

Научная статья  
УДК 343.9  
EDN MKHVZN  
DOI 10.17150/2411-6122.2022.2.29-40



## Способ совершения преступления как системообразующий элемент криминалистической характеристики преступлений, связанных с изменением маркировочных обозначений транспортных средств

**А.С. Агафонов**

Восточно-Сибирский институт МВД России, г. Иркутск, Российская Федерация, agafonov\_1990@mail.ru

**Аннотация.** Система действий лица (или лиц), занимающегося противоправной деятельностью по подготовке, совершению и сокрытию преступного деяния традиционно в криминалистической литературе именуется способом совершения преступления, который является основополагающим и одним из высокоинформативных элементов криминалистической характеристики преступлений, связанных с изменением маркировочных обозначений транспортных средств (далее — МО ТС). В статье, на основе анализа эмпирического материала правоприменительной практики, специальной литературы и авто-технических экспертиз по исследованию МО ТС, представлены и рассмотрены 22 способа изменения МО ТС, на основе которых установлены основные признаки, свидетельствующие об изменении первичной идентификационной маркировки ТС. Кроме того, выявлена корреляционная взаимосвязь и взаимозависимость между способом совершения преступления, предметом преступного посягательства и личностью преступника, что, по нашему мнению, несомненно, поможет процессу выдвижения и проверке типовых следственных версий.

**Ключевые слова:** способ совершения преступления, маркировочные обозначения, транспортные средства, криминалистическая характеристика преступления.

**Для цитирования:** Агафонов А.С. Способ совершения преступления как системообразующий элемент криминалистической характеристики преступлений, связанных с изменением маркировочных обозначений транспортных средств / А.С. Агафонов. — DOI 10.17150/2411-6122.2022.2.29-40 — EDN MKHVZN // Сибирские уголовно-процессуальные и криминалистические чтения. — 2022. — № 2. — С. 29–40.

Original article

## Modus Operandi of the Crime as a System-Forming Element of the Criminalistic Description of Crimes Connected with Altering Identification Marks on Vehicles

**A.S. Agafonov**

East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, Irkutsk, the Russian Federation, agafonov\_1990@mail.ru

**Abstract.** The system of actions of a person (or persons) involved in unlawful activities of preparing, committing and hiding a criminal act is tradition-

ally called *modus operandi* in criminalistic publications, it is the basic and one of the most informative elements of the criminalistic description of crimes connected with altering vehicle identification marks (further — VIM). The author analyzed the practice of law enforcement, specialized publications and vehicle technical examinations of VIMs to find and describe 22 methods of altering VIMs, which are then used to single out key features testifying that the initial identification marks of a vehicle have been altered. Besides, the author found an interconnection and interdependence between the *modus operandi* of the crime, the object of criminal infringement and the personality of the criminal, which will undoubtedly facilitate the process of proposing and verifying typical investigation leads.

**Keywords:** *modus operandi* of the crime, identification marks, vehicles, criminalistic description of a crime.

**For citation:** Agafonov A.S. *Modus Operandi of the Crime as a System-Forming Element of the Criminalistic Description of Crimes Connected with Altering Identification Marks on Vehicles. Sibirskie Ugolovno-Processual'nye i Kriminalisticheskie Chteniya = Siberian Criminal Procedure and Criminalistic Readings*, 2022, no. 2, pp. 29–40. (In Russian). EDN: MKHVZN. DOI: 10.17150/2411-6122.2022.2.29-40.

Понятие «способ преступления» («способ совершения преступления») характеризуется наличием межотраслевых признаков, т.е. изучается рядом отраслей юридических наук криминального цикла, таких как: уголовное право, криминалистика, уголовный процесс, криминология, теория оперативно-розыскной деятельности, — исходя из предмета данных наук и решаемых ими задач.

Криминалистический аспект «способа совершения преступления» выражается фактическими признаками и свойствами противоправного деяния, дающими возможность определять и иные значимые для раскрытия и расследования элементы криминалистической характеристики преступления, которые позволяют выдвигать обоснованные следственные версии и намечать путь познания истины по делу. Метод познания истины по уголовному делу может формироваться через «действительно криминалистический элемент – способ совершения и сокрытия преступления и оставляемые им следы», понимаемый как система детерминированных действий в структуре механизма преступления, на что указывал в своих работах Р.С. Белкин [1, с. 223; 2, с. 117].

С.И. Коновалов и О.В. Айвазова отмечают взаимное влияние друг на друга уголовно-правового и криминалистического аспектов понимания способа преступления, однако, добавляют они, также следует учитывать и их отличия, так как рассматриваемое понятие является традиционным и для криминалистики, и для уголовного права [3, с. 35].

