

УДК 343.985

DOI: 10.19073/2658-7602-2025-22-3-481-502

EDN: NHSFCH

*Оригинальная научная статья*

## Тактическая операция по установлению местонахождения и задержанию угнанного или похищенного автомобиля с использованием современных информационных технологий

**Е. П. Шевырталов** *Уральский юридический институт МВД России, Екатеринбург, Российская Федерация*✉ [shevyrtalove@yandex.ru](mailto:shevyrtalove@yandex.ru)

**Аннотация.** В статье предпринята попытка описания тактической операции по установлению местонахождения и задержанию разыскиваемого автомобиля с использованием современных информационных технологий. Несмотря на снижение краж и угонов транспортных средств, данные преступления приносят серьезный вред собственникам этого имущества. Развитие и внедрение систем мониторинга дорожного движения оказывает серьезное влияние на тактику розыска автомобиля, ставшего предметом преступного посягательства. Предметом исследования выступают закономерности получения (сбора) криминалистической информации при проведении тактической операции по установлению местонахождения и задержанию разыскиваемого автомобиля с использованием современных информационных технологий. Цель – выявление и решение познавательных и организационно-тактических проблем розыска угнанных транспортных средств, а также разработка научно обоснованных предложений и рекомендаций по совершенствованию этого направления деятельности органов внутренних дел. В исследовании применялись общенаучные методы познания (анализ, синтез, дедукция, системно-структурный метод, описание), а равно частнонаучные методы (анкетирование, статистические методы). В качестве эмпирической базы была использована официальная статистика МВД России. В заключении делается вывод о том, что наиболее эффективным разрешением следственной ситуации (не обнаружен угнанный автомобиль и не установлен преступник) является проведение тактической операции, состоящей из трех этапов. Особое внимание при проведении тактической операции должно уделяться использованию систем мониторинга дорожного движения (специальное программное обеспечение «Паутина»), ведомственных баз данных (ФИС ГИБДД-М), а также сбору информации, зафиксированной при помощи камер видеонаблюдения. На основании анализа современных технологий получения криминалистической информации, связанной с неправомерным посягательством на транспортное средство, разработана тактическая операция по установлению местонахождения и задержанию разыскиваемого автомобиля. Определена классификация тактической операции, обозначены объект, цель и задачи, порядок действий субъекта расследования для реализации тактической операции. В целях наглядности и удобства использования данная операция представлена в виде алгоритма.

**Ключевые слова:** информационные технологии; мониторинг дорожного движения; тактическая операция; розыск автомобиля; установление местонахождения; задержание транспортного средства; СПО «Паутина», камеры фотовидеофиксации, ФИС ГИБДД-М

**Конфликт интересов.** Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

**Для цитирования:** Шевырталов Е. П. Тактическая операция по установлению местонахождения и задержанию угнанного или похищенного автомобиля с использованием современных информационных технологий // Сибирское юридическое обозрение. 2025. Т. 22, № 3. С. 481–502. DOI: <https://doi.org/10.19073/2658-7602-2025-22-3-481-502>. EDN: <https://elibrary.ru/nhsfch>

Original scientific article

## A Tactical Operation To Locate and Detain a Stolen or Hijacked Auto Using Modern Information Technologies

E. P. Shevyrtalov 

Ural Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia, Yekaterinburg, Russian Federation

✉ shevyrtalove@yandex.ru

**Abstract.** The article attempts to describe a tactical operation to locate and detain a wanted motor vehicle using modern information technologies. Despite a decline in thefts and unlawful takings of vehicles, these crimes cause significant harm to owners. The development and implementation of road-traffic monitoring systems have a significant impact on the tactics of searching for a vehicle that has become the target of criminal encroachment. The subject of the research is the patterns of obtaining (collecting) forensic information during a tactical operation to locate and detain a wanted automobile using modern information technologies. The aim is to identify and solve epistemic and organizational-tactical problems in the search for stolen vehicles and to develop scientifically grounded proposals and recommendations to improve this area of law-enforcement activity. The study uses general scientific methods of cognition (analysis, synthesis, deduction, systems-structural method, description) as well as special methods (questionnaires, statistical methods). The empirical base consists of official statistics of the Ministry of Internal Affairs of Russia. The conclusion is drawn that the most effective resolution of the investigative situation (the stolen vehicle has not been found and the perpetrator has not been identified) is to conduct a tactical operation consisting of three stages. Particular attention in conducting the operation should be given to the use of road-traffic monitoring systems (the special software “Pautina”), departmental databases (FIS GIBDD-M), as well as the collection of information recorded by video-surveillance cameras. Based on the analysis of modern technologies for obtaining forensic information associated with unlawful encroachments on vehicles, a tactical operation is developed for locating and detaining a wanted automobile. A classification of the tactical operation is defined; its object, aim and tasks are identified; and the order of actions by the investigating subject to implement the operation is set out. For clarity and ease of use, the operation is presented in the form of an algorithm.

**Keywords:** information technologies; road-traffic monitoring; tactical operation; search for a vehicle; establishing location; detaining a vehicle; “Pautina” software; photo-video recording cameras; FIS GIBDD-M

**Conflict of interest.** The Author declares no conflict of interest.

**For citation:** Shevyrtalov E. P. A Tactical Operation To Locate and Detain a Stolen or Hijacked Auto Using Modern Information Technologies. *Siberian Law Review*. 2025;22(3):481-502. DOI: <https://doi.org/10.19073/2658-7602-2025-22-3-481-502>. EDN: <https://elibrary.ru/nhsfch> (In Russ.)

### ВВЕДЕНИЕ

Развитие хозяйственных отношений, постепенное накопление гражданами материальных благ становятся причинами увеличения автопарка страны. История наглядно демонстрирует, как личное транспортное средство из объекта рос-

коши стало атрибутом нашей ежедневной рутины. По статистике Российского союза автостраховщиков количество транспортных средств на территории России ежегодно растет, и по итогам 2023 г. оно составляло 65,7 млн единиц техники<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Годовой отчет 2023 // Рос. союз автостраховщиков. 2024. URL: [https://autoins.ru/upload/reports/AReport\\_RAMI\\_2023\\_site.pdf](https://autoins.ru/upload/reports/AReport_RAMI_2023_site.pdf) (дата обращения: 27.02.2025).

Однако отдельные экономические явления негативно сказываются на доступности автомобилей. Так, по данным Ассоциации «Российские автомобильные дилеры», в 2014 г. для покупки нового автомобиля в среднем требовалось 30 зарплат, для покупки автомобиля бывшего в употреблении – 11 зарплат, а уже в 2024 г. эти показатели изменились на 41 и 17 зарплат соответственно. Для среднестатистического гражданина автомобиль является второй по значимости покупкой после жилья, поэтому право собственности на данное имущество должно строго соблюдаться, и в случае его нарушения оно должно быть восстановлено, а виновное лицо должно понести справедливое наказание.

К сожалению, криминальные элементы питают повышенный интерес к чужому имуществу в виде транспортных средств. Кражи и угоны, как наиболее распространенные составы преступлений, посягающих на права собственности на транспортные средства, занимают особое место в структуре имущественных преступлений. Несмотря на относительно небольшое количество указанных фактов (6107 краж и 10 731 угон в 2014 г.) по сравнению с преступлениями против собственности (1 040 969 тогда же)<sup>2</sup>, каждая кража и неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения причиняет серьезный материальный ущерб потерпевшему, что обусловлено высокой стоимостью данного имущества. Отдельные зарубежные авторы считают кражи транспортных средств и связанную с ними преступную деятельность эпидемией [1, с. 1]. Кроме того, как верно отмечает Н. С. Сокоун, «угон посягает на порядок пользо-

вания автомобилем как источником повышенной опасности, а это может привести к совершению дорожно-транспортных происшествий, человеческим жертвам, причинению тяжкого вреда здоровью» [2, с. 418]. Таким образом, указанные составы преступлений обладают повышенной общественной опасностью, необходимо бороться с данными преступными посягательствами, используя весь арсенал сил и средств правоохранительных органов.

Целью данной статьи не является разграничение и выделение особенностей составов кражи и неправомерного завладения автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения: ученым сообществом данный вопрос глубоко проработан на диссертационном и монографическом уровне<sup>3</sup>. Отметим, что для упрощения изложения материала в настоящей статье отождествляются кража транспортного средства и угон. Это обосновано в силу нескольких причин.

Во-первых, данные составы преступлений посягают на один объект. Согласно разделу 8 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) родовым объектом преступлений являются общественные отношения в сфере экономики. Изучаемая категория преступлений находится в главе 21 УК РФ – видовым объектом для них будут общественные отношения, связанные с установленным законом порядком функционирования права собственности.

Во-вторых, предметом изучаемых преступлений являются транспортные средства, предназначенные для перевозки людей, грузов или оборудования, установленного на нем, с максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч, тяговая сила которых создается за счет

---

<sup>2</sup> *Краткая характеристика состояния преступности в Российской Федерации за январь–декабрь 2024 года* // Официальный сайт М-ва внутр. дел Рос. Федерации. 2024. URL: <https://мвд.рф/reports/item/60248328> (дата обращения: 27.02.2025).

<sup>3</sup> *Белик Ю. С. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения: проблемы предмета, квалификации и профилактики* : дис. ... канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2004. 187 с.

