

УДК 343.1

DOI: 10.34670/AR.2026.21.48.061

**К вопросу об оценке достоверности заключения
эксперта-автотехника в уголовном судопроизводстве
по делам о дорожно-транспортным происшествиям**

Сакун Андрей Николаевич

Эксперт-автотехник,
аспирант кафедры эксплуатации автомобильного транспорта и автосервиса,
Московский автомобильно-дорожный
государственный технический университет (МАДИ),
125319, Российская Федерация, Москва, Ленинградский просп., 64;
Магистрант кафедры уголовно-процессуального права,
Московский государственный юридический
университет им. О.Е. Кутафина (МГЮА),
125993, Российская Федерация, Москва, ул. Садовая-Кудринская, 9/1;
e-mail: andrey.sakun@bk.ru

Насонов Сергей Александрович

Доктор юридических наук,
профессор кафедры уголовно-процессуального права,
Московский государственный юридический
университет им. О.Е. Кутафина (МГЮА),
125993, Российская Федерация, Москва, ул. Садовая-Кудринская, 9/1;
Адвокат,
Адвокатская палата Москвы,
советник Федеральной палаты адвокатов Российской Федерации,
119002, Российская Федерация, Москва, переулок Сивцев Вражек, 43;
e-mail: info@advokatymoscow.ru

Аннотация

В условиях отсутствия единого подхода к оценке достоверности заключения эксперта-автотехника и терминологической неопределенности ключевых понятий существует потребность в разработке научно обоснованных критериев оценки. Формальная оценка заключения часто приводит к судебным ошибкам и незаконному привлечению лиц к уголовной ответственности. Предложена модель, основанная на методе анализа иерархий Т. Саати, включающая четыре элемента (полнота, всесторонность, обоснованность, проверяемость) и двенадцать параметров с установленными весовыми коэффициентами. Для каждого параметра разработаны детализированные пятиуровневые оценочные шкалы, что позволяет формализовать процесс проверки. Апробация модели на реальном заключении показала ее эффективность для объективизации оснований назначения

повторной экспертизы и способствует принятию законных, обоснованных и мотивированных судебных актов. Приведены методические рекомендации по применению модели в следственной и судебной практике.

Для цитирования в научных исследованиях

Сакун А.Н., Насонов С.А. К вопросу об оценке достоверности заключения эксперта-автотехника в уголовном судопроизводстве по делам о дорожно-транспортных происшествиях // Вопросы российского и международного права. 2026. Том 16. № 1А. С. 507-522. DOI: 10.34670/AR.2026.21.48.061

Ключевые слова

Автотехническая экспертиза, уголовное судопроизводство, заключение эксперта, достоверность, оценка доказательств, дорожно-транспортное происшествие, повторная экспертиза, дополнительная экспертиза, метод анализа иерархий, уголовный процесс.

Введение

Автотехническая экспертиза по делам о ДТП занимает особое место в системе судебных экспертиз, поскольку ее выводы нередко становятся решающими при квалификации деяния и определении меры ответственности. Однако практика свидетельствует о сохраняющихся проблемах в процессе исследования и оценки экспертных заключений участниками уголовного судопроизводства.

Наиболее опасной является поверхностная, формальная оценка заключения, которая может привести к судебной ошибке и незаконному привлечению лица к уголовной ответственности. При этом в уголовно-процессуальной науке и практике до настоящего времени не сформировалось единого подхода к оценке достоверности заключения эксперта-автотехника. Несмотря на законодательное закрепление достоверности как свойства доказательства, ее содержание применительно к экспертному заключению не раскрыто, а установление достоверности в практике носит преимущественно интуитивный характер.

Настоящее исследование направлено на разработку научно обоснованной системы параметров оценки достоверности заключения эксперта-автотехника с определением их весовых коэффициентов методом анализа иерархий Т. Саати, которая могла бы стать практическим инструментом для участников уголовного судопроизводства. В работе представлены детализированные шкалы для оценки каждого параметра, методические указания по применению модели и интерпретации результатов, а также пример ее апробации на конкретном заключении.

Методологическую основу работы составляет понимание заключения эксперта как доказательства, обладающего специфическими характеристиками, которые и определяют особый подход к оценке его достоверности. Во-первых, это строгая процессуальная форма, соблюдение которой легитимизирует заключение как источник доказательств.

Во-вторых, особое гносеологическое содержание, основанное на специальных знаниях, недоступных иным участникам процесса. В-третьих, системная связь выводов эксперта с другими доказательствами по делу. Эти особенности смещают фокус оценки достоверности с поиска «абсолютной истины» о факте на анализ качества и надежности самого познавательного процесса, зафиксированного в заключении. Именно данный подход реализован в предлагаемой авторами системе формализованных критериев.

Проблемы оценки достоверности заключения эксперта в следственно-судебной практике

Для выявления практических трудностей оценки достоверности заключения эксперта-автотехника авторами было проведено анкетирование двух групп респондентов: группа 1 (23 адвоката) и группа 2 (19 прокуроров).

Респондентам предлагалось оценить по 10-балльной шкале степень сложности различных аспектов работы с заключением эксперта-автотехника. Результаты представлены в таблице 1.

