



**ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«Независимый Экспертный Центр»
(ООО «НЭЦ»)**

**Лейтенанта Шмидта ул., д. 30, пом. 20, Хабаровск г., 680038
Тел. (4212) 90-16-90, +7-924-228-16-90, e-mail: neckhv@yandex.ru; http://neckhv.ru**

АВТОТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА

Предмет, объекты и задачи автотехнической экспертизы.

Предметом судебной автотехнической экспертизы (САТЭ) являются фактические данные о техническом состоянии ТС, дорожной обстановке на месте происшествия, действиях участников происшествия и их возможностях, механизме ДТП, а также об обстоятельствах, способствующих совершению преступления, которые устанавливает эксперт-автотехник на основе своих специальных познаний и материалов уголовного (гражданского) дела или административного материала.

САТЭ как род инженерно-транспортной экспертизы подразделяется на виды и подвиды, которые различаются по предмету, объектам и частным методикам. С учетом предмета доказывания и содержания специальных познаний в САТЭ выделяются следующие виды:

- судебная экспертиза обстоятельств ДТП;
- судебная экспертиза технического состояния ТС;
- судебная экспертиза следов на ТС и месте ДТП (транспортно-трасологическая диагностика), а также технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП.

Наряду с приведенными разработан еще 1 вид САТЭ, инженерно-психофизиологическая экспертиза участников ДТП.

Каждый из указанных видов САТЭ имеет определенный круг задач, которые могут быть решены экспертизой данного вида самостоятельно либо в комплексе с другими видами САТЭ, либо с экспертизами, не относящимися к классу транспортных, - трасологической, медицинской, криминалистической экспертизой материалов, веществ и изделий, металловедческой, технического исследования документов и др.

Судебная экспертиза обстоятельств ДТП включает экспертное исследование дорожно-транспортных ситуаций (ДТС), расчет параметров движения ТС, иных объектов и пешеходов в процессе ДТП, а также анализ действий и возможностей водителей.

Предмет судебной экспертизы обстоятельств ДТП - фактические данные об обстоятельствах ДТП, загруженности, техническом состоянии ТС, скорости его движения, покрытии проезжей части, его состоянии, продольном и поперечном профилях проезжей части, режиме движения ТС и т.д.

Задачи судебной экспертизы обстоятельств ДТП:

- определение скорости движения и других параметров транспортного средства ТС;
- определение тормозного и остановочного пути, а также остановочного времени ТС;
- определение удаления ТС, пешеходов и иных объектов от места ДТП в заданные органом (лицом) назначившим экспертизу моменты;
- установление технической возможности предотвращения ДТП в заданные органом (лицом) назначившим экспертизу моменты;
- определение взаимного расположения ТС в различные моменты ДТП;
- определение времени преодоления ТС определенных участков пути;

- установление момента возникновения опасности для движения, требующего принятия экстренных мер по предотвращению ДТП (наезда на препятствие, столкновения ТС, опрокидывания и т.д.), если при этом необходимы специальные познания в проведении соответствующих расчетов, моделирования и эксперимента;
- определение взаимного положения ТС и препятствия в момент, когда водитель еще имел техническую возможность предотвратить происшествие;
- определение того, как должен был действовать водитель в сложившейся ДТС с точки зрения обеспечения безопасности дорожного движения;
- какие именно действия водителя по управлению ТС, начиная с момента возникновения опасности для движения, могли предотвратить ДТП и какими именно требованиями Правил дорожного движения (ПДД) они регламентированы;
- Определение соответствия действий водителя ТС требованиям ПДД и иным нормативным документам, регламентирующим обеспечение безопасности дорожного движения;
- установление технической возможности у водителя в момент, указанный органом (лицом), назначившим экспертизу, совершить действия, регламентированные ПДД для избежания происшествия;
- установление технической возможности у водителя ТС предотвратить ДТП путем снижения скорости ТС или объездом, в определенный органом (лицом), назначившим экспертизу момент (когда водитель имел объективную возможность предвидеть возникновение опасности для движения или препятствия);
- определение причинной связи между действиями (бездействием) водителя по управлению ТС и последствиями технического характера (наезд, столкновение, опрокидывание и т.п.) на основе использования технических данных и учета объективных закономерностей;
- установление технической возможности предотвращения ДТП не только по исходным данным, указанным органом (лицом), назначившим экспертизу, но и по полученным экспертом расчетным путем, в том числе и по нескольким вариантам обстановки происшествия, вытекающим из материалов дела. На противоречивость исследованных вариантов эксперт указывает в своем заключении;
- определение причин и условий, связанных с организацией дорожного движения, способствующих совершению ДТП.