двигателя с рабочим объемом более 50 см<sup>3</sup> или электродвигателя с максимальной мощностью более 4 кВт, на управление которыми необходимо наличие специального права (автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоциклы, мопеды, тракторы и другие самоходные машины, иные транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания или электрическим двигателем, а также маломерные катера, моторные лодки и иные суда, угон которых не содержит признаков преступления, предусмотренного ст. 211 УК РФ). Вместе с тем не являются предметом угона велосипеды, гребные лодки, гужевой транспорт и т. п., в том числе прицепы и другие устройства без двигателя, однако они могут стать предметом кражи.

Необходимо пояснить, что разработать методику расследования, адекватно отвечающую требованиям по расследованию краж и угонов транспортных средств всех видов и категорий, в рамках одной статьи не представляется возможным. Это обусловлено тем, что каждая разновидность транспортного средства обладает множеством отличительных признаков, оказывающих влияние как на особенности совершения таких преступлений, так и на специфику их расследования [3, с. 14]. В этой связи считаем целесообразным остановиться лишь на рассмотрении одной категории транспортных средств — автомобилей. Поэтому в рамках данной работы понятия «автомобиль» и «транспортное средство» тождественны.

В-третьих, кражи и угоны транспортных средств необходимо рассматривать в совокупности в силу того, что большинство элементов криминалистических характеристик обоих составов преступления совпадают или схожи. Кроме того, интегрированная общегрупповая характеристика краж и угонов существенно расширяет поисковые возможности,

поскольку субъекты этих преступлений очень часто совершают оба рассматриваемых деяния. Даже различия в целевой направленности (субъективной стороне) преступлений, лежащие в основе дифференциации этих двух деяний против имущественных прав, не оказывают существенного влияния на процесс расследования.

В силу вышеперечисленных обстоятельств и с целью удобства изложения материала представляется оправданным объединение двух составов преступлений в один термин «*неправомерное посягательство на транспортное средство*», под которым понимается *противоправное изъятие и (или) обращение транспортного средства в пользу виновного или других лиц, причинившие ущерб собственнику или иному владельцу этого имущества*.

Безусловно, к неправомерным посягательствам на автомобили можно отнести и такие их формы, как грабеж и (или) разбой с целью завладения автомобилем, однако он в последнее время встречается довольно редко, в связи с чем их рассмотрение не относится к цели работы. Согласно статистике в 2024 г. зарегистрированы всего 18 разбойных нападений и 24 грабежа, совершенных с целью завладения транспортными средствами. Для сравнения: тайных хищений (краж) транспортных средств совершено 5858<sup>4</sup>.

В парадигме указанного понятия и с учетом сказанного выше построено дальнейшее рассмотрение заявленной темы.

Основным ведомственным нормативным правовым актом, регламентирующим оперативно-служебную деятельность органов внутренних дел по линии борьбы с неправомерными посягательствами на транспортные средства, до 1 июля 2020 г. являлся приказ МВД России

<sup>4</sup> Сводный отчет по России об использовании сил и средств в раскрытии преступлений : стат. форма отчетности № 4 за 2024 г. Доступ из ФКУ «ГИАЦ МВД России».

от 17 февраля 1994 г. № 58 «О мерах по усилению борьбы с преступными посягательствами на автотранспортные средства»<sup>5</sup> (далее – Приказ № 58). Данный нормативный правовой акт утверждал Инструкцию по розыску автотранспортных средств (далее – Инструкция), которая указывала подразделения, ответственные за розыск, организацию и проведение неотложных оперативно-розыскных мероприятий по задержанию автотранспорта (план «Перехват»), а также закрепляла широкий перечень мер, направленных на предупреждение, раскрытие, расследование и профилактику преступных посягательств на транспортные средства. Трудно переоценить значимость этого приказа в борьбе с кражами и угонами автомобилей.

Однако вышеуказанный подзаконный акт был отменен приказом МВД России от 28 января 2020 г. № 36 «О совершенствовании работы территориальных органов МВД России по розыску угнанных и похищенных автотранспортных средств, а также автотранспортных средств участников дорожного движения, скрывшихся с мест дорожно-транспортных происшествий»<sup>6</sup>. Целью настоящей работы не является сравнительно-правовой анализ двух ведомственных документов, который, по нашему мнению, достаточно полно был проведен Д. В. Копылом [4], лишь акцентируем внимание на том, что Приказ № 58, безусловно, устарел и нуждался в доработке согласно современным тенденциям борьбы с правонарушителями посягательствами на автомобили. Вместе с тем целесообразность его полной

отмены и передача всех организационных полномочий по разработке плана розыска транспортных средств на региональный уровень вызывает сомнения.

Практика компетентных органов иностранных государств иллюстрирует, что широкий перечень профилактических мер положительно сказывается на предупреждении правонарушений посягательств на автомобили [5]. Совершенно очевидна важность разработки научно-обоснованных мер, направленных на розыск угнанного автомобиля, как одного из структурных элементов борьбы с правонарушителями посягательствами на транспортные средства.

Проблемы, связанные с раскрытием и расследованием правонарушений посягательств на транспортные средства, довольно подробно рассматривались многими учеными. Одним из первых криминалистов, заложивших фундамент для исследований в этой области знаний, был доктор юридических наук В. П. Бахин [6]. Далее отдельные авторы освещали вопросы, связанные с технико-криминалистическим обеспечением расследования краж и угонов транспортных средств<sup>7</sup>, разрабатывали комплексные меры по борьбе с данными преступлениями<sup>8</sup>. Особого внимания заслуживают работы по совершенствованию методики расследования преступлений, связанных с изменением маркировочных обозначений транспортных средств<sup>9</sup>, именно такие деяния являются одним из способов легализации похищенных автомобилей.

В рамках данной статьи наибольшего интереса заслуживают работы, посвященные проблеме розыска угнанного

<sup>5</sup> Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

<sup>6</sup> Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

<sup>7</sup> Капитонов В. Е., Струков В. М., Чубченко А. Л. Техничко-криминалистические средства и методы розыска автотранспортных средств : учеб. пособие. М. : ЭКЦ МВД России, 1997. 120 с.

<sup>8</sup> Кузнецов В. А. Комплексные меры борьбы с кражами и угонами автотранспорта и разбойными нападениями на водителей : учеб. пособие. Киев : ВШ МВД СССР, 1990.

<sup>9</sup> Агафонов А. С. Совершенствование методики расследования преступлений, связанных с изменением маркировочных обозначений транспортных средств : дис. ... канд. юрид. наук. Иркутск, 2021. 235 с.

автомобиля<sup>10</sup>. В них были представлены актуальные на тот момент времени методические разработки, отвечающие последним технологиям поиска и организации деятельности правоохранительных органов по определению местонахождения и задержанию транспортного средства, ставшего предметом неправомерного посягательства. Однако технологический прогресс и внедрение его результатов в работу российской полиции ставит перед криминалистами задачи не только по теоретическому осмыслению этого процесса, но и по разработке практических рекомендаций, связанных с наиболее эффективным использованием информационных технологий в борьбе с преступностью. Поэтому работы тех лет должны стать базисом для создания новых результативных механизмов розыска угнанного автомобиля.

**СЛЕДСТВЕННЫЕ СИТУАЦИИ,  
В КОТОРЫХ ВОЗМОЖНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ  
ТАКТИЧЕСКУЮ ОПЕРАЦИЮ  
ПО УСТАНОВЛЕНИЮ МЕСТОНАХОЖДЕНИЯ  
И ЗАДЕРЖАНИЮ УГНАННОГО  
ИЛИ ПОХИЩЕННОГО АВТОМОБИЛЯ  
С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СОВРЕМЕННЫХ  
ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ**

В контексте ситуационного подхода любой этап расследования представляет собой следственную ситуацию, обусловленную совокупностью результатов поисково-познавательной деятельности следователя. Следственная ситуация всегда отражает информационное состояние процесса расследования преступления на определенный момент времени и является основанием для принятия информационных, тактических и организационно-управленческих решений [7, с. 108].

В рамках досудебного производства следственные ситуации, в зависимости от уровня информационной неопределенности, разделяются на простые и сложные. Простые характеризуются необходимым и достаточным количеством сведений о случившемся событии, даже отсутствие какой-либо информации преодолевается без особых проблем. Сложные следственные ситуации, в свою очередь, подразделяются на проблемные, конфликтные, тактического риска, неупорядоченные организационно-управленческие, мнимо простые, комплексные [8, с. 80]. Подобная классификация позволяет рассматривать процесс расследования как динамическую систему, зависимую от конкретной следственной ситуации. Основная задача субъекта расследования постоянно снижать уровень информационной неопределенности по средствам применения правовых, тактических и организационных мер, благодаря этому возможна трансформация следственной ситуации с менее на более благоприятную.

По результатам анализа и обобщения уголовных дел различных категорий можно выделить типовые следственные ситуации. Так, например, нами была разработана система следственных ситуаций, складывающихся при расследовании неправомерных посягательств на автомобили. Как правило, по данным преступления наиболее проблемными и сложными являются ситуации, при которых преступник не установлен и неизвестно местонахождение транспортного средства. Как показало исследование С. Н. Скибина, в этом случае раскрывается не более 3 % уголовных дел, возбужденных по факту кражи или угона транспортных средств<sup>11</sup>. Таким образом, практическая значимость совершенствования механизма разрешения подобных следственных ситуаций не вызывает сомнений.