Для теоретических разработок и практических рекомендаций в криминалистической науке учение о способе совершения преступления «приобрело априорное значение» [4, с. 18].

Основоположником учения о способе совершения преступления, внесшим значительный вклад в разработку рассматриваемого понятия, принято считать Г.Г. Зуйкова. Ученый рассматривал способ совершения преступления в контексте детерминированных совокупностью «объективных и субъективных факторов» [5].

Трактование понятия «способ совершения преступления» как системообразующего элемента криминалистической характеристики не является единообразным и бесспорным. Мы не преследуем цели подвергать сомнению различные точки зрения ученых по этому поводу

и осуществлять всесторонний анализ рассматриваемой дефиниции, так как «это прерогатива специальных исследований» [6, с. 26], а отметим наиболее устоявшиеся и, по нашему мнению, информативные определения.

Так, Н.П. Яблоков в криминалистическом аспекте «способ совершения преступления» представляет как объективно и субъективно обусловленную (до совершения преступления, в момент и после) систему поведения субъекта, которая оставляет различные виды характерных следов вовне [7, с. 65].

И.А. Возгрин под способом совершения преступления в широком смысле понимал систему взаимообусловленных и взаимосвязанных действий, при помощи которых преступник добивается своих целей [8, с. 26].

А.В. Самойлов в способе совершения преступления усматривает двухуровневую структурную организацию, к первому уровню которой относятся ключевые компоненты (поведенческие акты), состоящие из операций, действий, приемов и воздержания от действий (бездействия), ко второму – объективные и субъективные детерминирующие компоненты (по отношению к основным) [9, с. 49-50].

Однако нам в большей мере близка позиция А.С. Кязькова, которому принадлежит одно из самых высокоинформативных определений рассматриваемого понятия. Ученый «в качестве способов подготовки, совершения и сокрытия преступления признает обстоятельства, взаимосвязанные между собой и (или) с другими элементами, выбранные с целью достижения преступных целей, детерминированные условиями внешней среды и психофизиологическими свойствами личности посягавшего и получающими отражение друг на друге и (или) иных элементах кримина-

листической характеристики преступления определенного вида» [10, с. 57–58].

Таким образом, опираясь на мнения ведущих ученых о структурной составляющей «способа совершения преступления», можно сделать обоснованный вывод о том, что рассматриваемое понятие является центральным и наиболее значимым элементом криминалистической характеристики. С помощью знаний о данном элементе можно определить «образующуюся следовую картину» [11, с. 66], установить орудия и средства совершения преступления, динамику и характер поведенческих действий преступника, его навыки и умения, конкретизировать преступное деяние, а также разрабатывать, анализировать и совершенствовать методы и средства противодействия преступности. Исследование способов преступления гарантирует «успешное решение ряда поисковых задач» [12, с. 1102]. В связи с этим использование сведений о способах преступления приобретает особую значимость.

Говоря о способах совершения преступлений, связанных с изменением МО ТС, необходимо указать основные причины их изменения: 1) хищение ТС с целью эксплуатации или сбыта; 2) восстановление ТС после дорожно-транспортного происшествия, пожара, потопы и т.п.; 3) незаконный ввоз (вывоз) ТС на территорию (с территории) РФ (без таможенной декларации).

Нельзя не согласиться с П.А. Жердевым, который отмечал, что способы совершения рассматриваемых преступлений с точки зрения используемых методов и технологий определяются следующими факторами: 1) изменение МО на высокопрофессиональном технологическом уровне, когда сам факт изменения при визуальном осмотре определить крайне сложно; 2) измене-

ние маркировки небрежным, грубым способом, когда факт ее изменения устанавливается в ходе визуального осмотра [13, с. 37–38].

Отметим, что способы совершения преступлений, связанных с изменением МО ТС, обладают индивидуальностью и своеобразием, но в то же время они достаточно разнообразны и напрямую зависят от вида ТС, обстановки, подготовленности и технической оснащенности субъекта преступления, а также «предмета преступного посягательства» [14, с. 117]. Это подчеркивает ярко выраженную корреляционную взаимосвязь и взаимозависимость между способом совершения преступления и предметом преступного посягательства. И, как справедливо отмечает О.П. Грибунов, способ совершения преступления тесно связан со стадией подготовки, так как именно на этой стадии происходит его зарождение [15, с. 25].

