

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

---

УДК 343.148.63

**© Попов Валерий Леонидович**

— старший преподаватель кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

### **Процессуальные и методологические основы судебных экспертиз по транспорту**

**Аннотация.** В настоящее время невозможно представить раскрытие и расследование уголовного дела, будь то авария на железнодорожном транспорте или наезд на пешехода, без проведения судебной экспертизы. На протяжении многих лет по отношению к другим доказательствам ее положительно выделяет то, что отправной точкой любой судебной экспертизы является ее объективность и достоверность, которые во многом гарантируются институтом норм и правил, закрепленных в кодексах, законах и иных нормативных правовых актах. Формированием данного убеждения мы во многом обязаны государственной судебной экспертизе, которая вплоть до 2000-х гг. практически занимала все судебное пространство. Сегодня к новым родам и видам экспертиз, к категории которых относятся исследования нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена, все чаще возникают вопросы об их объективности и достоверности. Отчасти это вызвано тем, что государственные экспертные структуры инертны к освоению новых родов и видов экспертиз, а поэтому такие экспертизы проводят лица, не вовлеченные в государственные экспертные структуры, и как следствие этого порождают комплекс проблем процессуального и методического характера. Данные вопросы были проанализированы и исходя из этого даны рекомендации, которые в состоянии вывести экспертные исследования, не входящие в перечень экспертных специальностей, на достоверные позиции.

**Ключевые слова:** экспертиза; заключение; эксперт; метод; методика; транспорт.

© Valeriy L. Popov

— senior lecturer of the department 'Criminal law, Criminal Procedure and Criminalistics' of the Law Institute of the Russian University of Transport

## **Procedural and methodological basis of forensic transport examinations**

**Abstract.** Nowadays it is impossible to imagine the disclosure and investigation of a criminal case, whether it is a railway accident or an automobile-pedestrian accident, without a forensic examination. For many years, forensic examination has been positively distinguished among others by the fact that its starting point is an objectivity and reliability, which are largely guaranteed by the institution of norms and rules enshrined in codes, laws and other regulatory legal acts. This reputation is due to the state forensic examination, which until the 2000s practically occupied the entire judicial space. Today, the new types and kinds of forensic examinations which include study of breaking traffic rules and operation rules of railway, air, sea and inland water transport and the subway, are increasingly provoking issues of their objectivity and reliability. This is partly due to the fact that state forensic structures are inert to the development of new types of examinations, and therefore such examinations are carried out by persons who are not involved in state forensic structures, and as a result, they give rise to a set of problems of a procedural and methodological nature. The abovementioned issues have been analyzed in the current paper, and there have been given the recommendations that will make forensic study more reliable.

**Keywords:** forensic examination; conclusion; examiner; method; technique; transport.

---

В настоящее время невозможно представить раскрытие и расследование уголовного дела, будь то авария на железнодорожном транспорте или наезд на пешехода, без проведения судебной экспертизы. Поэтому нередко по одному уголовному делу проводятся от двух и более различных родов и видов экспертных исследований, затрагивающих практически все сферы человеческой деятельности, и транспортная инфраструктура не является исключением.

За столетний период существования судебной экспертизы она заняла устойчивое место среди иных источников доказательств в суде. И несмотря на то что выводы эксперта в соответствии с процессуальным законодательством не имеют установленной силы по отношению к другим доказательствам, она во многом влияет на формирование внутреннего убеждения как следователя, так и суда. Положительно ее

выделяет по отношению к другим доказательствам то, что судебная экспертиза руководствуется объективностью и достоверностью, которые во многом гарантируются институтом норм и правил, закрепленных в процессуальных кодексах Российской Федерации, Федеральном законе от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» (далее — Закон о судебно-экспертной деятельности) и иных нормативных правовых актах, регламентирующих ее назначение и проведение. К тому же часто в уголовных делах есть обстоятельства, которые могут быть установлены только с помощью экспертного заключения. Часть из них закреплены законодательно в ст. 196 УПК РФ, такие как установление причины смерти, характера телесных повреждений и т.д., а другая часть, хотя и не закреплена юридически, де-факто присутствует на практике, например определение подлинности денежного знака (ценной бумаги), признание предмета холодным или нехолодным оружием и т.д. Не является исключением в этом случае и расследование дел, связанных с безопасностью движения и эксплуатации различных видов транспорта, которое не может быть качественно реализовано следствием без экспертного сопровождения.

