

## АНАЛИЗ ОШИБОК ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ЭКСПЕРТИЗЫ МАРКИРОВОЧНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

**Е.В. Чеснокова**<sup>1,2</sup>

<sup>1</sup> Федеральное бюджетное учреждение Российский федеральный центр судебной экспертизы при Министерстве юстиции Российской Федерации, Москва 109028, Российская Федерация

<sup>2</sup> ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов», Москва 117198, Российская Федерация

**Аннотация.** Рассмотрены некоторые гносеологические и процессуальные ошибки, возникающие при производстве экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств. Сделан вывод о том, что на появление экспертных ошибок, характерных для данного вида экспертиз, влияют его методические и организационные особенности. По отношению к типовым ошибкам, описанным ведущими учеными, у экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств имеются свои исключения, которые позволяют расширить наше представление о ней.

**Ключевые слова:** *экспертные ошибки, экспертиза маркировочных обозначений транспортных средств, производственные базы данных, оценка заключения эксперта, неполное описание объектов экспертизы*

**Для цитирования:** Чеснокова Е.В. Анализ экспертных ошибок при производстве экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств // Теория и практика судебной экспертизы. 2017. Том 12. № 2. С. 75–81.

---

### ANALYSIS OF EXPERT ERRORS IN VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER VERIFICATION

**Elena V. Chesnokova**<sup>1,2</sup>

<sup>1</sup> The Russian Federal Centre of Forensic Science of the Ministry of Justice of the Russian Federation, Moscow 109028, Russian Federation

<sup>2</sup> Russian Peoples' Friendship University (RUDN University), Moscow 117198, Russian Federation

**Abstract.** The author examines some gnoseological and procedural errors that occur in the course of forensic verification of vehicle identification numbers (VINs). Their conclusion is that expert errors associated with this type of forensic examination arise due to its methodological and organizational characteristics. With respect to the common types of errors documented by leading researchers, VIN verification demonstrates some exceptions that help to expand our understanding of this area of forensic practice.

**Keywords:** *expert errors, verification of vehicle identification numbers, production databases, evaluation of expert opinion, incomplete description of evidence*

**For citation:** Chesnokova E.V. Analysis of expert errors in vehicle identification number verification. *Theory and Practice of Forensic Science*. 2017. Vol. 12. No 2. P. 75–81.

---

Анализ экспертной практики приводит к пониманию необходимости осмысления допускаемых ошибок. Выделяют следующие классы типичных ошибок, совершаемых в процессе производства судебных экспертиз: процессуального характера,

гносеологические и деятельностные [1, с. 9]. В каждом классе экспертных ошибок имеются соответствующие их виды и разновидности. Например, в классе типичных ошибок гносеологического характера отмечают формально-логические – среди них



**Рис. 1.** Фрагмент алгоритма экспертного исследования маркировочного обозначения транспортного средства

**Fig. 1.** Fragment of the forensic algorithm for VIN verification

и отсутствие логической обусловленности последовательности стадий экспертного исследования, и противоречивые выводы экспертов по одному и тому же предмету, и внутренняя противоречивость заключения, и недостаточная мотивированность выводов эксперта [1, с. 25]. Указанные разновидности ошибок базируются на недостаточном знании и понимании частной экспертной методики, ее отдельных стадий. Однако даже при знании методики исследования обнаруживаются ошибки при проведении отдельных исследований для решения промежуточных задач. Обычно, говоря о наличии специфики отдельного рода (вида) судебных экспертиз, прежде всего подразумевают внушительный объем необходимых базовых знаний и информации как внешней (научно-публицистическая литература), так и получаемой посредством научных исследований, проводимых в связи с развитием самой экспертизы. Так, знание о современных достижениях и рекоменда-

циях по их использованию в практике производства экспертиз позволяет эксперту проводить исследования с большей эффективностью. Отсутствие такового, как правило, приводит к фактическим (предметным) ошибкам. Как отмечают ведущие ученые, фактические ошибки обусловлены незнанием предмета, фактического положения дел и могут быть замечены и исправлены только теми, кто знаком с самим предметом, о котором идет речь [1, с. 26; 2, с. 397]. Это можно проиллюстрировать следующим примером. Согласно методике экспертизы маркировочных обозначений (МО) транспортных средств (ТС), для установления первоначального идентификационного номера ТС рекомендуется произвести поиск и исследование производственных (наиболее идентификационно значимых) номеров отдельных деталей и агрегатов ТС, определить точную дату его производства, цвет лакокрасочного покрытия. Далее по стандартной форме заполнить запрос в производственную базу данных предприятия-изготовителя ТС и затем произвести сравнение полученной информации с исследуемым ТС (рис. 1) [3, с. 65].