<sup>10</sup> См., напр.: *Финогенов В. Ф.* Теоретические и практические проблемы розыска угнанных, похищенных и скрывшихся с места происшествия автотранспортных средств : дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2007. 238 с. ; *Петраков А. П.* Деятельность следователя по розыску автомобилей, ставших предметом неправомерного завладения : дис. ... канд. юрид. наук. М., 1999. 194 с. ; *Костенко В. С.* Организационно-тактическое обеспечение розыска автотранспортных средств : дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 2009. 220 с.

<sup>11</sup> *Скибин С. Н.* Особенности расследования угонов и краж автомобилей или иных транспортных средств : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д., 2007. С. 20.

Когда не обнаружен автомобиль и не установлен преступник, у следователя имеется вариативность поиска: от преступника – к угнанному автомобилю или от автомобиля – к преступнику. Безусловно, целесообразно одновременно реализовывать оба пути поиска, однако в силу объективных причин, а именно нехватки сил и средств, это не всегда представляется возможным, но в рамках данной статьи мы попытаемся разработать способ выхода из данной следственной ситуации путем установления местонахождения и задержания автомобиля.

#### **РАЗЫСКНАЯ РАБОТА СЛЕДОВАТЕЛЯ ПО УСТАНОВЛЕНИЮ МЕСТОНАХОЖДЕНИЯ УГНАННОГО ИЛИ ПОХИЩЕННОГО АВТОМОБИЛЯ**

Решение задачи по установлению похищенного имущества и лица, совершившего это похищение, возможно путем розыскной деятельности следователя. Последнее можно понимать в нескольких смыслах. В широком – как деятельность по поиску какого-либо разыскиваемого объекта, который имеет значение для расследования преступления. В узком – как совокупность мер, предусмотренных ст. 210 «Розыск подозреваемого, обвиняемого» Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации. Некоторыми авторами выдвигались предложения по совершенствованию указанной нормы [3, с. 18]. Не вдаваясь в полемику по этому вопросу, отметим, что для криминалистики как науки<sup>12</sup> более конструктивно понимать розыскную деятельность следователя именно в ее широком смысле. Кроме того, понимать под следователем не только лицо, которое в пределах своих компетенций осуществляет предварительное

следствие по уголовному делу, но и орган (подразделение) дознания.

Термин «розыскная деятельность следователя» входит в структуру криминалистического учения о розыске. Под последним А. П. Петраков понимал частную криминалистическую теорию, изучающую отдельные закономерности возникновения, собирания, исследования, оценки и использования информации, которые определяют содержание и методы розыскной деятельности следователя, и разрабатывающую на основании познания этих закономерностей соответствующие криминалистические средства и приемы обнаружения разыскиваемого<sup>13</sup>. Если определение криминалистического учения о розыске через конструкцию «частная криминалистическая теория» видится нам методически и логически обоснованным, то «розыск чего-либо» надлежит, по нашему мнению, рассматривать через понятие «деятельность».

Таким образом, считаем возможным предположить, что *розыск транспортного средства при расследовании правонарушений посягаемых на автомобили – это осуществляемая при помощи криминалистических средств и приемов деятельность уполномоченных лиц, направленная на собирание, исследование, оценку и использование криминалистической информации с целью обнаружения местонахождения и задержания угнанного автомобиля.*

Так как объектом этой деятельности является автомобиль, обладающий рядом особенностей, существенно влияющих на тактику его розыска<sup>14</sup>, назовем эти особенности:

– возможность быстрого перемещения на значительные расстояния (мобильность);

<sup>12</sup> Белкин Р. С. Курс криминалистики : учеб. пособие для студентов вузов, обучающихся по юрид. специальностям. 3 изд., доп. М. : Юнити, 2001. 323 с.

<sup>13</sup> Петраков А. П. Деятельность следователя по розыску автомобилей, ставших предметом неправомерного завладения : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1999. С. 16.

<sup>14</sup> Там же. С. 8.

– наличие идентификационных маркерочных обозначений на узлах и агрегатах (индивидуальная уникальность);

– правовой статус, обусловленный обязательной регистрацией транспортного средства<sup>15</sup>;

– эксплуатация на дорогах общего пользования возможна при строгом соблюдении правил дорожного движения<sup>16</sup>.

Подробнее остановимся на обстановке, в которой проходит розыск. Обстановка включает в себя два критерия: время и место.

Под местом в контексте деятельности по розыску угнанного автомобиля следует рассматривать пространство, включающее в себя участок местности с прилегающей территорией, с которой был угнан автомобиль, и весь путь его перемещения. Тактика розыска предопределяется спецификой организации дорожного движения на конкретном участке движения транспортного средства, особенностью планировочной структуры города и дорожной сети.

Под временем в данном контексте понимается период с момента неправомерного перемещения транспортного средства (угона) и до задержания искомого автомобиля правоохранительными органами. Однако на этом временном промежутке есть важнейший этап, от которого напрямую зависит эффективность розыска, – начало розыскной деятельности. Специфика криминалистической характеристики неправомерных посягательств заключается в том, что чаще всего они совершаются в позднее вечернее и ночное время, поэтому с момента угона до обнаружения этого факта проходит продолжительный период времени [9, с. 23]. В силу мобильности транспортных средств рас-

следование неправомерных посягательств должно осуществляться по горячим следам [10]. Только в этом случае вероятность установить местонахождение и задержать похищенное имущество остается высокой.

Категории «место» и «время» находятся в тесной взаимосвязи друг с другом, поэтому при розыске необходимо учитывать, по какому примерному маршруту и в какое время передвигался автомобиль. Например, трафик в городе ночью минимальный, что позволяет перемещаться гораздо быстрее, по сравнению с часами пик. Это обстоятельство важно при выдвижении версий о местонахождении транспортного средства в конкретный момент времени.

#### **ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТАКТИЧЕСКОЙ ОПЕРАЦИИ ПО УСТАНОВЛЕНИЮ МЕСТОНАХОЖДЕНИЯ И ЗАДЕРЖАНИЮ УГНАННОГО ИЛИ ПОХИЩЕННОГО АВТОМОБИЛЯ**

Наукой и практикой не разработано такого самостоятельного следственного действия или иного мероприятия, проведение которого гарантирует получение желаемого эффекта. Наиболее рациональным способом преодоления сложных следственных ситуаций и достижения цели розыскной деятельности следователя является проведение тактической операции. Тактическая операция – это комплекс процессуальных, оперативно-розыскных и подготовительных, проверочных и иных действий, проводимых по единому плану, с учетом следственных ситуаций, и направленных на решение отдельных промежуточных задач, подчиненных общей цели расследования уголовного дела [11, с. 7]. Реализация тактической операции позволяет достигать таких результатов, которые

<sup>15</sup> О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федер. закон от 3 авг. 2018 г. № 283-ФЗ. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

<sup>16</sup> О Правилах дорожного движения : постановление Правительства Рос. Федерации от 23 окт. 1993 г. № 1090. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

невозможно достичь путем проведения единичного следственного действия.

Тактическая операция по установлению местонахождения и задержанию угнанного автомобиля относится к тактическим операциям группы «поиск», так как для нее характерна высокая степень неопределенности места нахождения искомого объекта [12, с. 71]. Вместе с этим к признакам данной тактической операции можно отнести потребность в криминалистической информации об устанавливаемом транспортном средстве и анализе различных по своей природе источников этой информации, проведение поисковых мероприятий, направленных на снижение информационной неопределенности, необходимость в привлечении сотрудников различных подразделений.

Выделяют несколько оснований для классификации таких тактических операций [13, с. 92–93] – с их помощью выделим типологию тактической операции по установлению местонахождения и задержанию угнанного автомобиля. Эта операция:

– *неоднородная*, поскольку состоит не только из следственных, но и из иных действий и мероприятий;

– *локальная*, так как проводится на первоначальном этапе расследования, однако может быть и *сквозной*, если проводится на нескольких этапах, впрочем, как уже ранее нами отмечалось, продуктивность розыска напрямую зависит от количества времени, прошедшего с момента угона автомобиля;

– *непрерывная*, так как реализуется в сжатые сроки по горячим следам с большей концентрацией мероприятий и максимальной интенсификацией деятельности участников;

– *последовательная*, потому что осуществляется в строгой последовательности действий;

– *единичная*, в силу того что решает одну задачу в рамках расследования непра-

вомерного посягательства на транспортное средство, а именно задачу по установлению местонахождения и задержанию угнанного автомобиля.

В рамках реализации тактической операции по установлению местонахождения и задержанию автомобиля, ставшего предметом неправомерного завладения, необходимо выполнить несколько этапов:

1) собрать первоначальную криминалистическую информацию, связанную с неправомерным посягательством. Для этого необходимо, во-первых, определить характеристики транспортного средства, а во-вторых, выяснить у заявителя обстоятельства произошедшего;

2) провести мероприятия, направленные на установление точного или ориентировочного местонахождения автомобиля;

3) осуществить меры по задержанию указанного транспортного средства.