Сегодня можно достоверно утверждать, что появлению новых родов и видов экспертиз, включая транспортную сферу, способствует не только научно-технический прогресс, но и сложившаяся в умах общественности значимость судебной экспертизы как достоверного и научного доказательства в суде. Об этом свидетельствует и опрос студентов Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), из которого более 95% опрошенных считают, что экспертиза при существующих законодательных нормах и ее современном развитии не может быть антинаучной и не объективной. Формированию данного убеждения мы во многом обязаны государственной судебной экспертизе, которая вплоть до 2000-х гг. практически занимала все судебное пространство. Поэтому не удивительно, что с принятием Закона о судебно-экспертной деятельности лишь 30% статей распространяется на проведение экспертизы в негосударственных экспертных учреждениях. И это при том, что в последнее время наблюдается кардинальный перелом в сторону негосударственной экспертной деятельности. Так, например, в 2016 г. Минтранс России совместно с Минюстом России и Банком России были разработаны квалификационные требования, программы дополнительного профессионального обучения, порядок аттестации и методика экспертного исследования по новому виду независимой технической экспертизы транспортных средств: «эксперт-техник». За пять лет ее существования уже насчитывается 7416 экспертов-техников [<http://technicians.minjust.ru/>]. Как показывает анализ уголовных дел, давно проводятся и другие независимые транспортные экспертизы, например связанные с гибелью людей на железнодорожных переездах,

которые благополучно вписываются в требования уголовно-процессуального законодательства и не вызывают у следствия и суда нареканий.

Но так ли все благополучно с экспертизами на транспорте. Чтобы разобраться в этом, надо вникнуть в природу судебной экспертизы как с точки зрения процессуальных норм, так и ее методологии.

В уголовном процессе экспертное заключение, как выделено учеными-процессуалистами, должно обладать определенными признаками, которые и определяют ее как достоверный источник доказательств. Наиболее развернуто они были определены А. Я. Палиашвили, это:

- назначение судебной экспертизы в соответствии с процессуальными нормами;
- использование экспертом специальных знаний;
- непосредственное исследование объектов экспертизы;
- объективное и всестороннее проведение экспертизы;
- процессуальное оформление результатов экспертного исследования;
- процессуальная самостоятельность и индивидуальная ответственность эксперта;
- строгое и неуклонное соблюдение требований уголовно-процессуального закона [4].

Если рассмотреть первые пять признаков через призму действующего законодательства и основ судебной экспертизы, то можно прийти к определенным суждениям.

В ч. 2 ст. 195 УПК РФ указано, что судебная экспертиза может производиться государственными экспертами, а также иными лицами, обладающими специальными знаниями. В постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» дано более расширенное понятие иных лиц, к которым относятся: «эксперты негосударственных судебно-экспертных учреждений (некоммерческие партнерства, частные учреждения или автономные некоммерческие организации), а также лица, не работающие в судебно-экспертных учреждениях (сотрудники научно-исследовательского учреждения, вуза, иной организации)». При этом когда государственные судебно-экспертные учреждения на обслуживаемой территории не могут обеспечить производство экспертизы, как правило, ввиду отсутствия в штате эксперта соответствующей специальности, то ее производство назначается иным лицам. Если взглянуть на перечень экспертных специальностей, указанных в приказе Минюста России от 14 мая 2003 г. № 114 и заменившем его приказе Минюста России от 27 декабря 2012 г. № 237, видно, что за последние 15 лет не добавилось не одного нового рода и вида экспертизы, что лишний раз указывает на инертность государственных экспертных структур в развитии новых видов экспертных исследований, независимо от потребностей государства и