Важно подчеркнуть, что в большинстве случаев перед изменением МО происходит хищение ТС. В этой связи преступник, безусловно, осуществляет подготовку к совершению преступного деяния. Субъект преступления подбирает сообщников (лиц, обладающих специальными знаниями), осуществляет подбор помещения (гаража, бокса), приобретает специальные технические устройства и приспособления, планирует, анализирует и выбирает наиболее подходящий (соответствующий его специальным навыкам) способ совершения преступления. После изменения МО преступники в основном принимают меры по сокрытию преступления, включающие: устранение следов вскрытия ТС; при необходимости перекрашивание всего ТС; сбыт ТС, переоформление его на других лиц; удаление переписки между сообщниками; высвобождение из гаража (помещения)

специальных технических устройств, инструментов, оборудования; устранение следов пребывания ТС в конкретном месте и др. Слесарная обработка, шпатлевание, окраска маркируемой панели и т.д. вряд ли относится к сокрытию (маскировке) преступления, так как изменение МО ТС уже подразумевает данные действия.

Исследуемые преступные деяния характеризуются высоким уровнем латентности, и достоверно определить способ изменения МО невозможно без применения специальных знаний, которыми обладают квалифицированные специалисты.

Проведенный нами анализ эмпирического материала судебно-следственной практики, специальной литературы [16] и изучение данных автотехнических экспертиз по исследованию МО ТС позволил выделить основные способы уничтожения и подделки (изменения) идентификационных номеров (в скобках указано процентное соотношение изученных случаев):

Демонтаж (вырубание, вырезание) фрагмента панели (площадки) со всеми знаками первичной маркировки и установка (крепление) в образованный на панели (площадке) проем различными технологическими способами фрагмента со знаками вторичной маркировки, демонтированного из маркируемой панели (площадки) ТС аналогичной или другой модели. Затем проводятся шпатлевание, слесарная обработка шва и окрашивание всей панели. Внешний вид и геометрические параметры рельефных знаков вторичной маркировки на установленной панели соответствуют идентификационной маркировке, выполненной предприятием-изготовителем (18,3 %).

Так, гр. Р., пребывая в автогаражном кооперативе, действуя целена-

правленно, для того чтобы уничтожить идентификационный номер кузова ТС модели «Хонда Фит», находящейся в собственности гр. К., для его дальнейшей эксплуатации, осознавая нарушение порядка учета ТС, установленного законом, с помощью электрогазосварочного аппарата и дисковой пилы произвел вырезание фрагмента промаркированной панели со знаками заводской (первичной) идентификационной маркировки кузова, тем самым уничтожив номер кузова вышеуказанного автомобиля. Затем гр. Р. установил фрагмент МО номера кузова в образовавшийся проем путем приваривания маркируемой панели, переданной ему гр. Ш., таким образом подделав номер кузова ТС «Хонда Фит» в целях его последующей эксплуатации<sup>1</sup>. Необходимо отметить, что данный способ совершения преступления является одним из самых распространенных и нередко используется злоумышленниками в различных регионах страны.

Срезание слоя металла маркируемой площадки всех, нескольких или одного знака первичной идентификационной маркировки слесарным или абразивным инструментом. Далее выравнивается созданная рабочая поверхность, и с помощью клеев или резцов наносится вторичная маркировка, проводятся шпатлевание, слесарная обработка и окрашивание всей поверхности (10,2 %).

Так, находясь в гараже, гр. Т. самостоятельно, в отсутствие участников организованной группы, с целью изменения первичной идентификационной маркировки автомобиля Land Rover Range Rover Evoque, подверг изменению первичное (заводское) содержание идентификационного номера пу-

тем удаления (срезания) слоя металла с поверхности маркируемой площадки в районе размещения VIN-кода с последующей набивкой в указанном месте заводским (кустарным) способом знаков вторичной идентификационной маркировки, тем самым подделал идентификационный номер на данном автомобиле, а также произвел замену государственного регистрационного знака на заведомо подложный государственный регистрационный знак<sup>2</sup>. Данный способ наиболее часто используется для изменения идентификационной маркировки на шасси (раме, продольной балке) различных видов внедорожников.

Демонтаж всей маркируемой панели со знаками первичной идентификационной маркировки целиком с сопрягаемой панелью (узлом) кузова и установка вместо них соответствующего комплекта кузовных элементов с панелью с вторичными МО из кузова ТС аналогичной или другой модели с помощью сварки, образуя неразъемное соединение. Далее производится окрашивание всей панели или только зоны сопряжения маркируемой и других панелей (6,1 %).

Так, гр. Д., действуя по предварительному сговору с гр. Ж., находясь в гараже, с целью подделки идентификационного номера демонтировал с автомобиля Renault Duster государственный регистрационный знак, целиком всю маркируемую панель кузова со знаками идентификационной маркировки, а также полимерную табличку, установленную на кузове, со знаками производственного значения. С этой же целью гр. Д. демонтировал с ранее доставленной гр. Ж части кузова автомобиля Renault Duster государственный

<sup>1</sup> Уголовное дело № 1-75/2015 // Архив Свердловского районного суда г. Иркутска.