### **ПЕРВЫЙ ЭТАП РЕАЛИЗАЦИИ ТАКТИЧЕСКОЙ ОПЕРАЦИИ**

Первым шагом к достижению цели рассматриваемой тактической операции является решение задачи по сбору первоначальной криминалистической информации, связанной с неправомерным посягательством. От полноты и оперативности получения и фиксации этой информации напрямую зависит вероятность положительного исхода тактической операции по установлению местонахождения автомобиля и его задержанию. Для этого следует определить общую характеристику транспортного средства, которая включает в себя информацию:

– о правовом статусе этого имущества, его владельце и лицах, обладающих правом управления;

– наличии полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) и полиса добровольного комплексного автомобильного страхования (каска);

– государственном регистрационном номере, идентификационных номерах узлов и агрегатов;

– марке, модели, годе выпуска, цвете и типе кузова, а также об иных особенностях внешнего вида, например повреждениях кузова.

Данная информация позволит определить идентификационные признаки, необходимые для розыска.

Вторым пунктом реализации этого шага является выяснение следующих обстоятельств:

– в каком месте и в какое время был припаркован автомобиль владельцем перед угоном;

– когда владелец обнаружил факт угона, сколько времени прошло с момента его обнаружения и сообщения об этом в правоохранительные органы;

– замечал ли потерпевший подозрительных лиц при оставлении автомобиля, если да, запомнил ли он их внешность, сможет ли составить фоторобот и опознать их;

– оставлял ли потерпевший автомобиль в последнее время на продолжительный срок на станции технического обслуживания, автомойке или иных местах, в которых у третьих лиц был доступ к автомобилю и ключам от него;

– количество и местонахождение ключей от похищенного автомобиля;

– оборудовано ли имущество системами автосигнализации, если да, то какими именно, были ли они исправны;

– если автомобиль оборудован активными средствами автосигнализации (различные системы определения координат нахождения машины) и они находятся в рабочем состоянии, то необходимо выяснить эту информацию;

– был ли автомобиль поставлен на сигнализацию перед его угоном, если

да, то при постановке на сигнализацию возникали ли какие-либо проблемы с ее работой.

Основными средствами получения вышеуказанной информации являются два мероприятия: опрос заявителя (если уголовное дело уже возбуждено, то допрос в качестве потерпевшего) и работа с базами данных Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России (далее – Госавтоинспекция).

Проблема проведения допроса (опроса) потерпевших по делам, связанным с неправомерными посягательствами на автомобили, достаточно подробно изучена в криминалистике<sup>17</sup>, поэтому заострять внимание на ней не будем. Лишь отметим, что большую часть сведений об автомобиле и обстоятельствах случившегося сообщает владелец (потерпевший), однако в силу объективных и субъективных причин возможно отсутствие какой-либо значимой информации.

Компенсировать недостаток сведений, характеризующих автомобиль, может федеральная информационная система Госавтоинспекции (далее – ФИС ГИБДД-М), входящая в сервисы единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России (далее – ИСОД). ФИС ГИБДД-М выполняет функцию информационного обмена между различными подразделениями Госавтоинспекции и иными службами МВД России. ФИС ГИБДД-М обладает множеством полезных функций по предоставлению органам исполнительной власти в синхронном режиме сведений о транспортных средствах и их владельцах посредством Системы межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ) в виде карточек учета транспортных средств, заверенных квалифицированной

<sup>17</sup> См., напр.: *Сретенцев А. Н.* Криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования краж автотранспорта : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2010. С. 16–17 ; *Мишуточкин А. Л.* Особенности расследования краж автотранспортных средств, совершаемых организованными преступными группами : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Омск, 2000. С. 9.

электронной подписью. ФИС ГИБДД-М качественно улучшила эффективность использования учетов и данных, связанных с транспортными средствами. С помощью нее и входящих в ее состав подсистем можно получить большой массив информации, связанной с транспортным средством.

При реализации описываемой тактической операции субъекту расследования посредством данной системы необходимо:

- найти информацию об автомобиле и проведенных с ним ранее регистрационных действиях;

- найти регистрационные документы, паспорт транспортного средства и иные документы, необходимые для допуска транспортного средства к участию в дорожном движении.

Положительный эффект от использования ФИС ГИБДД-М не вызывает сомнений. Так, 91 % опрошенных нами сотрудников, проходящих службу в практических органах МВД России, положительно оценивают работу с данной системой и еще некоторыми другими. Респонденты отмечают такие достоинства автоматизированных баз данных, как оперативность получения информации, удобство использования и широкий функционал. Однако имеются и минусы, с которыми сталкиваются сотрудники: технические ошибки, частые сбои, нестабильность работы и отсутствие постоянного доступа к базе данных, базы данных не объединены в единую систему, недостаточный функционал базы, отсутствие знаний и навыков по работе с базами данных. Проблемы технического характера в работе мобильных устройств, обеспечивающих доступ к указанным системам, отмечаются и в иных исследованиях [14, с. 92].

Вышеперечисленные проблемы расположены в порядке убывания от наиболее часто озвученных вариантов, следовательно, можно сделать вывод о том, что сотрудники сталкиваются чаще всего

с трудностями, которые можно решить сугубо техническо-программным путем. Однако это не исключает проведения мероприятий, направленных на повышение компетенции сотрудников по работе с базами данных. У некоторых сотрудников отсутствуют необходимые знания и навыки, кроме того, встречаются и те, которые даже не знают о существовании таких информационных ресурсов.

Одним из возможных направлений совершенствования ведомственных баз данных является интеграция в их работу баз автопроизводителей, которая содержит все регистрационные и идентификационные номера произведенных транспортных средств. Это позволит предупреждать и выявлять факты неправомерных посягательств. Данная технология сможет определить, выпускалось ли вообще транспортное средство с таким VIN-номером или же установлен дубликат идентификационного номера (когда точно с таким же VIN-номером уже зарегистрирована иная машина).

### **ВТОРОЙ ЭТАП РЕАЛИЗАЦИИ ТАКТИЧЕСКОЙ ОПЕРАЦИИ**

После того как субъект расследования в рамках реализации тактической операции по установлению местонахождения и задержанию автомобиля, ставшего предметом неправомерного завладения, выполнил первый шаг, а именно собрал первоначальную криминалистическую информацию, связанную с неправомерным посягательством (установил характеристику транспортного средства, выяснил у заявителя обстоятельства произошедшего), можно переходить к проведению мероприятий, направленных на установление точного или ориентировочного местонахождения автомобиля.

Для этого при помощи ФИС ГИБДД-М необходимо осуществить постановку автомобиля в розыск (в последующем у пользователя есть возможность вводить

сведения о мерах по розыску и результатах розыска транспортного средства, включая мероприятия плана «Перехват»). Также следует передать всю информацию в дежурную часть с целью ориентирования личного состава, наружных служб (патрульно-постовой службы полиции, дорожно-патрульной службы (далее – ДПС)), а также дежурных частей соседних отделов на розыск похищенного имущества. Нельзя исключать, что автомобиль в данный момент находится на территории обслуживания иного органа внутренних дел.

После этого следственно-оперативной группе надлежит незамедлительно направиться на осмотр места происшествия – места, с которого было угнано транспортное средство. Зачастую в состав этой группы входит следователь (дознатель), оперативный сотрудник и специалист (эксперт-криминалист).

Осмотр места происшествия является обязательным при расследовании краж и угонов транспортных средств, как показывает практика, данное следственное действие проводится по всем уголовным делам<sup>18</sup>. Однако анализ материалов уголовных дел иллюстрирует, что эффективность этого мероприятия является очень низкой в силу допускаемых ошибок<sup>19</sup>. По данным Главного информационно-аналитического центра МВД России, за 2024 г. при помощи осмотров мест происшествий и других следственных действий расследовано только 17 % краж транспортных средств<sup>20</sup>. Впрочем, качественно проведенный осмотр места совершения неправомерного посягательства на автомобиль позволит получить результаты, необходимые для реализации тактической операции.

Кратко опишем тактику проведения данного следственного действия в современных условиях.

Большинство неправомерных посягательств на транспортные средства совершаются в городской застройке. Сегодня в городах, особенно городах-миллионниках, посредством камер видеонаблюдения, установленных на домах, перекрестках и участках дорог, круглосуточно фиксируется огромный массив видеoinформации. Одной из приоритетных задач при проведении осмотра места происшествия по факту расследования указанной категории дел является поиск видеокамер, в объектив которых могли попасть отдельные элементы или весь процесс совершения преступления.

Уличные видеокамеры располагаются на фасадах зданий, въездных группах, электрических столбах, оградах и даже вмонтированы в подъездные домофоны. Зачастую камеры заметны невооруженным глазом, и путем визуального осмотра прилегающей территории можно определить их наличие и примерный угол обзора. Также путем опроса граждан, проживающих или работающих на осматриваемой территории, имеется возможность получить информацию о видеокамерах. Не следует ограничиваться поиском видеокамер только в пределах места угона. Необходимо обратить внимание и на прилегающую территорию в направлениях возможного движения автомобиля. Для этого целесообразно применять тактический прием мысленного моделирования, позволяющий определить способ прибытия преступника на место угона и маршрут убытия угнанного транспортного средства [15, с. 265]. Содействие в обнаружении камер может оказать участковый

<sup>18</sup> *Финогенов В. Ф.* Теоретические и практические проблемы розыска угнанных, похищенных и скрывшихся с места происшествия автотранспортных средств : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2007. С. 16.