общества. А так как новые виды экспертиз, например, касающиеся нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена, отсутствуют в перечне государственных экспертных учреждений, то следовательно, в 100% случаев их производство ложиться на плечи так называемых иных лиц, не вовлеченных в государственные экспертные структуры. А это значит, что в соответствии п. 22 Положения о возмещении процессуальных издержек, связанных с производством по уголовному делу, издержек в связи с рассмотрением гражданского дела, а также расходов в связи с выполнением требований Конституционного Суда РФ, утвержденного постановлением Правительства РФ от 1 декабря 2012 г. № 1240, экспертиза будет проводиться на платной основе за счет средств федерального бюджета, который, как правило, не может перекрыть затратную часть экспертизы в силу ее высокой трудоемкости, не сравнимой, например, с экспертизой почерка, средняя стоимость которой по Москве 30—40 тыс. руб. А поэтому чаще всего одна из сторон уголовного дела выступает в качестве спонсора по транспортным экспертизам, что автоматически ставит под сомнение достоверность полученных экспертом выводов, так как он вступает в материальную зависимость от одной из сторон процесса.

Наиболее важным признаком любой экспертизы является то, что она должна в обязательном порядке осуществляться с использованием специальных знаний. Понятие специальных знаний в ст. 57, 195 УПК РФ не раскрывается. Более того, те же требования о наличии специальных знаний предъявляются и к специалисту в ст. 58 УПК РФ, который не проводит научных исследований, а в лучшем случае может высказать лишь свое суждение в заключении специалиста. В постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 и Законе о судебной экспертной деятельности дается лишь градация специальных знаний эксперта по категориям: науке, технике, искусству и ремеслу. При этом следователь или суд при назначении экспертизы должны удостовериться в наличии соответствующих специальных знаний у лица, претендующего на процессуальный статус эксперта. Сегодня нет механизмов осуществления данной проверки напрямую, а поэтому осуществляется она по формальным признакам, которые указаны в постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28, а именно через подтверждаемую соответствующими документами компетенцию и квалификацию эксперта.

Основным и неопровержимым документом, определяющим экспертную компетенцию и квалификацию эксперта, является свидетельство на право самостоятельного производства судебных экспертиз, которое в соответствии с действующим законодательством о судебной экспертизе в России могут получить лишь государственные эксперты, прошедшие

соответствующую аттестацию через каждые пять лет в экспертно-квалификационных комиссиях соответствующих федеральных органов.

Но как указано выше, новые виды экспертиз на транспорте чаще проводятся экспертами негосударственных учреждений, а поэтому для подтверждения своей квалификации эксперты вынуждены предоставлять совсем иные документы.

В приказе МВД России от 9 января 2013 г. № 2 «Вопросы определения уровня профессиональной подготовки экспертов в системе МВД России» указано, что право самостоятельного производства судебных экспертиз предоставляется выпускникам образовательных организаций, получившим диплом государственного образца по специальности «Судебная экспертиза», а также лицам с высшим образованием, но получившим в обязательном порядке дополнительное профессиональное образование по конкретной экспертной специальности. В приказе Минюста России от 7 октября 2014 г. № 207 «Об утверждении Положения об аттестации на право самостоятельного производства судебной экспертизы экспертов федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждений Министерства юстиции Российской Федерации» отмечено, что аттестацию на право самостоятельного производства судебной экспертизы проходят лица, имеющие высшее образование и получившие дополнительное профессиональное образование по конкретной экспертной специальности.