Анализ большого количества заключений эксперта по производству экспертиз МО ТС приводит к выводу, что наиболее распространенной ошибкой при использовании указанного метода является неправильное определение экспертом необходимых для формирования запроса и дальнейшего обращения в базу данных номеров отдельных деталей и агрегатов ТС. Это может происходить от того, что, зная о сущности метода, эксперт не учитывает, например, даты производства конкретных моделей ТС согласно официальным данным предприятия-изготовителя, которые публикуются в зарубежных журналах, в переводной литературе. Обычно преступники, изменяя МО на ТС, обновляют и дату производства (как правило, на видимых деталях кузова). Но в скрытых полостях кузова ТС могут остаться реальные маркировки. Таким образом, на ТС появляется несколько маркировок даты производства, и эксперт при выборе подлинной может совершить ошибку. В результате, направляя запрос, содержащий некорректные данные, он получает ответ об отсутствии исследуемого ТС в производственной базе. Основываясь на этой информации, эксперт может прийти и к неправильному выводу. Факты подобных ошибочных определений вскрываются в ходе

рецензирования заключений экспертов региональных подразделений.

При рассмотрении экспертной практики МО ТС актуальными являются некоторые типичные ошибки процессуального характера. Они связаны, главным образом с самостоятельным сбором материалов и объектов экспертизы. В последние годы обозначились диаметрально противоположные позиции по поводу доказательственного значения использования информации из внутрипроизводственных баз данных. Сторонники применения данного метода руководствуются стремлением эффективно решать главную задачу экспертизы МО ТС – идентификацию похищенных ТС, в том числе и путем поиска новых возможностей исследования. Противники метода ограничивают рамки его применения лишь в оперативно-разыскной деятельности. Основными аргументами они считают выход эксперта за пределы своей компетенции и невозможность самостоятельного сбора экспертом материалов для исследования в соответствии с уголовно-процессуальным законодательством.

По глубокому же убеждению автора, использование в экспертизе МО ТС информации, полученной из внутрипроизводственных баз данных, является важной составляющей данного вида экспертного исследования. И это подтверждается следующим. В ст. 57 УПК РФ<sup>1</sup> обозначен запрет эксперту самостоятельно собирать материалы для исследования, кроме случаев, когда они являются частью экспертного исследования. Но, по нашему мнению, использование внутрипроизводственных баз данных фирм-производителей как раз и должно быть частью исследования, поскольку информационный принцип построения подобных баз существенным образом отличается от поисковых информационных баз данных МВД и других ведомств. Это связано с процессом производства ТС и необходимостью последующего сервисного обслуживания. На зарубежных автомобильных предприятиях сборка начинается только после поступления заказа на изготовление, то есть заказ является основой комплектации автомобиля и отражается в производственной базе данных. В связи с этим производственный номер автомо-

билу присваивается раньше идентификационного номера, который наносится на транспортное средство в уже практически собранном состоянии. Кроме того, любое ТС состоит из большого количества различных комплектующих элементов, и производители вынуждены создавать и постоянно совершенствовать свои информационные базы данных с подробным описанием выпущенной продукции.

Для работы с базами данных предприятий-изготовителей требуется специальная подготовка. Поиск необходимой информации для запроса сведений из внутрипроизводственной базы данных осуществляется экспертом в процессе проведения исследования. В большинстве случаев именно эксперт способен точно установить год сборки автомобиля, например если автомобиль укомплектован деталями, изготовленными в разные годы. Только он способен квалифицированно проанализировать полученную информацию, проконтролировать ее достоверность и исключить возможность приобщения к материалам дела или материалам проверки информации, которая не соответствует действительности. Поэтому работа с данными, полученными из производственных баз данных с целью идентификации похищенных ТС, может быть представлена как один из методов, применяемых при исследовании МО ТС.

Поскольку метод использования информации из внутрипроизводственных баз данных фирм-производителей основан на официальных каналах связи, будь то представительство иностранной фирмы на территории Российской Федерации либо полиция зарубежного государства, он позволяет получить данные, на основании которых эксперт приходит к категорическому выводу о первоначальном номере автомобиля. Поэтому применение его в экспертизе МО ТС является обоснованным и правомочным.