<sup>19</sup> *Святненко А. И.* Тактическая операция как способ разрешения следственных ситуаций с высокой степенью информационной неопределенности : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Ставрополь, 2008. С. 8.

<sup>20</sup> *Сводный отчет по России об использовании сил и средств в раскрытии преступлений ...*

полиции, хорошо знающий территорию своего обслуживания, с которой был угнан автомобиль. Как правильно отмечает А. В. Головчанский, все обнаруженные видеокамеры необходимо в обязательном порядке отображать в протоколе осмотра места происшествия и схеме к нему [15, с. 265–266].

После определения мест расположения видеокамер следует установить лиц, владеющих ими, и попросить ознакомиться с зафиксированной видеoinформацией. В случаях нахождения видеокамер в ведении организаций, вероятно, потребуется направление официальных запросов. Бюрократические процедуры негативно сказываются на оперативности расследования, поэтому важно склонять лиц к добровольному непродессуальному взаимодействию с правоохранительными органами и ознакомлению с видеозаписями.

Не будет лишним обратиться к аппаратно-программному комплексу «Безопасный город», который объединяет в единую систему камеры, расположенные в общественных местах. Вся видеoinформация передается в единый центр, аккумулирующий и обрабатывающий данные с видеокамер. Данный аппаратно-программный комплекс демонстрирует эффективность в обеспечении общественной безопасности, например, благодаря использованию системы «Безопасный город» в Москве по итогам 2019 г. уровень преступности в общественных местах города снизился на 6 %, на улицах – на 12 %, в первом полугодии 2020 г. число квартирных краж и угонов автомобилей уменьшилось на 40 %<sup>21</sup> (за последующие года статистика не представлена). Это свидетельствует о том, что «Безопасный город» является не только инструментом для расследования противоправных деяний, но и средством их профилактики.

Далее вся полученная видеoinформация подлежит тщательному осмотру и анализу. Такая работа проводится с целью определения количества лиц, совершивших угон, особенностей их внешности, путей подхода к месту происшествия и отхода с него, примерного способа завладения транспортным средством, фактов сокрытия или изменения номерных знаков автомобиля, а также установления возможных очевидцев. Эти данные необходимы для корректировки параметров розыска автомобиля.

В настоящее время для установления точного или ориентировочного местонахождения автомобиля необходимо обращаться к информационным технологиям, обеспечивающим мониторинг дорожного движения. Тезисно рассмотрим развитие таких технологий и их возможности.

В составе ИСОД МВД России функционирует сервис для автоматизации деятельности центров автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения на базе специального программного обеспечения «Паутина» (далее – СПО «Паутина», «Паутина», СПО). Данное СПО является итогом работы по выстраиванию эффективной системы обработки информации, получаемой от камер фотовидеофиксации правонарушений в области дорожного движения.

Первый комплекс идентификации транспортных средств по государственным регистрационным знакам был впервые изобретен британской полицией в 1976 г. [16] Однако ограниченность технологии тех лет не позволяла массово использовать данные разработки для мониторинга трафика. Уже в начале XXI в. отечественные разработки смогли продемонстрировать хорошие результаты, так, на испытаниях поисково-следящей телекомпьютерной системы «Беркут»

---

<sup>21</sup> *Свыше 5 тыс. преступлений удалось раскрыть с помощью системы «Безопасный город» в 2020 году // ГУ МВД России по г. Москве. 2021. URL: <https://77.мвд.рф/news/item/22825421/> (дата обращения: 03.03.2025).*

за три часа было идентифицировано 5 000 автомобилей, проезжающих на одном из участков Московской кольцевой автомобильной дороги. Отличительной особенностью данной системы была интеграция модулей считывания номеров машин с базой данных разыскиваемых транспортных средств. За сутки экспериментальной работы на том же участке дороги удалось установить 27 автомобилей, находящихся в розыске [17, с. 262]. Перспективность и необходимость оснащения автодорог комплексами идентификации автомобилей осознавалась многими учеными и практиками. Однако финансовые, организационные и технические сложности не позволяли оперативно внедрить описанные технологии в деятельность правоохранительных органов.

За рубежом системы автоматического распознавания номерных знаков стремительно развиваются, отмечается высокое значение данных систем для обеспечения общественной безопасности в городах [18]. Наиболее приоритетной технологией для совершенствования идентификации транспортных средств по номерным знакам является машинное обучение (использование нейросетей) [19].

Попытки отечественных специалистов по объединению всех дорожных видеокамер с целью контроля за автомобильным трафиком начались еще в 2013 г.<sup>22</sup> До 2020 г. «Паутина» работала исключительно в Москве, Московской области и Центральном федеральном округе, но к концу 2022 г. разработчикам удалось объединить все российские регионы, за исключением четырех новых субъектов<sup>23</sup>. Сегодня «Паутина» представляет собой программу, объединяющую и анализирующую данные с любых камер, независимо от производи-

теля, места установки и функционала (камеры парковки, магистральные, фиксации скорости). Фото- и видеоматериалы «Паутина» получает не только от крупных государственных аппаратно-программных комплексов, таких как «Безопасный город», но и с отдельных камер, устанавливаемых частными лицами.

Одной из основных функций «Паутины» является розыск транспортных средств. Благодаря модулю «Постановка в розыск и снятие с розыска ТС», входящего в состав рассматриваемой системы, авторизованный пользователь способен ставить в оперативный розыск и снимать с него конкретные транспортные средства. После чего обновленная информация отображается в базе данных и появляется возможность работы с ней. По словам экспертов, в первые дни угона машина состоит в активной фазе розыска и встает в одну из приоритетных позиций в «Паутине»<sup>24</sup>. В случае обнаружения «Паутиной» автомобиля, поставленного в розыск, система оповестит всех пользователей.

Еще одним полезным инструментом «Паутины» при розыске угнанного транспортного средства является модуль «Перехват». Он предназначен для автоматического сбора, обработки и хранения результатов контроля передвижения транспортных средств по автомобильным дорогам в Российской Федерации. Система выделяет из транспортного потока автомобили, находящиеся в розыске. Идентификация транспортных средств может осуществляться путем определения не только государственных регистрационных знаков, но и марки, модели, цвета кузова автомобиля. При обнаружении видеокамерой разыскиваемого автомобиля генерируется мигающий значок

<sup>22</sup> Единая система слежения за автомобилями заработает по всей России осенью // Motor. 2022. URL: <https://motor.ru/news/rus-web-26-01-2022.htm> (дата обращения: 10.03.2025).

<sup>23</sup> Балабанов М. Внедрение ПАК «Паутина» // Гравитон. 2022. URL: [http://old.mcst.ru/files/61c194/72dece/615141/e4549f/balabanov\\_m\\_3logic\\_vnedrenie\\_pak\\_pautina.pdf](http://old.mcst.ru/files/61c194/72dece/615141/e4549f/balabanov_m_3logic_vnedrenie_pak_pautina.pdf) (дата обращения: 20.03.2025).

<sup>24</sup> Разработчики рассказали о работе системы розыска автомобилей «Паутина» в России // Лента.Ру. 2021. URL: <https://lenta.ru/news/2021/07/21/pautina/> (дата обращения: 10.03.2025).

на интерактивной карте, указывающий направление движения, и данное транспортное средство добавляется в список подозрительных. При этом у пользователя есть возможность установить наблюдение за перемещением автомобиля по городу с помощью видеокамер.

Все факты проездов запечатлеваются на фотоснимках. При просмотре зафиксированных несколькими камерами фотографий автомобиля одновременно на карте проставляются точки фиксации объекта, которые соединяются между собой линией со стрелками, указывающими направление движения объекта. Это делается для того, чтобы нанести на карту зарегистрированный маршрут разыскиваемого транспорта с направлением движения и камер, находящихся на этом пути. Зеленым цветом обозначаются камеры, для которых не произошло значимых событий (не было проезда разыскиваемого транспорта). Красный флажок означает точку последнего отслеживания разыскиваемого автомобиля, желтый – отслеживаемый транспорт был зафиксирован данной камерой, но далее имела место фиксация в другой точке. После можно распечатать отчет о всех проездах и маршрутах разыскиваемого автомобиля.

Не стоит и забывать о том, что существуют объективные и субъективные причины невозможности машинного распознавания регистрационных номеров транспортного средства. К первой группе причин относятся погодные условия, темное время суток, низкое качество изображения. Ко второй – целенаправленные действия для скрытия государственного регистрационного знака или его части. Негативные последствия данной проблемы можно минимизировать путем внедрения технологии радиочастотной идентификации (RFID) [20, с. 15].

Более широкие возможности по анализу автомобильного трафика предоставляет модуль «Клиент ЕБД». Он предназначен для решения задач, связанных с автоматизацией хранения и обработки первичной информации о проездах транспортных средств и совершенных правонарушениях, на основании построения запросов к единой базе данных (ЕБД). По запросу сотрудника МВД России «Паутина» предоставляет данные о времени и месте проезда, а также о направлении и скорости движения авто. Сведения сопровождаются изображениями с камеры фотовидеофиксации, на которых можно рассмотреть не только транспортное средство, но и лиц, находящихся в нем<sup>25</sup>. Далее есть возможность полученную информацию представить в виде таблицы, в которой будет содержаться фотография номерного знака и автомобиля, марка и модель авто, адрес с изображением участка карты, время, скорость и направление маршрута искомого транспортного средства.