Отсюда следует, что наличие специальных знаний, позволяющих выступать в качестве эксперта, определяются либо наличием обучения по программам федерального государственного образовательного стандарта высшего образования по специальности 40.05.03 «Судебная экспертиза» (сегодня это 26 вузов по России), либо прошедшим обучение по экспертной специальности в рамках дополнительного профессионального образования. При этом в соответствии с Федеральным законом от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» и приказом Минобрнауки России от 1 июля 2013 г. № 499 «Об утверждении Порядка организации и осуществления образовательной деятельности по дополнительным профессиональным программам» приобретение новой квалификации с целью выполнения нового вида деятельности, например транспортных экспертиз, является только диплом по профессиональной переподготовке, насчитывающий свыше 250 аудиторных часов, и это важный момент. Так, нередко в судах эксперты для подтверждения своей экспертной квалификации в рамках дополнительного профессионального образования предоставляют не диплом о переподготовке, а удостоверение о повышении квалификации, которое не дает права на новый вид деятельности — проведение экспертиз. Данный документ лишь может указывать на совершенствование специальных знаний, опять же, если они подтверждены дипломом по экспертной специальности.

К тому же дополнительная переподготовка по конкретной экспертной специальности, за исключением традиционных криминалистических экспертиз, не может проводиться при наличии любого высшего образования. Оно должно быть также профильным и близким к экспертной специальности. Так, например, в едином квалификационном справочнике должностей руководителей, специалистов и других служащих (ЕКС) указано, что для эксперта-автотехника это: «Эксплуатация транспортных средств», «Наземные транспортные системы» по специальностям «Автомобилетракторостроение» и «Автомобили и автомобильное хозяйство». Для эксперта-техника в соответствии с приказом Минтранса России от 22 сентября 2016 г. № 277 «Об утверждении требований к экспертам-техникам, осуществляющим независимую техническую экспертизу транспортных средств, в том числе требований к их профессиональной аттестации, оснований ее аннулирования», профильным высшим образованием определено наличие специальностей по укрупненным группам «Техника и технология наземного транспорта».

Исходя из изложенного под квалифицирующими документами, определяющими наличие специальных экспертных знаний у лица, заявляющего себя экспертом, понимается базовый диплом о высшем образовании по специальности, близкой к предмету изучаемого вопроса, а также диплом о переподготовке по соответствующей экспертной специальности. Все остальное в соответствии с действующим законодательством не может расцениваться как удовлетворяющее требованиям специальных знаний по производству экспертиз.

На основании указанного выходит, что лица, участвующие в производстве новых родов и видов экспертиз, по которым не определена экспертная специальность и вследствие этого отсутствуют соответствующие документы, подтверждающие обучение по программам дополнительного профессионального образования, не могут априори выступать в качестве экспертов. Поэтому неудивительно, что такие виды экспертных исследований развиваются стихийно, без соблюдения каких-либо правил судебной экспертизы. В основу положен принцип: есть спрос, значит, будет предложение. А нужные квалификационные документы сегодня получить — не проблема. В начале 2000-х гг. законодательно была введена добровольная сертификация судебных экспертов, которая должна была стать основой подтверждения экспертной квалификации. Первоначально она находилась под контролем Российского федерального центра судебных экспертиз при Минюсте России, а поэтому успешно существовала и развивалась. С 2010 г. такая сертификация приобрела коммерческий характер, так как появилось много фирм, далеких от производства судебных экспертиз и бизнес которых стал строиться на услугах по продаже нужных сертификатов, в том числе дистанционно по установленным тарифам. Поэтому сегодня получить сертификат

соответствия по любой из востребованных экспертиз для предъявления в органы дознания, следствия и суда не является проблемой, чем активно и пользуются эксперты негосударственных учреждений, создавая тем самым ложное представление о своей экспертной квалификации.

Считается, что если экспертиза написана от конкретного лица, то все экспертное исследование от начала и до конца должно быть выполнено индивидуально этим лицом. Если она выполнена комиссионно, то каждый из экспертов расписывается только за те исследования и выводы, которые выполнены им лично, так закреплено в законодательстве, и это один из признаков достоверности экспертизы.