Таблица 1 - Результаты опроса

Аспект работы с заключением эксперта-автотехника	Средний балл сложности (адвокаты)	Средний балл сложности (прокуроры)
Проверка процессуальной формы	3,2	2,8
Проверка компетентности эксперта	5,1	4,7
Оценка полноты заключения	6,8	6,3
Оценка достоверности выводов	8,7	8,4

Таким образом, центральной и наиболее сложной проблемой для практикующих юристов является именно оценка достоверности выводов заключения эксперта-автотехника. Данные нашего опроса, показывающие пиковые значения сложности (8,7 и 8,4 балла), находят прямое подтверждение в результатах масштабного исследования: как отмечено в диссертационной работе, «наибольшую сложность представляет оценка достоверности заключения эксперта» [Павлова, 2022, с. 21]. Более того, это объективное затруднение усугубляется дефицитом методических пособий для такой оценки, на что указали 86% опрошенных прокуроров-обвинителей [Павлова, 2022, с. 21]. Серьезность проблемы подчеркивается и данными о том, что в 54,8% случаев апелляционного обжалования приговоров по делам с экспертизами стороны ссылаются на несогласие с исследованием заключений в суде первой инстанции

[Павлова, 2022, с. 26]. Показательно, что, по результатам нашего опроса, 79% адвокатов и 72% прокуроров указали, что не имеют четкого алгоритма оценки и действуют интуитивно, что в совокупности с вышеизложенным создает прямой риск судебной ошибки.

Гносеологическая природа достоверности: от факта к знанию о факте

Анализ анкет и интервью с респондентами выявил фундаментальную гносеологическую проблему: субъекты оценки доказательств часто применяют категорию «достоверность» к фактам, а не к знаниям (сведениям) о факте. Это приводит к методологической ошибке в процессе доказывания.

Факт либо существует, либо нет – это объективная реальность. Достоверность же есть свойство знаний о факте, сведений, информации. Как справедливо отмечает А.Р. Белкин, доказательство – это не сам факт действительности, а сведения о нем, информация, которая может быть истинной или ложной, полной или неполной, точной или искаженной [Белкин, 2007, с. 22-23].

Применительно к доказательству это означает следующее: достоверным или вероятным может быть только источник доказательств, из которого мы черпаем сведения о существовании факта и его содержании. Следовательно, достоверность носит не абсолютный, а

градуированный характер и определяется степенью обоснованной уверенности в истинности знания. Этот вероятностный подход находит глубокое обоснование в работах А.Г. Карапетова и А.С. Косарева, которые указывают, что «достоверность – это вопрос степени вероятности» [Карапетов, 2017, с. 14]. Авторы подчеркивают, что в судебном процессе установление фактов основано на вероятностной модели, а признание факта доказанным происходит при достижении субъективной уверенностью судьи (апостериорной вероятности) некоего порогового значения – стандарта доказывания. Таким образом, достоверность заключения есть не бинарная характеристика («достоверно»/«недостоверно»), а вероятностная категория, отражающая достигнутый уровень обоснованной уверенности в правильности его выводов.

Итак, достоверность является свойством не самого факта (который объективно либо существует, либо нет), а свойством сведений об этом факте, коими и выступает заключение эксперта. Это свойство формируется через совокупность предложенных авторами критериев: полноту, всесторонность, обоснованность, проверяемость, которые вытекают из процессуальной природы экспертного заключения и требований законодательства к его содержанию (ст. 204 УПК РФ, ст. 8 ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности»). Далее эти характеристики будут раскрыты в качестве базовых элементов предлагаемой системы критериев.

Данное теоретическое положение имеет принципиальное практическое значение: оно переориентирует субъекта оценки с попыток установить «абсолютную истину» на анализ качества познавательного процесса, отраженного в заключении эксперта.

Правовые и теоретические основания системы критериев достоверности экспертного заключения

Полнота (А) рассматривается как свойство заключения, характеризующееся достаточностью объема и комплексностью проведенного исследования, а также учетом всех обстоятельств, имеющих значение для дела. Этот элемент конкретизируется через три параметра:

- П1 – Достаточный объем и комплексный характер исследования. Отражает количественную и качественную достаточность проведенных действий (были ли изучены все представленные объекты, применены ли адекватные методы).
- П2 – Наличие ответов на все поставленные вопросы. Является формальным, но обязательным индикатором выполнения экспертом своего задания. Отсутствие ответа на поставленный вопрос без мотивированного обоснования невозможности его разрешения свидетельствует о неполноте заключения.
- П3 – Учет всех обстоятельств дела. Обеспечивает содержательную глубину исследования, исключая выводы, сделанные без анализа контекста (например, истории эксплуатации объекта, дорожных и метеорологических условий, показаний участников ДТП и т.д.).

Всесторонность (В) понимается как методологическое свойство исследования, выражающееся в установлении, анализе и обоснованном отвержении экспертных версий, а также в рассмотрении объекта с различных точек зрения. Ее параметры:

- В1 – Установление и анализ всех значимых версий. Обязывает эксперта к активному поиску альтернативных объяснений установленных фактов. Например, при анализе механизма столкновения должны быть рассмотрены все технически возможные варианты развития событий, соответствующие объективным следам.

- В2 – Рассмотрение объекта с различных точек зрения. Подразумевает применение комплекса методов для получения многоплановой информации. Использование только одного метода там, где возможно и целесообразно применение нескольких для получения большего объема данных, снижает всесторонность исследования.
- В3 – Обоснованное отвержение неподтвердившихся версий. Требует от эксперта не простого перечисления, а аргументированного, мотивированного исключения несостоятельных гипотез. Это является кульминацией аналитической работы и демонстрирует глубину исследования.