<sup>2</sup> Уголовное дело № 1-169/2017 // Архив Пролетарского районного суда г. Ростова-на-Дону.

регистрационный знак, маркируемую панель со всеми знаками маркировки и удалил полимерную табличку со знаками производственного значения. Затем гр. Д. на место демонтированных маркируемой панели и полимерной таблички автомобиля Renault Duster установил целиком маркируемую панель и полимерную табличку со знаками МО другого автомобиля Renault Duster, тем самым подделав идентификационный номер автомобиля<sup>3</sup>.

Нанесение (наплавление) слоя металла с помощью сварки в зону расположения знаков первичной идентификационной маркировки, в которой предварительно произведено забивание (зачеканивание) рельефа всех или нескольких знаков, с последующей слесарной и термической обработкой в целях уничтожения первичной маркировки и выравнивания рабочей поверхности панели. После чего, при необходимости, с помощью клеев и резцов наносится вторичная маркировка, панель шпатлюется и окрашивается (6,8 %).

Гр. Т., находясь в гараже, умышленно уничтожил МО (VIN-код, номер двигателя и заводскую табличку) с предварительно похищенного им ТС «Шевроле Нива», принадлежавшего гр. Н., с целью последующей его эксплуатации, а именно: неустановленным способом в подкапотном пространстве с панели кузова удалил заводскую фирменную маркировочную табличку, содержащую данные об идентификационном номере (VIN) автомобиля «Шевроле Нива», частично удалил идентификационную маркировку кузова ТС с помощью горелки посредством термического воздействия на поверхности маркируемых деталей – на передней панели, т.е. удалил слой ме-

талла со знаками идентификационной маркировки, а также в районе нанесения знаков номера двигателя частично удалил сведения идентификационной маркировки путем механического воздействия на поверхность маркировочной площадки блока цилиндров. После чего гр. Т. передвигался на указанном автомобиле, используя на ТС заведомо подложные государственные регистрационные номера<sup>4</sup>.

Установка металлической пластины со знаками вторичной маркировки на участок панели с первичной идентификационной маркировкой. Пластина может быть вырезана из кузова другого ТС, пришедшего в негодность по различным причинам (вследствие дорожно-транспортного происшествия, пожара или потопы и др.), а также изготовлена самостоятельно в кустарных условиях из тонкого металлического листа. Пластина крепится разнообразными технологическими методами, такими как пайка или сварка (в том числе холодная), склеивание, склепывание специальными элементами и др. Дополнительно может наноситься слой металла с помощью сварки в зону расположения знаков первичной идентификационной маркировки с обратной стороны маркировочной площадки кузова. После чего проводятся шпатлевание и слесарная обработка швов с последующим окрашиванием всей панели (8,1 %).

Как пример можно привести заключение эксперта № 2/498 от 10.08.2018 г. (ЭКЦ МВД по Республике Бурятия). В месте нанесения идентификационной маркировки выявлены признаки ее изменения, произведенные путем вырезания фрагмента маркируемой площадки с нанесенным VIN-кодом вторичной

<sup>3</sup> Уголовное дело № 1-217/2017 // Архив Мотовилихинского районного суда г. Перми.

<sup>4</sup> Уголовное дело № 1-19/2018 // Архив Железнодорожного районного суда г. Рязани.



маркировки, накладывания и последующей фиксации данного фрагмента на маркировочную площадку со знаками первичных МО, наварки металла на отражение первичного VIN-кода с обратной стороны промаркированного участка кузова, с последующим шпатлеванием и окрашиванием вторичных МО под цвет ЛКП ТС. В связи с тем что изменение первичной идентификационной маркировки было произведено путем наварки металла, восстановить идентификационный номер кузова ТС, присвоенный ему предприятием-изготовителем, не представляется возможным<sup>5</sup>. Данный способ в основном применяется в целях незаконного пересечения границы и уклонения от уплаты таможенных платежей [17, с. 106].

Демонтаж (вырезание) панели со знаками первичной идентификационной маркировки вместе с фрагментами сопрягаемых панелей кузова и установка на их место узла панели без маркировки. Далее производится слесарная обработка швов и окрашивание панели. Данный способ используется для имитации следов ремонтных работ (1,3 %).