Как уже отмечалось, экспертизы по ст. 263 УПК РФ назначаются в негосударственные экспертные учреждения. В этом случае следователь или суд выносят постановление и определение в адрес руководителя данного учреждения, например вуза, который в свою очередь, руководствуясь ст. 199 УПК РФ, поручает ее производство одному или нескольким лицам из числа работников вверенного учреждения, разъясняя им права и обязанности эксперта. В то же время в ст. 14 Закона о судебно-экспертной деятельности определены те же обязанности руководителя экспертного учреждения, что и в ст. 199 УПК РФ. Однако на основании ст. 41 Закона о судебно-экспертной деятельности данные обязанности не распространяются на лиц, не являющихся государственными судебными экспертами. Налицо имеющиеся противоречия, которые можно объяснить, с одной стороны, тем, что в должностные обязанности руководителя негосударственного учреждения часто не входят обязанности по назначению, контролю и обеспечению производства экспертиз, а с другой стороны, инициатор назначения экспертизы не всегда может вынести постановление или определение о назначении экспертизы в адрес конкретного эксперта (экспертов), так как не располагает подобной информацией. Поэтому бывает так, что состав привлекаемых в качестве экспертов лиц выбранного учреждения может меняться по ходу исследования. И не все из этих лиц в дальнейшем могут фигурировать в качестве экспертов. При производстве такого рода экспертиз нередко привлекаются так называемые «помощники эксперта», участие которых в заключении эксперта не отражается (умалчивается), но в обязанности которых входит оказание посильной помощи при производстве экспертизы, например выполнение замеров на местности, работа на специализированном оборудовании и т.д., что является неотъемлемой частью экспертного исследования, а поэтому считается недопустимым явлением, так как влияет на индивидуальный характер экспертного исследования.

Больше всего вопросов по проведению экспертизы в негосударственных экспертных учреждениях в области транспорта возникает к признаку объективного и всестороннего исследования. Несмотря на то что данная позиция закреплена в ст. 8 Закона о судебно-экспертной деятельности, она

до сих пор практически не решена. В статье указано, что объективность и всесторонность исследования достигается только за счет полного объема исследования на строго научной и практической основе, в пределах специальности эксперта. При этом должна осуществляться возможность проверки обоснованности и достоверности сделанных экспертом выводов на положениях общепринятых и практических данных. Иными словами полнота и научность экспертного исследования может быть достигнута только за счет соблюдения экспертной методики, которая регламентируется не процессуальными нормами российского законодательства, а основами судебной экспертизы — экспертологией. В соответствии с ней экспертная методика трактуется как определенная программа действий по применению научно обоснованных методов и технических средств, применяемых в логической последовательности в целях решения конкретных экспертных задач. При этом методика и ее методы не могут образоваться стихийно по индивидуальному желанию какого-либо эксперта, это сложный и многоступенчатый процесс ее формирования и апробации временем.

В 1992 г. Т. В. Аверьянова писала: «всякая попытка дать в законе тот или иной перечень допустимых методов экспертного исследования обречена на провал в силу невозможности составления такого перечня по всем родам, видам судебных экспертиз и непрерывного развития и пополнения экспертных методов, что отражает процесс поступательного развития науки, откуда черпаются методы» [1, стр. 33]. Несомненно, поставить эксперта в жесткие рамки экспертных методов невозможно, и у эксперта должна быть свобода выбора. Но при этом используемые экспертом методы должны в обязательном порядке отвечать требованиям: научной обоснованности (определяемой базовой наукой), эффективности, допустимости (использование только апробированных практикой методов) и воспроизводимости (создающей возможность перепроверить данный метод) [2, стр. 238]. В противном случае экспертиза приобретет антинаучный характер. Экспертная практика знает немало случаев, когда, казалось бы, качественно разработаны базовые положения экспертной методики, определены методы исследований, есть положительные результаты пробных исследований, но в дальнейшем экспертно-методический совет не утверждал их в качестве экспертных методик, а напротив признавал их как недостоверные. Так, например, предлагаемая С. А. Смотровым методика по установлению единого источника изготовления поддельных документов на основании изучения скрытых меток цветного электрофотографического оборудования в 2015 г. не прошла утверждения экспертно-методическим советом ЭКЦ МВД России [3].