Обоснованность (С) – ключевое свойство заключения, выражающееся в наличии логически последовательной связи между примененными методами, полученными результатами и сформулированными выводами, базирующейся на строго научной и практической основе

(абз. 2 п. 15 ПП ВС РФ № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам»). Параметры:

- С1 – Логическая связь между элементами заключения. Означает наличие четкой причинно-следственной цепочки от исходных данных через промежуточные выводы к итоговым заключениям, исключающей немотивированные «логические скачки». Каждое утверждение должно вытекать из предыдущего.
- С2 – Корректность применения методов исследования. Гарантирует, что использованные методики адекватны задаче и применены в соответствии с утвержденными стандартами (ГОСТ, методические рекомендации). Применение метода вне области его валидности влечет необоснованность выводов.
- С3 – Опора на научную и практическую базу. Обеспечивает, что выводы основаны на общепризнанных в соответствующей области знания принципах (законы физики, механики, данные справочной литературы, результаты научных исследований и пр.), а не на умозрительных предположениях эксперта.

Проверяемость (D) – свойство заключения, обеспечивающее возможность его независимой верификации (абз. 2 ст. 8 Федеральный закон «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» от 31.05.2001 N 73-ФЗ). Это свойство реализуется через:

- Пр1 – Информационная открытость примененных методов. Полнота описания методик, позволяющая оценить их адекватность. Эксперт должен не просто указать название метода, но и раскрыть его сущность, условия применимости, возможные погрешности.
- Пр2 – Наличие полной логической цепи. Детализация всех этапов рассуждений эксперта от исходных данных к выводам. Отсутствие промежуточных звеньев делает выводы непроверяемыми.
- Пр3 – Протоколирование, обеспечивающее воспроизводимость. Фиксация хода и результатов исследования в форме, теоретически допускающей его повторение другим специалистом. Включает описание использованных приборов, условий проведения экспериментов, полученных числовых данных.

Выделенные элементы и параметры образуют систему критериев оценки достоверности заключения эксперта-автотехника. Для практического применения данной системы требуется определить относительную значимость каждого критерия, поскольку их вклад в формирование общего убеждения в достоверности не является равнозначным. С целью объективного установления весовых коэффициентов был применён метод анализа иерархий (МАИ) Т. Саати, позволяющий на основе экспертных оценок рассчитать количественные показатели важности каждого элемента и параметра.

Определение весовых коэффициентов элементов и параметров методом анализа иерархий Т. Саати

Для преодоления субъективизма в оценке относительной значимости выделенных критериев нами был применен метод анализа иерархий (МАИ) Томаса Саати. Логика метода понятна юристу-практику: вместо попытки сразу определить «самый важный» критерий, эксперты последовательно сравнивают их попарно (например, «Что важнее: обоснованность или полнота?»), используя простую шкалу от 1 (критерии равны) до 9 (один абсолютно важнее другого). Математический аппарат метода обрабатывает эти парные сравнения, проверяет суждения на внутреннюю согласованность (исключая противоречивые анкеты) и рассчитывает объективные весовые коэффициенты, отражающие коллективное мнение экспертного сообщества [Саати, 1993].

Для участия в исследовании были выбраны 18 человек, из которых: судебные эксперты-автотехники – 6 человек, государственные обвинители – 5 человек, судьи – 3 человека, ученые-процессуалисты – 4 человека.

Каждому предлагался опросный лист, содержащий:

1. Матрицу для попарного сравнения четырех основных элементов достоверности (полнота, всесторонность, обоснованность, проверяемость).
2. Четыре матрицы для попарного сравнения параметров внутри каждого элемента.

Для сравнения использовалась стандартная шкала Саати:

Таблица 2 - Шкала оценок Т. Саати

Балл	Интерпретация
1	Критерии равнозначны
3	Умеренное превосходство одного критерия над другим
5	Существенное превосходство
7	Значительное превосходство
9	Абсолютное превосходство
2, 4, 6, 8	Промежуточные значения

На основе оценок каждого эксперта строилась матрица попарных сравнений, которая затем нормализовалась, и вычислялся вектор приоритетов (весовые коэффициенты). Критически важным этапом была проверка внутренней согласованности суждений каждого эксперта – метод позволяет математически выявить противоречия в оценках (например, если эксперт указал, что А важнее Б, Б важнее В, но при этом В важнее А). Качество оценок проверялось расчетом индекса согласованности (ИС) и отношения согласованности (ОС): $ИС = (\lambda_{\max} - n) / (n - 1)$; $ОС = ИС / СС$, где λ_{\max} — максимальное собственное значение матрицы, n – размерность матрицы, $СС$ – случайная согласованность. Порог 0,10 является общепринятым в методологии МАИ [4, с. 21-25].

Анкеты с отношением согласованности более 0,10 отсеивались как содержащие внутренне противоречивые суждения. Из 18 полученных анкет 3 были исключены из обработки как содержащие внутренне противоречивые суждения: две анкеты показали

$ОС = 0,14$ и $0,17$ при сравнении основных элементов (при пороге 0,10), одна анкета – $ОС = 0,13$ при сравнении параметров обоснованности.

Для получения итоговых весовых коэффициентов производилось усреднение векторов приоритетов 15 человек, прошедших проверку на согласованность. Применялся метод среднего

геометрического, обеспечивающий большую устойчивость к выбросам по сравнению со средним арифметическим.

Итоговые глобальные веса элементов достоверности, отражающие коллективное мнение об их относительной значимости, составили:

Таблица 3 - Весовые коэффициенты элементов достоверности

Элемент	Глобальный вес	Стандартное отклонение
Обоснованность (С)	0,45	0,08
Проверяемость (D)	0,30	0,06
Полнота (А)	0,13	0,04
Всесторонность (В)	0,12	0,05

Данное распределение весов имеет важное процессуальное значение. Оно свидетельствует, что для формирования убеждения в достоверности заключения наиболее критичными являются не формальные признаки (наличие ответов на все вопросы), а качественные характеристики: логическая стройность и научная обоснованность выводов (вес 0,45), а также возможность их независимой проверки (вес 0,30). Вместе эти два элемента составляют 75% от общей оценки достоверности, что соответствует правовой природе экспертного заключения как источника специальных знаний.