Нередко встречаются ошибки процессуального характера, связанные с неправильным оформлением экспертных заключений, например, отсутствие в них подробного описания объектов, представленных на экспертизу.

Анализ большого количества заключений по экспертизе МО ТС выявил, что по содержанию исследовательской части они имеют свои особенности. Общеизвестно, что в данном разделе излагается процесс экспертного исследования и его предва-

<sup>1</sup> Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 N 174-ФЗ (ред. от 19.12.2016 с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2017).

рительные результаты, дается объяснение установленным фактам. В частности, должно быть указано состояние объектов исследования, методы исследования и технические условия их применения, ссылки на справочные материалы и т. п.

В настоящее время в практике производства судебной экспертизы МО ТС все большее распространение приобретает мнение о том, что при составлении экспертного заключения полное описание некоторых исследуемых объектов, например скрыто установленных табличек, можно (и необходимо) опускать. Основываясь на собственном экспертном опыте, отметим, что такое содержание исследовательской части, как правило, не вызывает у следствия и суда сомнений в правильности и достоверности полученных экспертом результатов исследования, сформулированных в выводах. Конечно, при условии обоснованности исследования и правильности, категоричности выводов. Оговоримся, что подобное «усеченное» описание исследуемых объектов можно допускать лишь для видимых при визуальном осмотре – расположенных на открытых частях кузова автомобиля – номерных обозначений. К ним относят идентификационный номер ТС и номер двигателя. Они нанесены на металлических деталях либо на маркировочных табличках. В отношении имеющихся скрыто установленных табличек<sup>2</sup> с производственными номерами и другой информацией, позволяющей эксперту установить идентификационный номер ТС, в заключении указывается лишь на наличие таких маркировок, в отдельных случаях – без иллюстрации в фототаблице к заключению эксперта.

Такая позиция, на наш взгляд, является оправданной по следующим причинам. Во-первых, информация о местоположении, содержании и взаимосвязи кода (буквенно-цифрового обозначения) с конструкцией ТС является внутривозвратной информацией для служебного пользования, которой, владеют специалисты представительств фирм-производителей. Кроме того, не менее важно, что информация по маркировке транспортного средства, является конечной, то есть имеет ограниченный объем, зависящий от принятой конкретной

фирмой-производителем системы и принципов маркирования. Во-вторых, существует проблема утечки информации о местоположении и значении скрыто установленных маркировок в криминальную сферу деятельности, связанную с изменением первоначальных МО ТС. Преступники получают доступ к информации по обезличиванию автомобиля и максимально приближенному к технологическим нормам нанесению буквенно-цифровых обозначений, выдаваемых за идентификационный номер ТС. В истории данного вида экспертизы известны случаи, когда публикация, содержащая описание маркировки автомобилей известных зарубежных фирм-производителей привела к проблеме установления идентификационного номера данного автомобиля в связи с полным и грамотно произведенным уничтожением его маркировок.

Вместе с этим возникает закономерный вопрос оценки заключения эксперта по исследованию МО ТС с точки зрения полноты проведенного исследования. Известно, что заключение эксперта оценивается по внутреннему убеждению в соответствии с общими правилами. Оно не является обязательным для лица, производящего дознание, следователя и суда, однако их несогласие с заключением должно быть мотивировано<sup>3</sup>. В качестве критериев оценки ч. 1 ст. 88 УПК РФ определяет такие свойства доказательств, как относимость, допустимость, достоверность и достаточность.

Согласно уголовно-процессуальному закону, допустимость указывает на соответствие сведений требованиям по: субъекту получения, источнику получения, способу получения, процессуальной форме. Непосредственно проявляется это следующим образом. Прежде всего, должно быть проверено, соблюден ли процессуальный порядок назначения и проведения экспертизы. Затем – соблюдение процедуры постановки вопросов перед экспертом при производстве экспертизы. Кроме того, должно быть проверено, не подлежит ли эксперт отводу, то есть достаточно ли он компетентен и не заинтересован ли он в исходе дела. И наконец, в связи с тем, что для оценки заключения эксперта важное значение имеет допустимость объектов, исследованных экспертом, должна быть проверена процессуальная доброкачественность объектов экспертизы.

<sup>2</sup> Скрыто установленные таблички, или внутривозвратные таблички, составляют часть технологического процесса производства автомобилей фирмы-изготовителя и, соответственно, являются информацией для служебного пользования.

