной из внутрипроизводственных баз данных, является важной составляющей для данного вида экспертного исследования»¹².

3. Информационно-поисковые системы, позволяющие эксперту в короткие сроки и безошибочно проверять корректность идентификационных номеров автотранспортных средств и устанавливать их технические данные, закодированные в идентификационном номере. Примеры:

¹² Чеснокова Е.В. Экспертное исследование маркировочных обозначений на транспортных средствах по делам, связанным с их незаконным завладением: дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2007. 189 с.

система NOMERA для проверки корректности идентификационных номеров автомобилей Mercedes-Benz [11, с. 37–38, 12] и VINASSIS для проверки корректности идентификационных номеров автомобилей, произведенных на территории Американского континента или предназначенных для продажи на его территории. Существуют и другие аналогичные программы проверки корректности идентификационных номеров, например для автомобилей BMW. У информационно-поисковых систем такого типа есть свои положительные стороны, но есть и определенные недостатки. К положительным сторонам следует отнести возможность оперативной проверки корректности идентификационной маркировки и установления различных технических данных исследуемого ТС. Простой пример: если при расчете контрольного знака транспортного средства производства США вручную в среднем уходит 4 мин. 48 сек. (приведенный показатель получен при экспериментальном расчете контрольного знака десяти идентификационных номеров автором статьи в процессе ее написания), то при использовании информационно-поисковой системы VINASSIS на эту же операцию уходит в среднем 34 сек. (условия эксперимента те же). Технические характеристики транспортного средства при использовании системы устанавливаются параллельно с расчетом контрольного знака. Количество же времени, необходимого на установление тех же технических характеристик транспортного средства в ручном режиме, расчету не подлежит. Существенным недостатком таких систем является их актуальность на момент создания приложения. Причиной тому является тот факт, что в приложение не может попасть информация о транспортных средствах, произведенных после того, как оно было сформировано. Поэтому информационно-поисковые системы такого типа нуждаются в регулярном обновлении, и это является основной задачей системы информационного обеспечения экспертизы МО ТС в этом направлении. С технической точки зрения регулярное обновление приложений не является серьезной проблемой. Действительная же проблема в создании и эффективном функционировании информационно-поисковых систем типа NOMERA или VINASSIS – в административно-правовой и в финансовой сфере.

Внедрение в экспертную практику таких информационно-поисковых систем сократит время производства экспертизы и сделает возможным подтверждение проведенных исследований другими методами, а возможное их объединение в дальнейшем с базами данных заводов-изготовителей позволит выполнять экспертизы на более совершенном уровне.

4. Общероссийскую информационную базу учета идентификационных номеров и учетных данных автотранспортных средств, не подлежащих восстановлению и дальнейшей эксплуатации, которая структурирована по следующим показателям:

- транспортные средства, выработавшие свой ресурс и снятые с регистрационного учета для переработки в металлолом;
- транспортные средства, не подлежащие восстановлению после полученных повреждений в результате дорожно-транспортных происшествий, стихийных бедствий, пожаров и пр.

Создание таких баз данных преследует прежде всего профилактические цели в борьбе с незаконным завладением ТС, среди которых можно выделить следующие:

- предупреждение преступлений, связанных с изменением маркировочных обозначений похищенных транспортных средств под регистрационные данные автомобилей, не подлежащих восстановлению по вышеуказанным причинам;
- предупреждение использования деталей и агрегатов транспортных средств, не подлежащих восстановлению в качестве доноров для замены маркируемых деталей и агрегатов на похищенных ТС.