Отдельные из приведенных задач экспертизы обстоятельств ДТП можно решить только после решения соответствующих задач другими видами САТЭ либо приведенными выше судебными экспертизами, не относящимися к классу транспортных. Например, все вопросы, связанные с исследованием процесса торможения и возможности управления ТС, можно решить лишь после определения технического состояния ТС. Если подобные данные отсутствуют в постановлении (определении) о назначении экспертизы и материалах дела, то необходимо производство судебной экспертизы технического состояния ТС, а в отдельных случаях и металловедческой. Для квалификации действий водителей ТС зачастую необходимо вначале провести судебную экспертизу следов на ТС и месте ДТП по определению механизма ДТП и т.д. Большое значение для решения задач данного вида экспертизы имеет судебная инженерно-психофизиологическая экспертиза участников ДТП, позволяющая учитывать индивидуальные особенности конкретных водителей как физических лиц. Проведение судебной экспертизы технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП дает возможность учитывать при исследовании основные квалификационные характеристики дороги и их влияние на возникновение ДТС.

Судебная экспертиза технического состояния ТС включает экспертное исследование технического состояния ТС, их систем, агрегатов, механизмов, узлов и деталей в целях установления их работоспособности, причин и времени возникновения неисправностей, а также возможности их обнаружения.

Предметом судебной экспертизы технического состояния ТС являются фактические данные о техническом состоянии ТС, участвовавших в ДТП.

Задачи судебной экспертизы технического состояния ТС:

- установление технического состояния ТС, их отдельных узлов, механизмов, систем, агрегатов;

- установление причин и времени возникновения неисправности, возможности своевременного выявления их лицами, ответственными за техническое состояние ТС, влияния этих неисправностей на возникновение и развитие ДТП;
- установление причинно-следственных связей между неисправностью и ДТП, а также обстоятельств, способствующих возникновению неисправностей;
- установление технической возможности предотвращения ДТП (наезда, столкновения, потери устойчивости и т.д.) при определенном техническом состоянии ТС, их отдельных узлов, механизмов, систем, агрегатов в момент ДТП;
- установление обстоятельств, связанных с техническим состоянием ТС, которые способствовали или могли способствовать возникновению ДТП.

Отдельные из приведенных задач экспертизы технического состояния ТС можно решить только в комплексе с металловедческой экспертизой, а в отдельных случаях и с трасологической экспертизой. К ним, в частности, относится задача установления причины (способа или инструмента) и времени поломки деталей ТС.

Судебная экспертиза следов на ТС и месте ДТП (транспортно-трасологическая диагностика), а также технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП фактически включает в себя два независимых вида САТЭ. При этом, судебная экспертиза следов на ТС и месте ДТП (транспортно-трасологическая диагностика), это комплексное трасолого-автотехническое исследование ТС, различных объектов, следов и обстановки на месте происшествия в целях определения траектории и характера движения относительно расположения ТС, пешеходов и других объектов до столкновения (наезда) и установления места столкновения (удара), наезда, опрокидывания. В свою очередь, экспертиза технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП - вид САТЭ, связанный с экспертным исследованием участка автомобильной дороги, на котором происходит движение ТС непосредственно до и после происшествия, участка места происшествия, дорожных условий на этом участке, элементов ТС, взаимодействующих с дорогой, в целях установления связанных с ДТП фактических данных о строительных и эксплуатационных качествах автомобильной дороги и ее элементов, дорожных условиях и окружающей среде, а также конструкции и состояния взаимодействующих с автомобильной дорогой элементов ТС.

Предмет судебной экспертизы следов на ТС и месте ДТП - обстоятельства (фактические данные), устанавливаемые экспертом на основе исследования следов, возникающих на местах ДТП в результате воздействия ТС, иных материальных объектов, людей, животных. Предметом судебной экспертизы технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП являются фактические данные о строительных и эксплуатационных свойствах автомобильной дороги и ее элементов, дорожных условиях и окружающей среды, а также параметры взаимодействия с элементами ТС, связанные с ДТП.

Задачи судебной экспертизы следов на ТС и месте ДТП:

- определение механизма ДТП;
- установление механизма взаимодействия ТС при столкновении;
- установление механизма наезда на пешеходов (животных) и неподвижные препятствия;
- установление угла взаимного расположения ТС и направления удара в момент столкновения;
- установление взаимного расположения ТС относительно границ и осевой линии проезжей части;
- установление координат места столкновения ТС или места наезда на пешеходов;
- установление факта движения или неподвижности ТС при столкновении в момент первично контактного взаимодействия;
- установление части ТС, которой нанесены повреждения потерпевшим;
- определение по характеру повреждений на ТС места нахождения потерпевшего в салоне, кабине ТС в момент столкновения;
- установление частей ТС, контактировавших между собой в первичный момент столкновения;
- установление наличия, времени и причины повреждения шин ТС, гибких тормозных шлангов и резьбовых соединений;
- установление факта возникновения неисправности деталей ТС после ДТП;

- установление возможности получения механических повреждений, имеющих на транспортных средствах при взаимном контактном взаимодействии.