В тех случаях, когда объект попадает в зоны фиксации нескольких камер, «Паутина» создает маршрут с картой передвижений автомобиля. Система способна одновременно создавать такие маршруты для нескольких транспортных средств. Если система посчитает, что автомобиль сходил с предполагаемого маршрута (от одного комплекса фотофиксации до другого), то укажет на подозрение в отклонение от маршрута и даст соответствующий комментарий о разнице в дистанции и времени.

Поисковый интерес может удовлетворить функция модуля «Клиент ЕБД», предоставляющая информацию о всех проездах за определенный интервал времени. Эта функция может быть полезна, когда необходимо понимать, какие автомобили проезжали по указанному участку

<sup>25</sup> *Тотальная слежка, штрафы и розыск нарушителей: как устроена «Паутина»* // Авто.ру. 2022. URL: <https://auto.ru/mag/article/totalnaya-slezhka-shtrafy-i-rozysk-narushiteley-kak-rabotaet-sistema-pautina/> (дата обращения: 10.03.2025).

автодороги и (или) преступники скрыли или подменили номерные знаки на разыскиваемом автомобиле. Еще одна полезная функция анализа потока – это построение вероятных маршрутов, когда модуль показывает не перемещение между точками фиксации, а вероятный маршрут по сети дорог.

Доступ к СПО «Паутина» есть в каждом подразделении ГИБДД, а также во многих оперативных подразделениях, задействованных в розыске похищенного транспорта. Трудно переоценить значение этой информации для установления местонахождения имущества, оказавшегося в руках преступника.

Использование «Паутины» эффективно не только при расследовании краж и угонов транспортных средств, но и при расследовании иных преступлений, в том числе и особо тяжких. Так, при помощи данной технологии в кратчайшие сроки удалось отследить маршрут движения преступников, совершивших теракт в концертном зале «Крокус Сити Холл» 22 марта 2024 г., и провести операцию по их задержанию.

СПО «Паутина» показывает свою эффективность и в выявлении злостных неплательщиков штрафов [21, с. 8], а также фактов нарушения запретов, возлагаемых на лиц, подвергнутых административному аресту [22].

За последние 10 лет около половины всех уголовных дел, связанных с неправомерными посягательствами на автомобили, расследованы с использованием аппаратно-программных средств и комплексов Единой информационно-телекоммуникационной системы органов внутренних дел МВД России (ЕИТКС ОВД). Это свидетельствует о том, что средства информационного обеспечения правоохранительных органов играют значимую роль в установлении всех обстоятельств

случившегося. В силу этих причин совершенно бессмысленно пренебрегать возможностями современных информационных технологий.

### **ТРЕТИЙ ЭТАП РЕАЛИЗАЦИИ ТАКТИЧЕСКОЙ ОПЕРАЦИИ**

Вслед за установлением точного или ориентировочного местонахождения автомобиля необходимо незамедлительно перейти к реализации третьего шага тактической операции, а именно осуществить меры по задержанию транспортного средства.

План «Перехват» как способ организации деятельности подразделений органов внутренних дел по задержанию разыскиваемых транспортных средств, закрепленный в середине 1990-х гг., на сегодняшний день нуждается в серьезных изменениях. Еще в 2009 г. многие высокопоставленные сотрудники МВД России указывали, что данный план не является актуальным<sup>26</sup>. С учетом современных технологий мониторинга дорожного движения, а также оптимизации штатной численности сотрудников правоохранительных органов, упразднения стационарных постов и сокращения патрулей ДПС назрела необходимость к пересмотру подходов к организации и проведению неотложных мероприятий по задержанию автотранспорта.

Основной принцип розыска должен заключаться в том, что сначала при помощи «Паутины» определяется примерное местоположение разыскиваемого транспортного средства, после того как установлена зона, подлежащая блокированию, возможен переход к плану «Перехват» по конкретному направлению.

Искомое имущество может: 1) находиться в движении; 2) быть остановлено (припарковано или брошено преступником в каком-либо месте). Тактика

<sup>26</sup> Бывший начальник ГИБДД заявил, что план «Перехват» устарел // РИА Новости. 2009. URL: <https://ria.ru/20090804/179686488.html> (дата обращения: 12.03.2025).

действий, в зависимости от этого, может немного различаться. Рассмотрим подробнее эти отличия.

В первом случае для достижения положительного результата основным приемом будет тактическое прогнозирование, заключающееся в предугадывании дальнейшего поведения водителя угнанного автомобиля, с целью определения территории, подлежащей блокированию. Для организации задержания необходимо предполагать дальнейший маршрут следования и (или) остановки транспортного средства. С этой целью важно учитывать скорость и направление движения, принимать во внимание специфику устройства дорожной сети и особенности застройки территории.

Важнейшим принципом работы на данном этапе выступает слаженное информационное взаимодействие всех задействованных подразделений органов внутренних дел. Поэтому информация, необходимая для организации задержания движущегося автомобиля, должна быстро передаваться по следующей схеме: оператор СПО «Паутина» – следователь/дознатель – экипаж ДПС. Координирующую функцию выполняет следователь/дознатель.

Сегодня МВД России ищет новые способы оптимизации и повышения эффективности работы Госавтоинспекции, одним из таких нововведений является распространение автопатрулей. Переход с постового типа контроля дорожного движения на мобильный показывает свою высокую эффективность [23, с. 93]. Основной недостаток стационарных постов ДПС заключается в том, что преступники хорошо знают об их наличии и расположении, поэтому прокладывают маршрут

своего следования в обход. Автопатруль способен быстро менять место своей дислокации, обследовать за короткий промежуток времени большой участок дорожной сети.

Сотрудники Госавтоинспекции отмечают высокую эффективность применения автоматизированных систем в розыске автотранспорта<sup>27</sup>. Отдельного внимания заслуживают установленные в патрульном транспорте мобильные аппаратно-программные комплексы с функцией розыска автомобилей<sup>28</sup>. На примере аппаратно-программного комплекса «Розыск-Nano»<sup>29</sup> (далее – АПК «Розыск-Nano»), предназначенного для выявления разыскиваемых автомобилей в транспортных потоках любой интенсивности, рассмотрим особенности их функционирования.

«Розыск-Nano» состоит из фотовычислительного модуля, планшета и специального программного обеспечения, способного работать как в движении, так и при остановке патруля. Данный комплекс при помощи специального кронштейна крепится к лобовому стеклу, тем самым не требуется внесения изменений в конструкцию служебной машины. Основные функции этой системы: выявление транспортных средств в угоне; выявление водителей, лишенных прав управления транспортным средством, но продолжающих управлять им; выявление водителей, совершивших ДТП и скрывшихся с места происшествия; выявление транспортных средств, разыскиваемых судебными приставами или снятых с регистрационного учета.

Работа АПК «Розыск-Nano» осуществляется по следующей схеме: фотовычислительный модуль распознает

<sup>27</sup> Более 10 тыс. машин в розыске выявили в Москве с помощью автоматизированных систем // ТАСС. 2022. URL: <https://tass.ru/obschestvo/15309417> (дата обращения: 10.03.2025).

<sup>28</sup> Дозор-М (Patrol M3) // Angels IT. 2025. URL: <https://angelsit.ru/fvf/dozor-m/> (дата обращения: 12.03.2025).

<sup>29</sup> Аппаратно-программный комплекс «РОЗЫСК-NANO» // Цифровой регион. 2025. URL: <https://rozysk-nano.ru/> (дата обращения: 12.03.2025).

государственный регистрационный знак автомобиля и проверяет его по базам розыска, в случае совпадения распознанного номера с записью в базе данных приходит звуковое и визуальное уведомление на планшет пользователя. Кроме того, в период работы формируется собственная база данных всех распознанных государственных регистрационных знаков, сохраняются дата, время, местоположение и фотоизображение транспортного средства, что позволяет осуществлять выборку по вышеуказанным признакам. Нельзя не отметить такую особенность АПК «Розыск-Nano», как интеграция в работу СПО «Паутина», что соответствует принципам системности и комплексности информационного обеспечения расследования преступлений.

Благодаря мобильности АПК «Розыск-Nano» имеется возможность контролировать участки дорог, на которых отсутствуют стационарные или передвижные<sup>30</sup> комплексы фотовидеофиксации. Устранение имеющихся недостатков аппаратно-программных комплексов [24, с. 529–530], и постепенное их внедрение в патрульные автомобили станет одним из этапов построения информационной системы, оказывающей содействие правоохранительным органам в розыске угнанных и похищенных транспортных средств.

В этой ситуации и с учетом вышесказанного нужно понимать, что действия субъектов расследования должны опережать действия водителя, движущегося на разыскиваемом автомобиле. Это обеспечивается главным образом благодаря современным системам контроля за дорожным движением и тесному взаимодействию подразделений по информационно-

му обмену как о своем местонахождении, так и о примерном местонахождении разыскиваемого автомобиля.