<sup>3</sup> См. ст. 88 УПК РФ.

Следующим элементом оценки заключения эксперта является его достоверность. Это прежде всего степень обоснованности выводов, их аргументация, подтверждение проведенными исследованиями. С этой целью необходим анализ самого заключения, его содержания и структуры, внутренней логики. В связи с этим, по мнению Ю.К. Орлова [4, с. 46], такой анализ должен включать в себя следующие положения: оценку надежности примененной методики, достаточность представленного эксперту исследовательского материала, правильность представленных эксперту исходных данных, определение полноты проведенного исследования, подтверждение выводов эксперта проведенными им исследованиями.

При рассмотрении достоверности экспертного заключения, в первую очередь, выделяют оценку надежности примененной экспертом методики. Действительно, при важности других оснований методика является основой всего экспертного исследования. Она должна быть официально апробирована и утверждена, что обеспечивает ее надежность. Однако, если надежность давно разработанных и получивших всеобщее признание традиционных методик не вызывает сомнений, то надежность нетрадиционных, создающихся в настоящее время методик, по которым не все спорные вопросы решены, может быть и недостаточной. В связи с этим, как отмечает Ю.К. Орлов, «... вполне возможна непривычная для нас ранее картина, когда в суде два эксперта с различными методологическими установками обосновывают прямо противоположные выводы» [4].

С данным положением нельзя не согласиться, тем более, что его подтверждает анализ экспертной практики МО ТС различных экспертных подразделений на территории России. Достаточно часто приходится сталкиваться с ситуацией, когда между выводами в заключениях экспертов, проводивших первичную и повторную экспертизы, имеются существенные различия. Так, даже когда объем исследовательского материала один и тот же, наблюдаются различия в выводах как при решении вопроса об изменении МО ТС, так и при установлении первоначального содержания МО.

Не менее важным является вопрос об использовании в экспертных исследованиях ЭВМ, поскольку к экспертизе МО ТС они имеют непосредственное отношение.

На автомобилях зарубежного производства устанавливаются электронно-диагностические системы, которые фактически являются автомобильным компьютером. Их тестирование проводится посредством диагностических приборов, тестеров. Метод получения информации из электронно-диагностических систем ТС называется технической диагностикой. Это вспомогательный метод, применяемый наряду с традиционными. Правильность вывода в данном случае зависит от надежности используемой для автомобильного компьютера программы и от обладания определенными навыками работы на данном приборе, умения использовать его в целях получения достоверных результатов [5, с. 466]. В свою очередь, для выполнения требования надежности каждая программа, используемая в экспертной практике, должна быть апробирована и утверждена в соответствии с установленным в экспертных учреждениях порядком.

Помимо обоснованности, при оценке достоверности заключения эксперта, по мнению Ю.К. Орлова [4, с. 51], учитывается определение его правильности, которая оценивается путем сопоставления заключения с другими собранными по делу доказательствами. В результате сравнения может быть обнаружено противоречие другим материалам дела, причем подтверждение достоверности первичной экспертизы происходит после назначения повторной экспертизы и получения ее результатов. Часто бывает так, что после проведения первичной экспертизы не были получены выводы, необходимые для обоснованного принятия следователем решения о принадлежности автомобиля определенному лицу. Причинами могут быть экспертные ошибки при установлении первоначального содержания МО ТС гносеологического характера. В итоге следователь должен решить вопрос о принадлежности автомобиля посредством проведения следственных действий. Одним из них является опознание транспортного средства предполагаемым владельцем. В некоторых случаях это приводит к положительному результату. Но если имеется несколько предполагаемых владельцев, и все они опознают имеющийся автомобиль как свою собственность, прийти к истине сложно. Выходом из подобной ситуации является назначение дополнительной или повторной экспертизы.

Еще одним элементом оценки заключения эксперта является определение его доказательственного значения. Суть его заключается в правильности интерпретации следователем и судом экспертного заключения. Его доказательственная ценность зависит от степени конкретизации устанавливаемых фактов и формы выводов. Наиболее полезными для расследования являются выводы эксперта об индивидуальном тождестве, менее полезными – о родовой (групповой) принадлежности. Вывод о родовой принадлежности может быть сформулирован экспертом при условии невозможности экспертными методами решить вопрос о содержании первоначальных МО ТС, то есть идентификационного номера. Практически, вывод о групповой принадлежности может помочь следователю, лицу, производящему дознание, идентифицировать автомобиль в случае, если в базе розыска находится небольшое количество автомобилей той же марки и модели.