Низкое относительное значение формальных критериев (полнота – 0,13) не означает их незначительности, но подчеркивает, что механическое наличие ответов на вопросы без их обоснованности не создает достоверного заключения.

Аналогичным образом были определены локальные веса параметров внутри каждого элемента (см. Таблицу 4).

Таблица 4 - Весовые коэффициенты параметров

Элемент	Параметр	Локальный вес	Глобальный вес
Полнота (А)	П1	0,25	0,033
	П2	0,25	0,033
	П3	0,50	0,065
Всесторонность (В)	В1	0,65	0,078
	В2	0,15	0,018
	В3	0,20	0,024
Обоснованность (С)	С1	0,25	0,113
	С2	0,11	0,050
	С3	0,64	0,288
Проверяемость (D)	Пр1	0,25	0,075
	Пр2	0,25	0,075
	Пр3	0,50	0,150

Обращает на себя внимание **исключительно высокий вес параметра С3** (опора на научную базу) – **0,288**, что составляет более четверти от общего веса всех параметров. Это подчеркивает фундаментальное значение научной обоснованности выводов эксперта для оценки достоверности заключения в целом.

Для практического применения модели и минимизации субъективизма при выставлении баллов по каждому параметру авторами разработаны детализированные пятиуровневые шкалы. Оценка выставляется в диапазоне от 0,0 (критерий не выполнен) до 1,0 (выполнен полностью) с учетом промежуточных значений, что позволяет более точно отразить качество заключения.

Таблица 5 - Детализированные шкалы оценки параметров достоверности заключения эксперта-автотехника

ЭЛЕМЕНТ А: ПОЛНОТА	
Параметр П1. Достаточный объем и комплексный характер исследования	
1,0	Исследованы все объекты, указанные в постановлении; применен полный комплекс методов, адекватных задаче; проведены все необходимые измерения и испытания согласно ГОСТам/методикам
0,7	Исследованы все основные объекты; применены базовые методы; отдельные измерения/испытания не проведены, но это не критично для выводов
0,5	Исследована часть объектов; методы применены выборочно; отсутствуют некоторые важные измерения, что ограничивает выводы
0,3	Исследование поверхностное; значительная часть объектов не изучена; методы применены формально
0,0	Исследование не проведено либо носит чисто формальный характер без применения специальных методов
Параметр П2. Наличие ответов на все поставленные вопросы	
1,0	На все вопросы даны прямые ответы в категоричной или вероятной форме
0,7	На большинство вопросов даны ответы; отказ от ответа на отдельные вопросы мотивирован объективными причинами (недостаточность материалов, выход за пределы компетенции)
0,5	Ответы даны на половину вопросов; имеются немотивированные отказы
0,3	Ответы даны менее чем на половину вопросов
0,0	Ответы отсутствуют на большинство или все вопросы без обоснования
Параметр П3. Учет всех существенных обстоятельств дела	
1,0	Учтены и проанализированы: состояние объекта (износ, дефекты), дорожные условия (покрытие, уклон, видимость), метеоусловия, показания участников, протоколы осмотра, схемы ДТП
0,7	Учтено большинство существенных обстоятельств; отдельные факторы не проанализированы, но это не влияет критически на выводы
0,5	Учтена только часть обстоятельств; отсутствует анализ важных факторов (например, не учтено состояние покрытия при расчете тормозного пути)
0,3	Учтены лишь отдельные обстоятельства; контекст ДТП игнорируется
0,0	Существенные обстоятельства не учтены; выводы сделаны в отрыве от материалов дела
ЭЛЕМЕНТ В: ВСЕСТОРОННОСТЬ	
Параметр В1. Установление и анализ всех значимых версий	
1,0	Сформулированы все технически возможные версии развития событий; для каждой проведен анализ с конкретными расчетами/выводами; версии сопоставлены с объективными данными
0,7	Рассмотрены основные версии; анализ проведен, но не для всех; отдельные маловероятные версии не рассмотрены с обоснованием
0,5	Рассмотрены 2-3 версии; анализ поверхностный; очевидные альтернативы не исследованы
0,3	Упомянута одна альтернативная версия без анализа; эксперт фактически исходит из единственного сценария
0,0	Альтернативные версии не рассматриваются; исследование одновариантное
Параметр В2. Рассмотрение объекта с различных точек зрения	
1,0	Применен комплекс различных методов (расчетный, экспериментальный, сравнительный); результаты разных методов сопоставлены и согласованы
0,7	Применены 2-3 метода; результаты в целом согласованы; возможность дополнительных методов обоснованно отклонена
0,5	Применены 1-2 метода; другие применимые методы не использованы без объяснения причин
0,3	Применен один метод там, где целесообразно несколько; односторонний подход
0,0	Метод единственный и применен формально
Параметр В3. Обоснованное отвержение неподтвердившихся версий	
1,0	Для каждой отвергнутой версии приведены конкретные аргументы (несоответствие расчетов,