Демонтаж (вырубка, вырезание) нескольких фрагментов панели, как правило прямоугольной формы, с различными знаками первичной идентификационной маркировки. Затем подготовленные заранее фрагменты со знаками вторичных МО устанавливаются и крепятся различными технологическими способами в образованные на панели проемы. Фрагменты изготавливаются из листа металла, на который наносится вручную или с использованием кондуктора с помощью клейм вторичная маркировка, или де-

монтируются из маркируемой панели другого ТС. В последующем проводятся шпатлевание, слесарная обработка и окрашивание панели (3,4 %).

Демонтаж (вырубка, вырезание) с помощью компактного гидравлического пресса фрагмента маркируемой панели со знаками «6» или «9» и его обратная установка в повернутом на 180° виде. Перевернутый фрагмент крепится с помощью различных технологических методов, таких как сварка, пайка по всему контуру, склеивание, использование пластичного материала. При необходимости производятся шпатлевание и слесарная обработка с последующим окрашиванием всей панели (2 %).

Демонтаж (вырубка, вырезание) фрагмента панели со всеми знаками первичной маркировки и установка (крепление) в образованный на панели проем различными технологическими способами фрагмента со знаками вторичной маркировки, изготовленного из листового металла и промаркированного вручную или с использованием кондуктора с помощью клейм. Затем проводятся шпатлевание, слесарная обработка шва и окрашивание всей панели. Данный способ отличается от первого тем, что фрагмент с идентификационной маркировкой изготавливается самостоятельно, а не используется с другого ТС (5,4 %).

Нанесение слоя пластичного вещества или легкоплавкого металла на участок маркируемой панели в зоне расположения одного или нескольких знаков первичной идентификационной маркировки. Вновь созданная рабочая поверхность панели выравнивается с помощью слесарной обработки, и на полученную поверхность наносятся знаки вторичной идентификационной маркировки (с помощью клейм или резцов). После чего проводятся шпатлева-

<sup>5</sup> Дело № 2-104/2019// Архив Железнодорожного районного суда г. Улан-Удэ Республики Бурятия. URL: [www.zheleznodorozhniy.bur.sudrf.ru](http://www.zheleznodorozhniy.bur.sudrf.ru) (дата обращения: 15.03.2022).

ние, слесарная обработка и последующее окрашивание всей панели (4 %).

Демонтаж (вырезание) значительной площади (больше 50 %) панели с первичной идентификационной маркировкой и установка фрагмента, демонтированного из другой панели со знаками вторичных МО, с помощью различных технологических способов. Фрагмент панели может быть демонтирован из кузова другого ТС или изготовлен из листового металла (что встречается гораздо реже), промаркированного вручную или с использованием кондуктора с помощью клеев. Затем проводятся шпатлевание, слесарная обработка шва и окрашивание всей панели (3,4 %).

Демонтаж всей маркируемой панели со знаками первичной идентификационной маркировки «высверливанием» металла площадки в зонах расположения точек сварки. Панель со знаками вторичной маркировки, которая может быть демонтирована из кузова ТС аналогичной или другой модели, устанавливается вместо оригинальной и крепится с помощью различных видов сварки, образуя при этом неразъемное соединение. После чего производятся шпатлевание, слесарная обработка швов, нанесение слоя пластичной мастики (имитирующей заводское шумоизолирующее и герметизирующее покрытие) и окрашивание всей панели (6,8 %).

Демонтаж всей маркируемой панели со знаками первичной идентификационной маркировки и установка на ее место ранее демонтированной панели со знаками вторичных МО из кузова ТС аналогичной или другой модели с помощью разъемного соединения (заклепок односторонней клепки, болтов, самонарезающих винтов). При демонтаже панели со знаками вторичных

МО стараются не повредить внешний вид рельефных точек сварки и слой ЛКП. При необходимости производятся шпатлевание, слесарная обработка, нанесение слоя пластичной мастики (имитирующей заводское шумоизолирующее и герметизирующее покрытие) и окрашивание всей панели (2 %).

Демонтаж всей маркируемой панели со знаками первичной идентификационной маркировки и установка на ее место ранее демонтированной панели со знаками вторичных МО из кузова ТС аналогичной или другой модели с помощью «прочного» клея (композитный материал, полиуретановый или эпоксидный). При демонтаже панели со знаками вторичных МО стараются не повредить внешний вид рельефных точек сварки и слой ЛКП. Также при необходимости производятся шпатлевание, слесарная обработка, нанесение слоя пластичной мастики и окрашивание всей панели (2,7 %).

Срезание (снятие) слоя металла в зоне измененного знака первичной идентификационной маркировки с лицевой и обратной стороны, как правило, шлифовальной бумагой. При длительном абразивном воздействии с обеих сторон происходит выпадение фрагмента панели и образование сквозного отверстия. Данный способ применяется редко, в основном для имитации ранее произведенного осмотра ТС неквалифицированными сотрудниками ОВД (0,7 %).