Отсутствие научно-обоснованных методов и методик нередко приводит к тому, что эксперты, сами того не замечая, выходят за область своей компетенции. Например, в 2020 г. профессор кафедры «Вагоны и вагонное

хозяйство» Российского университета транспорта (МИИТ), имеющий только инженерно-техническое образование, при проведении транспортной экспертизы № 6/2020 решает в категорической форме вопрос о характере телесных повреждений жертвы вследствие его смертельного травмирования поездом [из материалов экспертной практики Российского университета транспорта (МИИТ)]. При этом вывод он делает без знания транспортной трасологии и какого-либо изучения степени, глубины и характера повреждений на трупе и его одежде. И это не единичные случаи.

К сожалению, надо признать, что в настоящее время нет единых методик экспертного исследования транспортных экспертиз железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта. И надеяться на то, что они сами собой образуются путем производства разрозненных экспертиз в единый достоверный комплекс экспертных научных знаний, без включения в этот сектор государственной экспертизы, не приходится. Ведь сегодня только там, где есть государственная экспертиза, можно утверждать, что она соответствует всем требованиям, предъявляемым к экспертным методам и методикам. И только в отношении государственных судебно-экспертных учреждений Законом о судебно-экспертной деятельности в ст. 11 установлено, что они должны осуществлять свою экспертную деятельность на основе единого научно-методического подхода к экспертной практике, профессиональной подготовке и специализации экспертов.

Казалось бы, процессуальное оформление результатов экспертного исследования является тем признаком, к которому менее всего могут возникнуть вопросы в части ее достоверности. Известно, что конечный этап любой экспертной методики — это оформление результатов экспертного исследования. И то, что должно содержаться в заключении эксперта в соответствии с процессуальными нормами, указано в ст. 204 УПК РФ. 10 из 12 пунктов данной статьи относятся к вводной части заключения эксперта, т.е. напрямую не затрагивают сам процесс исследования. Лишь п. 9 и 10 отражают требования к исследовательской части, а именно то, что в экспертизе должны быть указаны не только содержание исследования и полученные результаты, но и в обязательном порядке методы, которые применялись в процессе данного исследования, а полученные выводы должны быть обоснованы с учетом проведенной оценки результатов исследований. Подобные требования закреплены и в ст. 25 Закона о судебно-экспертной деятельности. Данные положения настолько размыты, что проверить их соблюдение в заключении эксперта практически невозможно, поэтому использование экспертом формальных фраз, таких как: «в процессе исследования применялись традиционные методы» и «выявленные признаки существенны и достаточны для вывода о том, что...», расценивается с позиции достоверности. В то же время при

производстве государственных экспертиз к оформлению исследовательской части заключения эксперта предъявляются более расширенные требования, которые закреплены в ведомственных приказах. К примеру, в приказе МВД России от 29 июня 2005 г. № 511 «Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации» указаны следующие дополнительные позиции (п. 31).

1. Эксперт должен отразить обстоятельства дела, принятые им в качестве исходных данных. При производстве транспортных экспертиз это имеет решающее значение, так как в основу выводов эксперт может взять необъективные (искаженные) данные, например показания участников обеспечения безопасности движения, или напротив исключить из анализа, например, справку о метеоусловиях. Для эксперта негосударственного учреждения эта позиция необязательна, а поэтому может игнорироваться.

2. По каждому этапу исследования эксперт должен указать не только методы исследований, но и обязательно технические средства и условия их применения. Без использования высокоточной измерительной техники производство транспортных экспертных исследований сегодня просто невозможно. Кроме этого в соответствии с требованиями ст. 13 Федеральный закон от 26 июня 2008 г. № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений» ежегодно должна проводиться проверка таких приборов в центрах метрологии и стандартизации, которая редко осуществляется негосударственными экспертными организациями на практике и тем более указывается в заключении. Есть отдельные прецеденты, когда суды указывали на необходимость такого рода проверок. Например, в 2010 г. Девятнадцатый арбитражный апелляционный суд в постановлении от 13 ноября 2010 г. по делу № А36-3193/2008, указал, если заключение эксперта не содержит сведений об использованных при проведении измерений инструментов и оборудовании, в том числе сведений о проверке указанных измерительных приборов, то такое экспертное заключение не может считаться надлежащим доказательством.