	противоречие следам, физическая невозможность); аргументация детальная и убедительная
0,7	Отвержение версий аргументировано, но не для всех в равной степени; отдельные аргументы недостаточно конкретны
0,5	Отвержение версий декларировано с минимальным обоснованием
0,3	Версии отвергнуты без аргументации или с формальными отсылками
0,0	Отвержение версий не обосновано либо версии не рассматривались
ЭЛЕМЕНТ С: ОБОСНОВАННОСТЬ	
Параметр С1. Логическая связь между элементами заключения	
1,0	Прослеживается четкая логическая цепь: исходные данные → промежуточные расчеты → частные выводы → итоговые выводы; каждый шаг следует из предыдущего; отсутствуют логические разрывы
0,7	Логическая связь в целом присутствует; отдельные переходы недостаточно эксплицированы, но при внимательном чтении восстанавливаются
0,5	Присутствуют логические пробелы; отдельные выводы сделаны без видимого обоснования предыдущими этапами; требуются домысливания
0,3	Логическая связь фрагментарна; множественные "логические скачки"; выводы слабо связаны с исследовательской частью
0,0	Логическая связь отсутствует; выводы декларативны и не вытекают из исследования
Параметр С2. Корректность применения методов исследования	
1,0	Использованы методы, утвержденные ГОСТами/методическими рекомендациями экспертных учреждений; применены строго в области валидности; соблюдены все требования стандартов; учтены погрешности
0,7	Методы применены в целом корректно; незначительные отступления от стандартов не влияют на результат; погрешности указаны
0,5	Методы применены с существенными отступлениями от стандартов (например, упрощенные формулы вместо точных); погрешности не учтены или учтены частично
0,3	Метод применен вне области валидности (например, формула для сухого покрытия применена к мокрому); грубые нарушения методики
0,0	Использованы ненаучные, необщепризнанные методы либо метод применен с грубейшими нарушениями
Параметр С3. Опора на научную и практическую базу	
1,0	Все выводы основаны на: законах физики/механики с указанием источников; справочных данных (коэффициенты сцепления, тормозные характеристики) с ссылками на ГОСТы/литературу; результатах научных исследований; исключены умозрительные предположения
0,7	Выводы в основном опираются на научную базу; отдельные положения взяты из практики без прямых ссылок, но являются общепринятыми
0,5	Часть выводов обоснована научно, часть основана на опыте эксперта без ссылок; смешение объективных данных и субъективных суждений
0,3	Преобладают ссылки на опыт без научного обоснования; данные из справочников использованы выборочно или некорректно
0,0	Выводы основаны на субъективном мнении эксперта; научная база отсутствует или использована формально
ЭЛЕМЕНТ D: ПРОВЕРЯЕМОСТЬ	
Параметр Пр1. Информационная открытость примененных методов	
1,0	Для каждого метода указано: название, нормативный источник (ГОСТ, методические рекомендации), сущность метода, условия применимости, возможные погрешности; описание позволяет специалисту оценить адекватность выбора
0,7	Методы описаны достаточно; отдельные характеристики (например, погрешности) не указаны, но метод идентифицируем
0,5	Указаны названия методов, но сущность раскрыта недостаточно; условия применимости не описаны
0,3	Методы названы формально; отсутствуют ссылки на источники; невозможно оценить

	корректность выбора
0,0	Методы не раскрыты; указано только "использованы специальные знания"
Параметр Пр2. Наличие полной логической цепи	
1,0	Каждый этап рассуждений детализирован: исходные данные (с указанием источника) → формулы/методы → промежуточные результаты → интерпретация → вывод; все числовые данные приведены; специалист может воспроизвести ход мысли
0,7	Логическая цепь в основном присутствует; отдельные промежуточные этапы опущены, но восстанавливаются
0,5	Значительные пробелы в цепи рассуждений; часть данных/расчетов не приведена; воспроизведение затруднено
0,3	Логическая цепь фрагментарна; выводы декларируются без детализации пути к ним
0,0	Логическая цепь отсутствует; только итоговые утверждения без обоснования
Параметр Пр3. Протоколирование, обеспечивающее воспроизводимость	
1,0	Подробно описано: использованное оборудование (тип, модель, заводской номер, характеристики, сведения о поверке); условия проведения исследования (температура, влажность при необходимости); все полученные числовые данные; фотофиксация ключевых этапов; другой эксперт теоретически может повторить исследование
0,7	Основные элементы протоколирования присутствуют; отдельные данные (например, сведения о поверке приборов) отсутствуют, но это не препятствует пониманию
0,5	Протоколирование выборочное; отсутствуют важные данные (характеристики приборов, условия); воспроизводимость ограничена
0,3	Протоколирование формальное; данные приведены фрагментарно; воспроизвести исследование невозможно
0,0	Протоколирование отсутствует; не указано оборудование, нет числовых данных, нет фото

Апробация методики: количественная оценка заключения эксперта-автотехника

Приговором Коптевского районного суда г. Москвы от 30.07.2024 по уголовному делу № 1-77/2024 К. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного п. «а» ч. 4 ст. 264 УК РФ, с назначением наказания в виде лишения свободы сроком на пять лет с отбыванием в исправительной колонии общего режима и лишением права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами, на срок два года одиннадцать месяцев.

20 сентября 2023 года в 19:02 в районе дома 10/12 по улице Тимирязевская г. Москвы произошло ДТП с участием автомобиля марки «БМВ Х5 XDRIVE30D» под управлением К. и автомобиля марки «Хендэ Гетц GLS 1.3 AUTO» под управлением У., который от полученных травм на месте происшествия скончался.

Следователем возбуждено уголовное дело и назначена автотехническая экспертиза. На разрешение экспертизы поставлены вопросы о работоспособности тормозной системы и рулевого управления автомобиля БМВ, времени возникновения неисправностей (до или после ДТП), их возможном влиянии на траекторию движения и возможности их обнаружения водителем.