Забивание (зачеканивание) или заполнение пластичным веществом необходимых рельефных элементов начертания знаков первичной идентификационной маркировки и нанесение знаков вторичной маркировки при помощи клеев или штихелей (резцов). Затем проводятся шпатлевание, слесарная обработка и последующее окрашивание всей панели (4,7 %).



Сверление (высверливание) одного или нескольких знаков первичной идентификационной маркировки, как правило, дрелью (с возможным образованием сквозного отверстия) и заполнение полученного отверстия пластичным материалом (шпатлевкой, холодной сваркой, легкоплавким металлом). Полученная поверхность панели выравнивается, наносятся вторичные МО, и производится окрашивание всей панели (4 %).

Нанесение вторичной маркировки и искусственное ускорение коррозионных процессов в зоне ее расположения. После нанесения знаков вторичных МО на панель наносится изолирующий материал (полимерный состав, воск), в зоне идентификационного номера конструируют ванну (как правило, из пластичного материала) и заполняют ее коррозионно-агрессивным составом. По истечении длительного времени основная часть толщины металлической панели (до 90 %) уничтожается. Указанный способ применяется в основном для имитации якобы ранее проведенного экспертного исследования (0,7 %).

Забивание знаков первичной идентификационной маркировки с последующим выравниванием панели, термической обработкой (до 2200 °С), нанесением вторичной маркировки (с помощью клейм) и срезанием слоя металла с обеих сторон панели. После чего производится окрашивание всей панели. Данный способ применяется для того, чтобы эксперт при исследовании не смог определить первоначальную маркировку (2 %).

Многочисленное поочередное нанесение всех знаков (от 0 до 9) идентификационной маркировки. На панели при помощи клейм или штихелей наносится поочередная вторичная маркировка (на последней стадии наносятся необходимые знаки), производится за-

бивание рельефных элементов начертания. После чего при необходимости проводятся шпатлевание, слесарная обработка и окрашивание всей панели. Данный способ также применяется для того, чтобы эксперт при исследовании не смог определить первоначальную маркировку (1,3 %).

Срезание (снятие) слоя металла в зоне первичной идентификационной маркировки с лицевой и обратной стороны с помощью абразивного инструмента. Как правило, оставляют около 1/3 толщины маркируемой площадки. Далее с обеих сторон с помощью сварки наносится необходимый слой металла, производится слесарная обработка полученной поверхности, нанесение вторичной маркировки (с помощью клейм или штихелей) и окрашивание всей панели (3,4 %).

Заполнение рельефа знаков первичной идентификационной маркировки пластичным материалом с лицевой и обратной стороны. Затем производится слесарная обработка полученной поверхности и окрашивание всей панели. Вторичная маркировка наносится на тот участок, на котором завод-изготовитель маркирование не производит (2,7 %).

В случаях, когда при изменении МО не удалялись полностью панель либо ее фрагмент, возможно путем исследования только рабочей поверхности маркируемой панели восстановить первичную маркировку.

Анализ рассмотренных способов совершения преступлений позволяет к основным признакам, свидетельствующим об изменении первичной идентификационной маркировки ТС, отнести:

– явное несоответствие толщины рабочей поверхности панели в зоне расположения идентификационной маркировки, причем как в большую, так и в меньшую сторону (в том числе после смыва ЛКП);

– неопределенные рельефные элементы начертания знаков идентификационной маркировки, их смещение от условной вертикальной линии, различная глубина и расстояние между ними, посторонние штрихи, а также отличие в структуре знаков, используемых на предприятии-изготовителе;

– следы пластичного материала (шпатлевки, холодной сварки, легкоплавкого металла и др.), клеящего вещества, сварки различных видов, иной субстанции и следы обработки площадки под слоем эмали маркируемой панели, а также отсутствие грунта или несоответствие его внешнего вида с заводским, используемым предприятием-изготовителем;

– несоответствие ЛКП рабочей поверхности панели в зоне расположения идентификационной маркировки и прилегающих к ней элементов, наличие мелких частиц эмали и следов опыления на близлежащих участках деталей;

– несовпадение идентификационной маркировки с ее зеркальным отражением на обратной стороне рабочей поверхности панели (или ее отсутствие) и следы забивания (зачеканивания) знаков на ней;

– замаскированные сварные швы на рабочей поверхности маркируемой панели или на фрагментах панелей, сопрягаемых с ней, явно выраженное абразивное воздействие;

– явно выраженные следы коррозионного воздействия на панели в зоне расположения идентификационной маркировки и отсутствие на ее поверхности защитного состава, наличие участков со следами термического воздействия;

– следы сверления в зоне расположения точек сварки и имитация точечной контактной сварки (наполнение отверстий расплавами латуни или олова), наличие слоя пластичной мастики, имитирующей заводское шумоизолирующее и герметизирующее покрытие, крепление элементов разъемного соединения и т.п.