3. Эксперт в случае проведения эксперимента должен указать его цель, условия и результаты. Сегодня сложно представить исследование объектов транспорта, находящихся в движении до момента аварии, без проведения экспериментов, в том числе путем математического моделирования. И игнорировать данные требования по отношению даже неразумно.

Подводя итог, можно заключить, что действующие нормы уголовно-процессуального законодательства России при производстве экспертизы в негосударственных экспертных учреждениях по новым родам и видам экспертных исследований, в том числе по транспортным экспертизам, не входящим в перечень экспертных специальностей государственных

экспертных учреждений, не могут обеспечить ее объективность и достоверность, как это происходит в случае с государственной судебной экспертизой. При этом наиболее проблемными вопросами к такого рода экспертизам являются наличие необходимых специальных знаний к эксперту, а также допустимость применяемых в процессе экспертного исследования методов и методик, которые должны соответствовать требованиям методологии судебной экспертизы, которую сегодня невозможно рассматривать отдельно от уголовно-процессуального закона. Решение данной проблемы может быть достигнуто не только с утверждением проекта нового закона о судебно-экспертной деятельности № 306504-6, принятие которого ожидалось в 2018 г., но после второго чтения в Государственной Думе было отложено на длительный период. В проекте данного закона предусмотрена сертификация как научно-методического обеспечения судебной экспертизы, так и компетентности эксперта, что, несомненно, решает данные вопросы, но только при условии, что будут разработаны единые методические требования к новому роду и виду экспертного исследования. А сегодня достичь этого можно только с расширением функций государственной судебной экспертизы, хотя бы на начальном этапе формирования новых родов и видов экспертиз, не входящих в перечень экспертных специальностей.

#### **Литература**

1. Аверьянова, Т. В. Правовые проблемы совершенствования и использования методов экспертного исследования // Криминалистические аспекты совершенствования доказывания при расследовании преступлений. Труды Академии. — Москва : Академия МВД, 1992.
2. Попов В. Л. Транспортные экспертизы: проблемы теории и практики // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 4(36).
3. Смотров, С. А. Криминалистическое исследование поддельных денежных билетов и других документов в целях установления единого источника их изготовления / С. А. Смотров, И. С. Смотров, А. А. Пономаренко. — Иваново, 2013.
4. Палиашвили, А. Я. Экспертиза в суде по уголовным делам. — Москва : Юрид. лит., 1973.

#### **References**

1. Aver'yanova, T. V. Pravovyye problemy sovershenstvovaniya i ispol'zovaniya metodov ekspertnogo issledovaniya [Legal problems of improving and using methods of forensic analysis]// Kriminalisticheskiye aspekty sovershenstvovaniya dokazyvaniya pri rassledovanii prestupleniy. Trudy Akademii. — Moskva : Akademiya MVD, 1992.
2. Popov V. L. Transportnyye ekspertizy: problemy teorii i praktiki [Transport expertise: problems of theory and practice]// Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2020. — № 4(36).
3. Smotrov, S. A. Kriminalisticheskoye issledovaniye poddel'nykh denezhnykh biletov i drugikh dokumentov v tselyakh ustanovleniya yedinogo istochnika ikh izgotovleniya [Forensic investigation of counterfeit money tickets and other

documents in order to establish a single source of their manufacture] / S. A. Smotrov, I. S. Smotrov, A. A. Ponomarenko. — Ivanovo, 2013.

4. Paliashvili, A. YA. Ekspertiza v sude po ugovolnym delam [Expertise in the criminal court]. — Moskva : Yurid. lit., 1973.