В постановлении о назначении экспертизы следователь указал, что К. «находясь в состоянии алкогольного опьянения, управлял технически исправным транспортным средством» и в нарушение ПДД РФ совершил столкновение с автомобилем «Хендэ Гетц GLS 1.3 AUTO», остановившимся на запрещающий сигнал светофора.

Согласно ГОСТ Р 27.102-2021 «Надежность в технике. Надежность объекта. Термины и определения», термин «исправное состояние (исправность)» определяется как состояние

объекта, в котором все параметры объекта соответствуют всем требованиям, установленным в документации. Следовательно, порочность поставленных вопросов заключалась в том, что эксперту предстояло исследовать автомобиль, который, по утверждению следователя, до ДТП был заведомо исправным.

Такая постановка задачи содержит внутреннее противоречие и фактически предопределяет выводы эксперта, что недопустимо, но это отдельное самостоятельное замечание.

Эксперт ходатайствовал перед следователем об организации необходимых условий проведения экспертного осмотра (площадка с твердым покрытием, пространство для фотосъемки), о применении разрушающих методов контроля, а также о привлечении специалиста со специализированным оборудованием, имеющимся в распоряжении официальных станций технического обслуживания автомобилей марки БМВ. Ходатайство было формально удовлетворено, однако фактически никаких действий выполнено не было.

При проведении натурного обследования эксперт выполнил следующие диагностические мероприятия: внешний осмотр транспортного средства и подкапотного пространства; проверка уровня тормозной жидкости; демонтаж колес и внешний осмотр механизмов тормозной системы; замер толщины тормозных дисков штангенциркулем; визуальная проверка толщины тормозных накладок; нажатие педали тормоза. По результатам эксперт заключил, что признаков неисправности установлено не было.

Модель количественной оценки применялась следующим образом. Каждому из 12 параметров модели на основе содержательного анализа текста заключения был присвоен балл от 0,0 (критерий не выполнен) до 1,0 (выполнен полностью) в соответствии с детализированной шкалой. Итоговый расчет представлен в Таблице 6.

**Таблица 6 - Оценка заключения
эксперта-автотехника по разработанной модели**

Элемент (Глобальный вес)	Параметр (Локальный вес)	Оценка	Взвешенный вклад
Полнота (0,13)	П1 (0,25)	0,6	0,020
	П2 (0,25)	0,3	0,010
	П3 (0,5)	0,5	0,033
	Итог по элементу:		0,063
Всесторонность (0,12)	В1 (0,65)	0,4	0,031
	В2 (0,15)	0,5	0,009
	В3 (0,20)	0,3	0,007
	Итог по элементу:		0,047
Обоснованность (0,45)	С1 (0,25)	0,5	0,056
	С2 (0,11)	0,4	0,020
	С3 (0,64)	0,4	0,115
	Итог по элементу:		0,191
Проверяемость (0,30)	Пр1 (0,25)	0,6	0,045
	Пр2 (0,25)	0,5	0,038
	Пр3 (0,5)	0,4	0,060
	Итог по элементу:		0,143
ОБЩАЯ ОЦЕНКА ДОСТОВЕРНОСТИ (D):			0,444

Интерпретация результатов. Интегральная оценка 0,444 (44,4%) однозначно свидетельствует о низком уровне достоверности исследованного заключения. В контексте стандартов доказывания в уголовном процессе, где решение должно основываться на доказательствах, не вызывающих разумных сомнений, оценка ниже 50% отражает не преодоление порога достаточной уверенности, а наличие существенных, неустранимых сомнений в обоснованности выводов эксперта.

На основе предложенной нами модели было установлено, что наиболее критические недостатки приходится на ключевые элементы – **Обоснованность** (0,191) и **Проверяемость** (0,143). Анализ параметров позволил локализовать конкретные проблемы:

- **Необоснованность выводов (С1, С3):** Эксперт, признав невозможность проведения регламентированных ГОСТ испытаний тормозной системы и измерения суммарного люфта рулевого управления (из-за невозможности запуска двигателя), тем не менее делает вывод об их «действующем состоянии» на момент ДТП. Этот вывод не вытекает из проведенных исследований и противоречит логике, поскольку именно невозможность проверки по стандарту не позволяет дать ответ на поставленные вопросы.
- **Некорректность методологии (С2):** Оценка работоспособности без проведения комплексной технической диагностики и испытаний является грубой методологической ошибкой.
- **Непроверяемость (Пр2, Пр3):** Выводы не могут быть независимо проверены, так как ключевые данные (результаты стендовых или дорожных испытаний) отсутствуют. Воспроизвести оценку работоспособности по представленному протоколу невозможно.

Таким образом, модель не просто констатирует формальную неполноту (отсутствие ответов на вопросы), а выявляет **фундаментальную методологическую несостоятельность** исследования для заявленных целей. Низкие баллы по критичным элементам С и D объективно формируют у субъекта оценки «сомнения в обоснованности заключения эксперта» в смысле ч. 2 ст. 207 УПК РФ.

Процессуальное значение формализованной оценки для обоснования назначения повторной экспертизы

Полученная количественная оценка и ее детализированная расшифровка имеют прямое отношение к положениям ст. 207 УПК РФ.