После остановки и задержания разыскиваемого автомобиля проводятся мероприятия по документированию данного факта и установлению признаков состава преступления в действиях лиц, находящихся в данном транспортном средстве.

Во втором случае, когда разыскиваемое транспортное средство остановлено (припарковано или брошено преступником в каком-либо месте), сложность заключается в том, что территория, где может находиться автомобиль, увеличивается в разы. Это могут быть как открытые участки местности (наземные парковки, дворы, дороги), так и закрытые (гаражи, подземные/наземные паркинги, промышленные территории). Анализ маршрута движения автомобиля после его угона может значительно сузить зону поиска. Далее полученную информацию необходимо передать строевым подразделениям органа внутренних дел с целью их ориентации на установление точного местонахождения разыскиваемого транспорта. Кроме того, в сложившейся ситуации возможно привлечение граждан, например, посредством интернет-портала «Сообщество поиска угнанных автомобилей»<sup>31</sup>.

Если после установления точного местонахождения автомобиль обнаружен закрытым и внешне целым, то не следует сразу же принимать меры по его задержанию и передаче владельцу. Необходимо организовать наблюдение за транспортным средством с целью установления подозреваемого, так как, скорее всего, преступник оставил автомобиль для его сокрытия от розыска. В случае обнаружения автомобиля открытым, в разбитом

<sup>30</sup> Передвижные комплексы фотовидеофиксации занимают промежуточное положение между стационарными и мобильными комплексами. По принципу установки они являются условно стационарными или условно мобильными, так как измеритель скорости, входящий в их состав, устанавливается на опоре, так называемой треноге, в выбранном сотрудниками Госавтоинспекции месте, которое может по их желанию изменяться, однако перечень этих мест заранее установлен и нормативно закреплён.

<sup>31</sup> URL: <https://спиа.рф/> (дата обращения: 20.03.2025).

или ином поврежденном состоянии, сигнализирующем о том, что преступник оставил данный транспорт без цели возвращения к нему, то принимаются меры по его задержанию и проведению дальнейших мероприятий.

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итоги, еще раз отметим, что следственная ситуация, когда не обнаружен автомобиль и не установлен преступник, представляется наиболее сложной при расследовании краж и угонов транспортных средств. Разрешение проблемной ситуации должно строиться на связке «сложная следственная ситуация – средства и методы ее перевода в другую ситуацию с меньшей степенью неопределенности»<sup>32</sup>. Одним из таких средств и методов является розыскная деятельность следователя по определению местонахождения искомого имущества и его возвращению законному владельцу. Считаем проведение тактической операции наиболее целесообразным решением этой задачи.

В работе на основании анализа современных технологий получения криминалистической информации представлена тактическая операция по установлению и задержанию автомобиля, ставшего предметом неправомерного посягательства. В целях наглядности и удобства использования данная операция представлена в виде алгоритма (рис. 1). Бесспорно, разработанный алгоритм является лишь криминалистической рекомендацией и ориентиром для правоохранительных органов. Однако данный порядок действий с учетом опыта, знаний и иных обстоятельств может стать основой для планирования расследования уголовных дел, связанных с неправомерными посягательствами на транспортные средства.

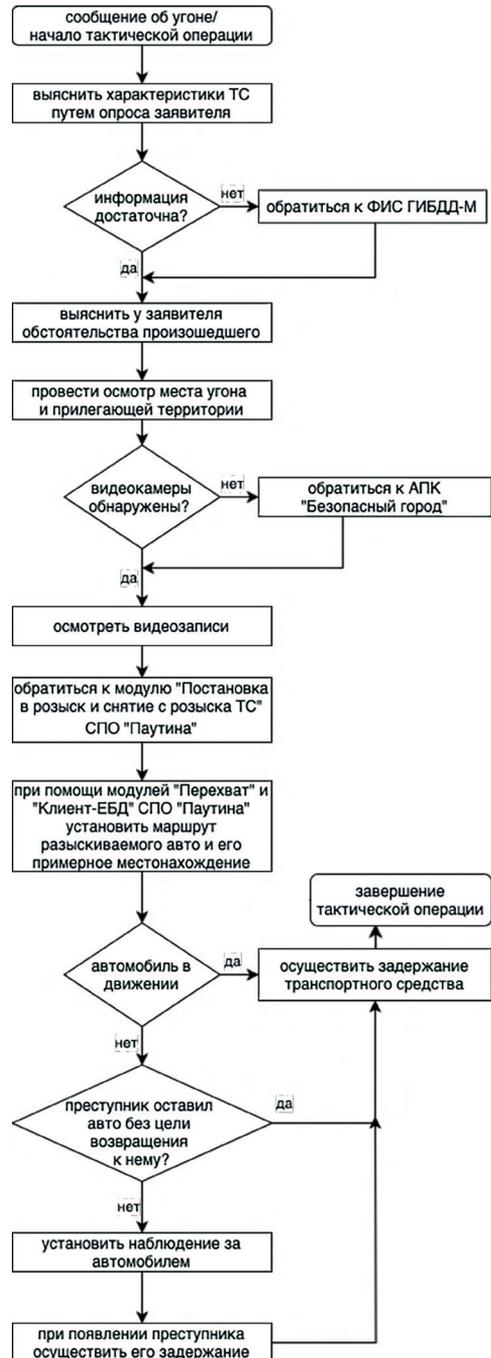


Рис. 1. Алгоритм розыска угнанного или похищенного автомобиля

<sup>32</sup> Святненко А. И. Указ. соч. С. 8.

Список литературы

1. Longman M. The Problem of Auto Theft // Stauffer E., Bonfanti M. S. Forensic Investigation of Stolen-Recovered and Other Crime-Related Vehicles. Amsterdam : Elsevier : Academic Press, 2006. P. 1–21. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/B978-012088486-5/50034-X>
2. Сорокин Н. С. Характеристика неправомерного завладения автомобилем или иным транспортным средством // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1 (2). С. 418–421.
3. Вольнская О. В., Вольнский В. В. Актуальные вопросы раскрытия и расследования преступлений, связанных с неправомерным завладением автотранспортными средствами // Научный портал МВД России. 2016. № 4 (36). С. 14–18.
4. Копыл Д. В. К проблемам деятельности полиции по противодействию незаконному завладению транспортными средствами и легализации криминального автотототранспорта // Общество и право. 2020. № 4 (74). С. 107–110.
5. Masekan G. P. Performance Analysis of the General Criminal Investigation Directorate in Revealing the Crime of Theft // *Estudiante Law Journal*. 2021. Vol. 3, no. 1. P. 153–163. DOI: <https://doi.org/10.33756/eslaj.v0i0.15030>
6. Бахин В. П. Особенности расследования дел об угоне автотототранспортных средств // Усиление борьбы с преступностью в свете требований программы КПСС : материалы к науч. конф. адъюнктов. М. : Изд-во ВШ МООН РСФСР, 1964. С. 39–42.
7. Бахтеев Д. В. Ситуационный характер процесса расследования преступлений: проблемные ситуации и подходы к их разрешению // Российский юридический журнал. 2013. № 1 (88). С. 106–112.
8. Драпкин Л. Я. Ситуационный подход в криминалистической теории и практике расследования преступлений // Российский юридический журнал. 2017. № 2 (113). С. 78–86.
9. Галишин Л. Х. Актуальные проблемы борьбы с угонами и кражами автотототранспорта и пути их решения // Вестник НЦБЖД. 2015. № 4 (26). С. 19–26.
10. Блинков Д. М., Терентьева Т. В. Особенности розыска похищенных транспортных средств по горячим следам // Актуальные вопросы транспортной безопасности : сб. материалов всерос. науч.-практ. конф. (Иркутск, 24 марта 2017). Иркутск : ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, 2017. С. 127–131.
11. Драпкин Л. Я. Тактические операции – эффективные подсистемы процесса расследования // Следователь: теория и практика деятельности. 1995. № 1. С. 4–7.
12. Лакомская М. Ю. Тактические операции группы «поиск» (операции обеспечения розыска отсутствующих элементов криминалистической структуры вида преступления) // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2018. № 3 (41). С. 71–75.
13. Драпкин Л. Я., Иванов К. Г. К вопросу о понятии и сущности поисковых тактических операций в раскрытии и расследовании преступлений // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2008. № 1 (4). С. 90–93.
14. Тимко С. А., Подшивалов А. П. К вопросу о детерминации краж и угонов автотототранспортных средств // Алтайский юридический вестник. 2020. № 3 (31). С. 88–94.
15. Головчанский А. В. Поиск систем видеофиксации в структуре тактики осмотра места происшествия // Вестник Воронежского института МВД России. 2020. № 3. С. 263–268.
16. Khinchin M., Agarwal C. A Review on Automatic Number Plate Recognition Technology and Methods // International Conference on Intelligent Sustainable Systems (ICISS). Palladam : IEEE, 2019. P. 363–366. DOI: <http://dx.doi.org/10.1109/ISS1.2019.8908014>
17. Королев Ю. Ф. Современное состояние борьбы с грабежами, разбойными нападениями на водителей, связанными с завладением большегрузными и другими автотранспортными средствами организованными группами // Вестник Владимирского юридического института. 2007. № 1 (2). С. 253–264.
18. Automatic Number Plate Recognition (ANPR) in Smart Cities: A Systematic Review on Technological Advancements and Application Cases / J. Tang, L. Wan, J. Schooling, P. Zhao, J. Chen, S. Wei // *Cities*. 2022. Vol. 129. P. 103833. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103833>
19. Prediction Models for Car Theft Detection Using CCTV Cameras and Machine Learning: A Systematic Review of the Literature / J. R. Méndez Cam, F. M. Santos López, V. G. Rosales Urbano, E. G. Santos de la Cruz // International Conference on Computer Science, Electronics and Industrial Engineering (CSEI) / ed. by: M. V. Garcia, C. Gordón-Gallegos. Cham : Springer, 2022. P. 184–200. DOI: [https://doi.org/10.1007/978-3-031-30592-4\\_14](https://doi.org/10.1007/978-3-031-30592-4_14)
20. Минниханов Р. Н. Деятельность государственного бюджетного учреждения «Безопасность дорожного движения» по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Татарстан // Безопасность дорожного движения. 2024. № 3. С. 14–17.
21. Гвоздева Е. В. О некоторых аспектах взаимодействия подразделений Госавтоинспекции и Федеральной службы судебных приставов // Современная наука. 2023. № 2. С. 7–10.
22. Полякова Н. В., Можаяев С. Ю., Можаяев С. А. О некоторых вопросах использования специального программного обеспечения «Паутина» ИСОД МВД России в деятельности сотрудников полиции,