Система информационного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений автотранспортных средств может включать в себя и другие разделы. Это могут быть: электронные и печатные справочные пособия по типу ранее выпускаемых изданий из серии «Библиотека работника ГАИ», различные электронные коллекции (например, заводских табличек ТС), иллюстрированные материалы и пр. Главное, чтобы система информационного обеспечения экспертизы МО ТС оперировала информацией, которая соответствовала бы всем необходимым требованиям и позволяла успешно и оперативно решать стоящие перед экспертами задачи.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Нагайцев А.А. Исследование маркировочных обозначений легковых автомобилей зарубежного производства: учеб. пособие. М.: БИНОМ, 1999. 258 с.
2. Долинский В.Е., Баранов А.В., Майорова Г.В. Исследование нестандартных маркировочных обозначений узлов и агрегатов автотранспортных средств отечественного и зарубежного производства: справочно-метод. пособие (для экспертов, сотрудников ГИБДД, дознавателей, следователей). СПб: Питер, 2004. 288 с.
3. Китайгородский Е.А., Чесноков В.Е., Чеснокова Е.В. Современные методы исследования маркировочных обозначений транспортных средств: метод. рекомендации. М.: ЭКЦ МВД России, 2009. 48 с.
4. Митричев Л.С. Исследование маркировочных данных автотранспортных средств: учеб. пособие. М.: ВНИИ МВД СССР, 1990. 128 с.
5. Чупров А. Иномарки захватили российские дороги // За рулем.РФ. 2015. URL: www.zr.ru/content/articles/779343-inomarki-zaxvatili-rossijskie-dorogi
6. Бутырин А.Ю. Теория и практика судебной строительно-технической экспертизы. М.: Городец, 2006. 544 с.
7. Грошев А.С. Информатика: учебник для вузов. Архангельск: Арханг. гос. тех. ун-т, 2010. 148 с.
8. Эйсман А.А., Эдзубов Л.Г. Информационное обеспечение и автоматизация судебной экспертизы // Вопросы судебной экспертизы. Сб. науч. тр. Вып. 43. М.: ВНИИСЭ, 1980. С. 27–52.
9. Советов Б.Я., Цехановский В.В. Информационные технологии: учебник для вузов. М.: Высшая школа, 2003. 263 с.
10. Кузнецов И.Н. Информация: сбор, защита, анализ: учебник по информационно-аналитической работе. М.: Яуза, 2001. 107 с.
11. Чеснокова Е.В., Кулик С.Д., Кондаков А.А. Особенности маркирования легковых и грузовых автомобилей марки «Мерседес-Бенц» // Теория и практика судебной экспертизы. 2016. № 2 (42). С. 32–39.
12. Кулик С.Д., Ткаченко К.И., Кондаков А.А. Эффективный алгоритм для анализа идентификационных номеров автомобилей // Вестник национального исследовательского ядерного университета «МИФИ». 2015. Т. 4. № 5. С. 464–468.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Жаворонков Владимир Алексеевич – старший преподаватель кафедры уголовного права, уголовного процесса и криминалистики Российского университета транспорта (МИИТ); e-mail: telec121.57@mail.ru.

REFERENCES

1. Nagaitsev A.A. *Analysis of identification markings on foreign-made passenger cars: A manual*. Moscow: BINOM, 1999. 258 p.
2. Dolinskii V.E., Baranov A.V., Maiorova G.V. *Analysis of non-standard markings on units and assemblies in domestic and foreign-made vehicles: A reference guide (for forensic examiners, traffic police, and investigators)*. Saint Petersburg: Piter, 2004. 288 p.
3. Kitaigorodskii E.A., Chesnokov V.E., Chesnokova E.V. *Modern methods in vehicle markings analysis: Methodological recommendations*. Moscow: EKTs MVD Rossii, 2009. 48 p.
4. Mitrichev L.S. *Analysis of motor vehicle identification markings: A manual*. Moscow: VNII MVD SSSR, 1990. 128 p.
5. Chuprov A. Foreign cars take over Russian roads. *Za rulem.RF*. 2015. URL: www.zr.ru/content/articles/779343-inomarki-zaxvatili-rossijskie-dorogi
6. Butyrin A.Yu. *The theory and practice of construction forensics*. Moscow: Gorodets, 2006. 544 p.
7. Groshev A.C. *Computer science: A college textbook*. Arkhangel'sk: Arkhang. gos. tekhn. un-t, 2010. 148 p.
8. Eisman A.A., Edzhubov L.G. *Information support and automation in forensic science. Issues in forensic science. Collection of scientific works*. Moscow: VNIISE, 1980. Vol. 43. P. 27–52.
9. Sovetov B.Ya., Tsekhanovskii V.V. *Information technologies: A college textbook*. Moscow: Vysshaya shkola, 2003. 263 p.
10. Kuznetsov I.N. *Information: collection, protection, analysis: A textbook on information analysis*. Moscow: Yauza, 2001. 107 p.
11. Chesnokova E.V., Kulik S.D., Kondakov A.A. Vehicle Identification Markings on Mercedes Benz Passenger Cars and Trucks. *Theory and Practice of Forensic Science*. 2016. No. 2(42). P. 32–39. (In Russ.)
12. Kulik S.D., Tkachenko K.I., Kondakov A.A. Efficient Algorithm of Pattern Recognition for the Identification of Car Numbers. *Vestnik natsional'nogo issledovatel'skogo universiteta «MIFI»*. 2015. Vol. 4. No. 5. P. 464–468. (In Russ.)

ABOUT THE AUTHOR

Zhavoronkov Vladimir Alekseevich – Senior Lecturer at the Department of Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics of the Institute of Legal Studies of the Russian University of Transport (MIIT); e-mail: telec121.57@mail.ru.

Статья поступила 10.06.2018

Received 10.06.2018