- **Объективизация «сомнений в обоснованности».** Низкий балл по ключевому элементу «Обоснованность» и выявленные конкретные логические и методические нарушения представляют собой не субъективное мнение, а формализованное основание для констатации «сомнений в обоснованности заключения эксперта» (ч. 2 ст. 207 УПК РФ). В постановлении о назначении повторной экспертизы можно сослаться не на абстрактные формулировки, а на конкретные параметры, по которым заключение не соответствует установленным критериям (например, нарушение логической связи С1, корректности методов С2).
- **Критерий отличия дополнительной экспертизы от повторной.** Разработанная модель помогает разграничить основания. Неполнота, выразившаяся лишь в отсутствии ответа на вопрос (низкий балл П2 при нормальных П1 и П3), может указывать на основание для дополнительной экспертизы. Однако если низкие баллы получены по параметрам П1 и

ПЗ, а особенно – по элементам С и D, что ставит под сомнение все исследование в целом, это является веским аргументом в пользу назначения именно повторной экспертизы, как того требует п. 15 ПП ВС РФ №28.

- **Повышение транспарентности и состязательности.** Предъявление сторонам расчета, показывающего «вес» каждого выявленного недостатка, делает позицию стороны, ходатайствующей о повторной экспертизе, более обоснованной и предметной для обсуждения в судебном заседании.

Предложенная авторами модель, основанная на методе анализа иерархий Т. Саати, позволяет преодолеть терминологическую неопределенность и предоставляет участникам процесса доказывания структурированный инструмент для проверки достоверности заключения эксперта-автотехника. Апробация модели на реальном заключении эксперта позволила получить интегральную количественную оценку его достоверности (44,4%) и выявить критические недостатки в обоснованности и проверяемости выводов, что служит объективным основанием для назначения повторной экспертизы.

Методические рекомендации по применению модели и интерпретации результатов

- 1) **Порядок оценки.** Оценивать параметры целесообразно последовательно, от П1 к ПЗ, документируя для каждого конкретные основания (ссылки на страницы и цитаты из заключения).
- 2) **Коллегиальность.** Для повышения объективности в сложных случаях рекомендуется независимая оценка несколькими субъектами с последующим согласованием расхождений.
- 3) **Интерпретация итоговой интегральной оценки достоверности (D):**
 - **0,80 – 1,00 (Высокий уровень):** заключение обладает максимальной доказательственной силой и может быть положено в основу выводов о наличии/отсутствии факта.
 - **0,60 – 0,79 (Средний уровень):** заключение требует критического анализа и сопоставления с иными доказательствами; возможно назначение дополнительной экспертизы.
 - **0,40 – 0,59 (Низкий уровень):** заключение обладает низкой доказательственной силой, имеются существенные сомнения в достоверности; рассмотреть вопрос о назначении повторной экспертизы.
 - **0,00 – 0,39 (Критически низкий уровень):** заключение недостоверно, доказательственная ценность – ничтожна.

Данные пороговые значения служат практическим ориентиром для принятия процессуальных решений.

Заключение

Проведенное нами исследование позволило разработать и апробировать формализованный подход к оценке достоверности заключения эксперта-автотехника, направленный на решение одной из наиболее сложных практических проблем уголовного судопроизводства.

Разработана теоретико-прикладная модель, структурирующая требования закона в единую иерархическую систему. Она включает четыре ключевых элемента достоверности (*полнота, всесторонность, обоснованность, проверяемость*) и двенадцать детализирующих параметров, что позволяет унифицировать понятийный аппарат для участников процесса.

Объективность модели обеспечена применением метода анализа иерархий

Т. Саати. Определены весовые коэффициенты критериев, отражающие их реальную значимость. Распределение весов (обоснованность – 0,45; проверяемость – 0,30) показывает, что для формирования убеждения критичны содержательные свойства заключения, связанные с логической стройностью выводов и возможностью их независимой верификации.

Апробация модели на реальном заключении эксперта-автотехника подтвердила ее диагностическую ценность. Модель не только выдала интегральную количественную оценку достоверности (44,4%), но и выявила фундаментальную методологическую несостоятельность исследования, которую интуитивная оценка могла бы упустить. Эксперт, признав невозможность проведения обязательных испытаний, сделал положительный вывод о работоспособном состоянии системы рулевого управления и тормозной системы автомобиля, что разработанная модель четко фиксирует как нарушение параметров обоснованности и проверяемости.

Разработанная модель имеет практическое значение для применения положений ст. 207 УПК РФ и позволяет формализовать подход к анализу заключения. Она:

- конкретизирует содержание «сомнений в обоснованности заключения эксперта» (ч. 2 ст. 207 УПК РФ), переводя их в систему проверяемых аргументов;
- способствует разграничению оснований для назначения повторной (при нарушении обоснованности/проверяемости) и дополнительной (при формальной неполноте) экспертиз;
- повышает уровень аргументации и состязательности в суде, позволяя сторонам представлять структурированную критику экспертного заключения.

Таким образом, предложенный подход предоставляет практикам структурированный инструмент для анализа заключения эксперта-автотехника, что способствует минимизации судебных ошибок. Разработанные детализированные шкалы оценки и методические рекомендации по применению модели делают ее готовым инструментом для использования в следственной и судебной практике, а также в процессе профессиональной подготовки юристов. Перспективы дальнейшей работы связаны с адаптацией модели к иным родам судебных экспертиз.