осуществляющих административный надзор за лицами, освобожденными из мест лишения свободы // Вестник Воронежского института МВД России. 2024. № 1. С. 244–250.

23. Подчерняев А. Н. К вопросу розыска угнанных и похищенных транспортных средств // Виктимология. 2018. № 4 (18). С. 92–95.

24. Смуглов А. Н. Проблематика использования специальных автомобилей ДПС в оперативно-служебной деятельности органов внутренних дел // Актуальные вопросы совершенствования тактико-специальной, огневой и профессионально-прикладной физической подготовки в современном контексте практического обучения сотрудников органов внутренних дел : материалы междунар. науч.-практ. конф., Санкт-Петербург, 21–22 мая 2021 г. СПб. : С.-Петерб. ун-т МВД России, 2021. С. 528–531.

## References

1. Longman M. The Problem of Auto Theft. In: Stauffer E., Bonfanti M. S. *Forensic Investigation of Stolen-Recovered and Other Crime-Related Vehicles*. Amsterdam: Elsevier, Academic Press, 2006. P. 1–21. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/B978-012088486-5/50034-X>

2. Sorokun N. S. Feature of Car Misappropriation or an Other Vehicle. *Managing of Activities to Ensure Road Safety: State, Problems, Ways of Improvement*. 2019;1:418-421. (In Russ.)

3. Volynskaya O. V., Volynskii V. V. Vital Issues of Detection and Investigation of Crimes Involved In Transportation Vehicles Misappropriation. *Scientific Portal of the Russia Ministry of the Interior*. 2016;4:14-18. (In Russ.)

4. Kopyl D. V. To the Problems of Police Activities in Countering the Illegal Seizure of Vehicles and Legalization of Criminal Vehicles. *Society and Law*. 2020;4:107-110. (In Russ.)

5. Masekan G. P. Performance Analysis of the General Criminal Investigation Directorate in Revealing the Crime of Theft. *Estudiante Law Journal*. 2021;3(1):153-163. DOI: <https://doi.org/10.33756/eslaj.v0i0.15030>

6. Bakhin V. P. Features of Investigating Unlawful Takings of Automotive Vehicles. In: *Strengthening the Fight Against Crime in Light of the CPSU Program*. Moscow: Higher School of the Ministry for the Protection of Public Order of the RSFSR Publ.; 1964. P. 39–42. (In Russ.)

9. Bakhteev D. V. Situational Nature of Crime Investigation Process: Problem Situations and Approaches to Their Resolution. *Russian Juridical Journal*. 2013;1:106-112. (In Russ.)

10. Drapkin L. Ya. The Situational Approach in Forensic Theory and Practice of Crime Investigation. *Russian Juridical Journal*. 2017;2:78-86. (In Russ.)

11. Galishin L. H. Actual Problems of the Fight Against Theft and Theft of Motor Vehicles and Their Solutions. *Vestnik NISBZhD*. 2015;4:19-26. (In Russ.)

12. Blinkov D. M., Terent'eva T. V. Features of Searching for Stolen Vehicles Hot on the Trail. In: *Current Issues of Transport Security*. Irkutsk: East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia Publ.; 2017. P. 127–131. (In Russ.)

13. Drapkin L. Ya. Tactical Operations—Effective Subsystems of the Investigation Process. *Sledovatel': teoriya i praktika deyatel'nosti*. 1995;1:4-7. (In Russ.)

14. Lakomskaya M. Yu. Tactical Operations of Group “Search” (Operations of Ensuring Search of the Absent Elements of Criminalistics Structure of Type of Crime). *Bulletin of Krasnodar University of Russian MIA*. 2018;3: 71-75. (In Russ.)

15. Drapkin L. Ya., Ivanov K. G. On the Concept and Essence of Search Tactical Operations in Solving and Investigating Crimes. *Legal Science and Law Enforcement Practice*. 2008;1:90-93. (In Russ.)

16. Timko S. A., Podshivalov A. P. On the Issue of Determining Theft and Theft of Vehicles. *Altai Law Journal*. 2020;3:88-94. (In Russ.)

17. Golovchanskiy A. V. Search for Video Recording Systems in the Structure of the Scene Inspection Tactics. *Vestnik of Voronezh Institute of the Ministry of Interior of Russia*. 2020;3:263-268. (In Russ.)

18. Khinchi M., Agarwal C. A Review on Automatic Number Plate Recognition Technology and Methods. In: *International Conference on Intelligent Sustainable Systems (ICISS)*. Palladam: IEEE, 2019. P. 363–366. DOI: <http://dx.doi.org/10.1109/ISS1.2019.8908014>

19. Korolev Yu. F. The Current State of Combating Robberies and Armed Attacks on Drivers Involving the Seizure of Heavy and Other Vehicles by Organized Groups. *Bulletin of Vladimir Law Institute*. 2007;1:253-264. (In Russ.)

20. Tang J., Wan L., Schooling J., Zhao P., Chen J., Wei S. Automatic Number Plate Recognition (ANPR) in Smart Cities: A Systematic Review on Technological Advancements and Application Cases. *Cities*. 2022;129:103833. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103833>

21. Méndez Cam J. R., Santos López F. M., Rosales Urbano V. G., Santos de la Cruz E. G. Prediction Models for Car Theft Detection Using CCTV Cameras and Machine Learning: A Systematic Review of the Literature. In: Garcia M. V., Gordón-Gallegos C. (Eds.). *International Conference on Computer Science, Electronics and Industrial Engineering (CSEI)*. Cham: Springer, 2022. P. 184–200. DOI: [https://doi.org/10.1007/978-3-031-30592-4\\_14](https://doi.org/10.1007/978-3-031-30592-4_14)

22. Minnikhanov R. N. Activities of the State Budgetary Organization “Road Traffic Safety” To Ensure Road Safety in the Republic of Tatarstan. *Road Safety*. 2024;3:14-17. (In Russ.)

23. Gvozdeva E. V. On Some Aspects of Interaction Divisions of the State Auto Inspection and the Federal Bailiff Service. *Modern Science*. 2023;2:7-10. (In Russ.)

24. Polyakova N. V, Mozhaeva S. Yu., Mozhaev S. A. On Some Issues of the Use of Special Software “Pautina” of ISOD of the Ministry of the Interior of Russia in the Activities of Police Officers Carrying Out Administrative Supervision of Persons Released From Places of Deprivation of Freedom. *Vestnik of Voronezh Institute of the Ministry of Interior of Russia*. 2024;1:244-250. (In Russ.)

25. Podchernyaev A. N. To the Question of the Retail of the Connected and Stabby Vehicles. *Victimology*. 2018;4:92-95. (In Russ.)

26. Smuglov A. N. Issues of Using Special DPS Vehicles in the Operational Service Activities of Internal Affairs Bodies. In: *Actual Questions of Improvement Tactical, Special, Fire and Professional Applied Physical Training in the Contemporary Context of Practical Training of Employees of Internal Affairs*. St. Petersburg: Saint Petersburg University of the Ministry of the Interior of Russia Publ.; 2021. P. 528–531. (In Russ.)

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

**Егор Павлович Шевырталов**, адъюнкт адъюнктуры Уральского юридического института МВД России (ул. Корепина, 66, Екатеринбург, 620057, Российская Федерация); ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3874-0181>; e-mail: [shevyrtalove@yandex.ru](mailto:shevyrtalove@yandex.ru)

#### ABOUT THE AUTHOR

**Egor P. Shevyrtalov**, Adjunct, of the Postgraduate School of the Ural Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia (66 Korepina str., Yekaterinburg, 620057, Russian Federation); ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3874-0181>; e-mail: [shevyrtalove@yandex.ru](mailto:shevyrtalove@yandex.ru)

Поступила | Received  
23.03.2025

Поступила после рецензирования  
и доработки | Revised  
27.03.2025

Принята к публикации | Accepted  
07.04.2025