Возвращаясь к вопросу об объеме отражаемых данных в исследовательской части заключения, отметим, что усеченный вариант заключения эксперта действительно влияет на полноту заключения, однако не влияет на его достоверность. Справедливо мнение о том, что эксперт самостоятелен как в выборе суммы научных положений – это и знания базовых наук согласно специальности и теоретических и методических основ судебной экспертизы, необходимых для ответов на поставленные перед экспертом вопросы – так и в определении объема излагаемого научного материала. Но решая для себя эти вопросы, он обязан постоянно помнить, кому адресованы результаты исследования [5, с. 470]. Другими словами, автор вполне допускает некоторую субъективную свободу эксперта при выборе вариантов содержания заключения, включающих либо полное, либо частичное отражение проводимых исследований, и возможность самостоятельно решать, какую часть исследования отразить в своем заключении, а какую не имеет смысла иллюстрировать. При необходимости ознакомиться в полном объеме с данными, не указанными в заключении эксперта, следователь, лицо, производящее дознание, суд может в личной беседе с проводившим экспертизу экспертом, и последний должен предоставить необходимые сведения и дать пояснения. Поэтому усеченный вариант содержания заключения по экспертизе МО ТС не проти-

воречит предъявляемым к нему основным требованиям и может применяться на практике.

На основании вышеизложенного полагаем, что методические и организационные особенности производства экспертиз МО ТС влияют на формирование собственных экспертных ошибок этого вида экспертиз. По отношению к типовым ошибкам при производстве судебных экспертиз, описанным ведущими учеными, у данной экспертизы имеются свои исключения, которые не противоречат закону, но позволяют расширить наше представление по исследуемому вопросу. Сделанные выводы представляют ценность как для экспертной практики и последующего теоретического осмысления, так и для практики раскрытия и расследования преступлений.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Судебная экспертиза: типичные ошибки / под ред. Е.Р. Россинской. – М.: Проспект, 2017. – 544 с.
2. Аверьянова Т.В., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г., Россинская Е.Р. Криминалистика: учебник для студентов высших учебных заведений, обучающихся по специальности «Юриспруденция». – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Норма, 2010. – 927 с.
3. Чеснокова Е.В. Экспертное исследование маркировочных обозначений транспортных средств по делам, связанным с их незаконным завладением. Дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2007. – 206 с.
4. Орлов Ю.К. Заключение эксперта и его оценка по уголовным делам. – М.: Юрист, 1995. – 64 с.
5. Аверьянова Т.В. Судебная экспертиза: курс общей теории. – М.: Норма, 2006. – 480 с.

#### REFERENCES

1. Rossinskaya E.R. (ed.) *Forensic examination: typical mistakes*. Moscow: Prospekt, 2017. 544 p. (In Russ.).
2. Aver'yanova T.V., Belkin R.S., Korukhov Yu.G., Rossinskaya E.R. *Criminalistics. The textbook for higher education institutions*. 3d edition. Moscow: Norma, 2010. 927 p. (In Russ.).
3. Chesnokova E.V. *Expert research of marking designations of vehicles on the affairs connected with their illegal taking (Candidate Law thesis)*. Moscow, 2007. 206 p. (In Russ.).

4. Orlov Yu.K. *The expert opinion and its assessment on criminal cases*. Moscow: Yurist, 1995. 64 p. (In Russ.).
5. Aver'yanova T.V. *Forensic examination: course of the general theory* Moscow: Norma, 2006. 480 p. (In Russ.).

**ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ:**

**Чеснокова Елена Владимировна** – к. ю. н., зам. заведующего отделом научно-методического обеспечения производства судебной экспертизы в системе СЭУ Минюста России, зав. сектором диссертационных исследований ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России, ученый секретарь объединенного диссертационного совета на базе РУДН и РФЦСЭ; e-mail: elenaches@yandex.ru.

**ABOUT THE AUTHOR:**

**Chesnokova Elena Vladimirovna** – Candidate of Law, Deputy Head of the Forensic Research Methodology Department, Head of the Dissertation Research Sector of the RFCFS of the Russian Ministry of Justice, Academic Secretary of the Joint Dissertation Board of RFCFS and RUDN University; e-mail: elenaches@yandex.ru.