Библиография

1. Павлова Е.В. Исследование и оценка прокурором заключений и показаний экспертов при судебном разбирательстве уголовных дел: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2022. – 32 с.
2. Белкин, А. Р. Теория доказывания в уголовном судопроизводстве / А. Р. Белкин. – Москва : Норма, 2007. – 528 с. ISBN 5-89123-898-5.
3. Карапетов А.Г. Состязательность и доказывание в гражданском процессе: монография. – М.: Статут, 2017. – 384 с.
4. Саати Т. Принятие решений. Метод анализа иерархий: пер. с англ. – М.: Радио и связь, 1993. – 278 с.
5. Лукьянчук А. Д. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. – 2008.
6. Смоленчук В. Н. Использование специальных знаний при проведении комплексных криминалистических исследований по делам о дорожно-транспортных происшествиях //Вестник Полоцкого государственного университета. Серия D. Экономические и юридические науки. – 2015. – №. 6. – С. 176-181.
7. Моховая Т. А. Методика расследования преступлений против безопасности дорожного движения : дис. – Краснодар, 2016.
8. Попов Е. А., Волчецкая Т. С., Авакян М. В. Расследование дорожно-транспортных происшествий, совершенных с участием большегрузных автомобилей: модульная методика. – 2020.

On the Issue of Assessing the Reliability of an Auto-Technical Expert's Opinion in Criminal Proceedings in Cases of Traffic Accidents

Andrei N. Sakun

Auto-Technical Expert,
Postgraduate Student of the Department of Motor Transport Operation and Auto Service,
Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI),
125319, 64, Leningradsky ave., Moscow, Russian Federation;
Master's Student of the Department of Criminal Procedure Law,
Kutafin Moscow State Law University (MSAL),
125993, 9, Bldg. 1, Sadovaya-Kudrinskaya str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: andrey.sakun@bk.ru

Sergei A. Nasonov

Doctor of Law,
Professor of the Department of Criminal Procedure Law,
Kutafin Moscow State Law University (MSAL),
125993, 9, Bldg. 1, Sadovaya-Kudrinskaya str., Moscow, Russian Federation;
Attorney,
Moscow Bar Association,
Advisor to the Federal Chamber of Lawyers of the Russian Federation,
119002, 43, Sivtsev Vrazhek Lane, Moscow, Russian Federation;
e-mail: info@advokatymoscow.ru

Abstract

In the absence of a unified approach to assessing the reliability of an auto-technical expert's opinion and the terminological uncertainty of key concepts, there is a need to develop scientifically based assessment criteria. Formal evaluation of an expert opinion often leads to judicial errors and unlawful prosecution of individuals. A model is proposed based on T. Saaty's analytic hierarchy process, including four elements (completeness, comprehensiveness, validity, verifiability) and twelve parameters with established weighting coefficients. Detailed five-level assessment scales have been developed for each parameter, which allows formalizing the verification process. Approbation of the model on a real expert opinion demonstrated its effectiveness for objectifying the grounds for ordering a repeat examination and contributes to the adoption of lawful, reasonable, and motivated judicial acts. Methodological recommendations for applying the model in investigative and judicial practice are provided.

For citation

Sakun A.N., Nasonov S.A. (2026) K voprosu ob otsenke dostovernosti zaklyucheniya eksperta-avtotekhnika v ugolovnom sudoproizvodstve po delam o dorozhno-transportnykh proisshestviyakh [On the Issue of Assessing the Reliability of an Auto-Technical Expert's Opinion in Criminal Proceedings in Cases of Traffic Accidents]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 16 (1A), pp. 507-522. DOI: 10.34670/AR.2026.21.48.061

Keywords

Auto-technical examination, criminal proceedings, expert opinion, reliability, evidence assessment, traffic accident, repeat examination, supplementary examination, analytic hierarchy process, criminal procedure.

References

1. Pavlova, E.V. (2022). *Issledovanie i otsenka prokurorom zakliuchenii i pokazanii ekspertov pri sudebnom razbiratel'stve ugovolnykh del* [The prosecutor's examination and evaluation of expert opinions and testimonies during criminal court proceedings] (Abstract of a candidate of juridical sciences dissertation). Moscow.
2. Belkin, A.R. (2007). *Teoriia dokazyvaniia v ugovolnom sudoproizvodstve* [The theory of proof in criminal proceedings]. Moscow: Norma. ISBN 5-89123-898-5.
3. Karapetov, A.G. (2017). *Sostizatel'nost' i dokazyvanie v grazhdanskom protsesse* [Adversarialism and proof in civil proceedings]: A monograph. Moscow: Statut.
4. Saaty, T.L. (1993). *Priniatie reshenii. Metod analiza ierarkhii* [Decision making. The analytic hierarchy process]. Moscow: Radio i sviaz'.
5. Luk'ianchuk, A.D. (2008). *Ekspertiza dorozhno-transportnykh proisshestvii* [Examination of traffic accidents]. [Publisher information missing].
6. Smolenchuk, V.N. (2015). Ispolzovanie spetsial'nykh znaniu pri provedenii kompleksnykh kriminalisticheskikh issledovaniu po delam o dorozhno-transportnykh proisshestviiakh [The use of specialized knowledge in conducting complex forensic investigations in traffic accident cases]. *Vestnik Polotskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriia D. Ekonomicheskie i iuridicheskie nauki* [Bulletin of Polotsk State University. Series D. Economic and Legal Sciences], (6), 176–181.
7. Mokhovaia, T.A. (2016). *Metodika rassledovaniia prestuplenii protiv bezopasnosti dorozhnogo dvizheniia* [Methodology for investigating crimes against road safety] (Unpublished candidate dissertation). Krasnodar.
8. Popov, E.A., Volchetskaia, T.S., & Avak'ian, M.V. (2020). *Rassledovanie dorozhno-transportnykh proisshestvii, sovershennykh s uchastiem bol'shegruznykh avtomobilei: modul'naia metodika* [Investigation of traffic accidents involving heavy goods vehicles: a modular methodology]. [Publisher information missing].