Таким образом, исходя из проведенного анализа, можно констатировать, что способы совершения преступлений, связанных с изменением МО ТС, тщательно и заблаговременно продумываются, такие преступления совершаются лицами с определенными навыками, знаниями и умениями, приобретенными в основном по роду служебной деятельности, что говорит о прямой корреляционной связи способа совершения преступления и личности преступника. К исследуемым преступлениям в ходе обзора «способа совершения преступления» необходимо относить комплекс действий, сопряженных с подготовкой, совершением и сокрытием данных преступных деяний, так как они взаимосвязаны одним преступным умыслом.

### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Белкин Р.С. Криминалистика: проблемы сегодняшнего дня. Злободневные вопросы российской криминалистики / Р.С. Белкин. — Москва : Норма : Инфра-М, 2001. — 240 с.
2. Белкин Р.С. Криминалистическая энциклопедия / Р.С. Белкин. — Москва : Мегатрон XXI, 2000. — 334 с.
3. Коновалов С.И. Междисциплинарный характер категории «способ преступления»: проблема соотношения уголовно-правовых, уголовно-процессуальных и криминалистических аспектов / С.И. Коновалов, О.В. Айвазова // Юристы-Правоведь. — 2007. — № 4 (23). — С. 17–22.
4. Вардьян А.В. Использование знаний о способах преступлений против жизни и здоровья в выявлении и разоблачении ложного алиби / А.В. Вардьян, О.Н. Алексиевко // Юристы-Правоведь. — 2008. — № 6 (31). — С. 35–39.

5. Зуйков Г.Г. Криминалистическое учение о способе совершения преступления : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. — Москва, 1970. — 31 с.
6. Головин А.Ю. Криминалистические методы преодоления противодействия расследованию транспортных преступлений : монография / А.Ю. Головин, О.П. Грибунов, А.А. Бибииков. — Иркутск : Изд-во Вост.-Сиб. ин-т МВД России, 2015. — 164 с.
7. Яблоков Н.П. Криминалистика / Н.П. Яблоков. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Юрист, 2005. — 781 с.
8. Возгрин И.А. Научные основы криминалистической методики расследования преступлений : курс лекций. — Санкт-Петербург : Изд-во Санкт-Петербург. юрид. ин-та, 1993. — Ч. 4. — 80 с.
9. Самойлов А.В. Понятие способа совершения преступления и его роль в системе механизма совершения преступления / А.В. Самойлов // Журнал научных публикаций аспирантов и докторантов. — 2010. — № 10 (52). — С. 49–50.
10. Князьков А.С. Криминалистическая характеристика преступления в контексте его способа и механизма / А.С. Князьков // Вестник Томского государственного университета. Право. — 2011. — № 1. — С. 51–64.
11. Варданян А.В. Роль теоретических положений криминалистического научного знания в формировании классификации способов совершения и сокрытия преступлений в сфере земельных правоотношений / А.В. Варданян // Философия права. — 2013. — № 5 (60). — С. 66–69.
12. Грибунов О.П. Способы совершения хищений, связанных с осуществлением инвестиционных проектов на предприятиях железнодорожного транспорта / О.П. Грибунов, А.Л. Пермяков. — DOI 10.17150/1993-3541.2015.25(6).1098-1107 // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2015. — Т. 25, № 6. — С. 1098–1107.
13. Жердев П.А. Первоначальный этап расследования преступлений, связанных с подделкой или уничтожением идентификационного номера транспортного средства в целях эксплуатации или сбыта : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.12 / П.А. Жердев. — Хабаровск, 2014. — 198 с.
14. Грибунов О.П. Теоретические основы и прикладные аспекты раскрытия, расследования и предупреждения преступлений против собственности, совершаемых на транспорте : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.12 / О.П. Грибунов. — Ростов на Дону, 2016. — 543 с.
15. Грибунов О.П. Способ совершения хищений нефтепродуктов на объектах железнодорожного транспорта как основополагающий элемент в структуре криминалистической характеристики / О.П. Грибунов, М.О. Долматова. — DOI 10.24411/2587-9820-2019-00004 // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра. — 2019. — № 2 (10). — С. 19–26.
16. Нагайцев А.А. Исследование маркировочных обозначений легковых автомобилей зарубежного производства : учеб. пособие / А.А. Нагайцев. — Москва : БИНОМ, 1999. — 264 с.
17. Чеснокова Е.В. Экспертное исследование маркировочных обозначений на транспортных средствах по делам, связанным с их незаконным завладением : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09 / Е.В. Чеснокова. — Москва, 2007. — 206 с.

## REFERENCES

1. Belkin R.S. *Criminalistics: Current Issues. Urgent Problems of Russian Criminalistics*. Moscow, Norma Publ., Infra-M Publ., 2001. 240 p.
2. Belkin R.S. *Forensic Encyclopedia*. Moscow, Megatron XXI Publ., 2000. 334 p.
3. Kononov S.I., Aivazova O.V. Interdisciplinary character of the category method of crime: the problem of correlating criminal-legal, criminal-procedural and criminal aspects. *Yurist-Pravoved = Lawyer-Legal Scholar*, 2007, no. 4, pp. 17–22. (In Russian).
4. Vardanayn A.V., Aleksienko O.N. The use of knowledge about means of crimes against life and health in discovering false alibi. *Yurist-Pravoved = Lawyer-Legal Scholar*, 2008, no. 6, pp. 35–39. (In Russian).
5. Zuikov G.G. *Criminalistic theory on the method of committing a crime. Doct. diss. Thesis*. Moscow, 1970. 31 p.

6. Golovin A.Yu., Gribunov O.P., Bibikov A.A. *Criminalistic methods of overcoming counteraction to investigation of transport crimes*. Irkutsk, East Siberian Institute of the Ministry of the Interior of Russia Publ., 2015, 164 p.
7. Yablokov N.P. *Criminalistics*. 3<sup>rd</sup> ed. Moscow, Yurist Publ., 2005. 781 p.
8. Vozgrin I.A. *Scientific Bases of Criminalistic Methods of Crime Investigation*. Saint Petersburg, Law Institute Publ., 1993. Pt. 4. 80 p.
9. Samoilov A.V. *Zhurnal nauchnykh publikatsii aspirantov i doktorantov = Journal of Scientific Publications of Postgraduates and Doctoral Students*, 2010, no. 10, pp. 49–50. (In Russian).
10. Knyazkov A.S. Criminalistic characteristic of a crime in the context of its mode and mechanism. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Pravo = Tomsk State University Journal of Law*, 2011, no. 1, pp. 51–64. (In Russian).
11. Vardanyan A.V. The role of the theoretical principles of forensic scientific knowledge in shaping of the classification of ways of committing and concealing crimes in the sphere of land relations. *Filosofiya prava = Philosophy of Law*, 2013, no. 5, pp. 66–69. (In Russian).
12. Gribunov O.P., Permyakov A.L. Ways of commitment of larcenies related to investment projects implementation on the enterprises of railroad transport. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2015, vol. 25, no. 6, pp. 1098–1107. (In Russian). DOI: 10.17150/1993-3541.2015.25(6).1098-1107.
13. Zherdev P.A. *The initial stage of the investigation of crimes related to the fake or destruction of the vehicle identification number for the purposes of operation or sale*. Cand. diss. Khabarovsk, 2014. 198 p.
14. Gribunov O.P. *Theoretical foundations and applied aspects of the disclosure, investigation and prevention of crimes against property committed in transport*. Doct. diss. Rostov-on-Don, 2016. 543 p.
15. Gribunov O.P., Dolmatova M.O. Method of Committing Theft of Petroleum Products at Railway Transport Facilities as a Fundamental Element in the Structure of Forensic Characteristics. *Kriminalistika: vchera, segodnya, zavtra = Criminalistics: Yesterday, Today, Tomorrow*, 2019, no. 2, pp. 19–26. (In Russian). DOI: 10.24411/2587-9820-2019-00004.
16. Nagaitsev A.A. *Study of marking designations of foreign-made passenger cars*. Moscow, BINOM Publ., 1999. 264 p.
17. Chesnokova E.V. *Expert study of marking on vehicles in cases related to their illegal acquisition*. Cand. diss. Moscow, 2007. 206 p.

### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

**Агафонов Артем Сергеевич** — кандидат юридических наук, кафедра оперативно-разыскной деятельности и специальной техники в ОВД, Восточно-Сибирский институт Министерства внутренних дел Российской Федерации, г. Иркутск, Российская Федерация, agafonov\_1990@mail.ru.

### INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

**Artoym S. Agafonov** — Ph.D. in Law, Department of Operative Search Activities and Special Equipment in Law Enforcement Bodies, East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, Irkutsk, the Russian Federation, agafonov\_1990@mail.ru.

Поступила в редакцию / Received 18.04.2022

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing 29.04.2022

Принята к публикации / Accepted 27.05.2021

Дата онлайн-размещения / Available online 04.07.2022