Наряду с приведенными задачами существует ряд задач, решаемых экспертизой следов на ТС и месте ДТП в комплексе с судебно-медицинской экспертизой:

- установление взаиморасположения человека и частей ТС;
- оценка особенностей функционального состояния людей ко времени взаимодействия их с частями ТС;
- определение позы и двигательных реакций пострадавших;
- выявление признаков, характеризующих действия водителя;
- получение объективной информации об условиях травмирования для сопоставления ее с показаниями свидетелей.

Некоторые из перечисленных задач наряду с упомянутой судебно-медицинской экспертизой можно решить только в комплексе с другими родами (видами) судебной экспертизы. Например, определение взаимного расположения ТС и пешехода в момент наезда осуществляется в комплексе автотехнической, медицинской, биологической, трасологической (исследование одежды и обуви) экспертизами и криминалистической экспертизой материалов, веществ и изделий.

В рамках экспертизы технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП решаются следующие задачи:

- установление основных квалификационных характеристик дороги. Особо важным и приоритетным является определение сцепных качеств автомобильных дорог в зависимости от типа и состояния их покрытия, других признаков дифференциации;
- установление технического состояния ее структурных элементов и дорожных условий;
- определение соответствия (несоответствия) фактических квалификационных характеристик и технического состояния участка автомобильной дороги, на котором произошло ДТП, элементов исследуемой дороги и дорожных условий требованиям нормативно-технической документации (НТД);
- установление причин и времени образования дефектов на дороге, угрожающих безопасности движения;
- определение влияния снижения эксплуатационных качеств автомобильной дороги и ее структурных элементов на механизм ДТП;
- установление уровня и качества информационного обеспечения водителя о дорожных условиях;
- определение причинной связи между отклонениями квалификационных характеристик дороги и дорожных условий от требований НТД и происшедшим ДТП.

Судебная инженерно-психофизиологическая экспертиза водителя ТС - вид САТЭ, связанный с экспертным исследованием индивидуальных психофизиологических особенностей водителя на момент обследования, а также проявляющихся в различные периоды жизни обстоятельств психологического характера, которые могли способствовать возникновению ДТП, условий, в которых действовали водитель и другие участники ДТП непосредственно в момент происшествия, психических компонентов действий водителя (других участников происшествия), а также сведений о профессиональной деятельности водителя в целом и о ДТС, предшествовавшей ДТП.

Предмет **судебной инженерно-психофизиологической экспертизы водителя** - фактические данные: об условиях деятельности водителя перед и в момент ДТП; индивидуальных особенностях зрительного восприятия и реакции водителя на момент обследования; особенностях профессиональной деятельности водителя в целом, имеющих отношение к ДТП; обстоятельствах психологического характера, которые могли способствовать возникновению ДТП.

Задачи судебной инженерно-психофизиологической экспертизы водителя ТС:

- установление соответствия индивидуальных возможностей познавательной сферы водителя особенностям ДТС;

- определение особенностей эмоционально-волевой сферы водителя, влияющих на качество выполнения профессиональных функций;
- установление социально-психологических характеристик водителя, влияющих на качество выполнения профессиональных функций.

Каждая из этих задач охватывает ряд подзадач, которые могут решаться самостоятельно независимо от основной задачи. Так, исследование познавательной сферы водителя включает подзадачу определения особенности реакции факторов, затрудняющих и делающих невозможной своевременную реакцию на появление опасного для движения объекта, и т.д.

Приведенный перечень не исчерпывает все решаемые САТЭ задачи; в зависимости от сложности ДТП он может иметь гораздо более широкий спектр задач. Анализ экспертной практики показал, что в настоящее время САТЭ решает до 70 задач, являющихся традиционными, т.е. встречающихся на протяжении всего анализируемого периода, и до 100 задач, ставящихся реже, но, тем не менее, постоянно присутствующих в заключениях. Кроме того, около 50 задач имеют единичный характер.

Объекты экспертизы и материалы, необходимые для исследования

Общие объекты САТЭ: ТС (их детали, узлы, механизмы, системы, фрагменты), дорога, место ДТП, оставшиеся на них следы, водитель, материалы уголовного дела, не требующие правовой оценки.

Наряду с общей характеристикой объекты каждого из видов САТЭ могут быть несколько конкретизированы.

Объект судебной экспертизы обстоятельств ДТП - данные, содержащиеся в материалах уголовного дела, не требующие правовой оценки.

Объект судебной экспертизы технического состояния ТС - автотранспорт, городской электротранспорт, тракторы и самоходные механизмы, участвовавшие в ДТП, их агрегаты, детали, фрагменты ТС и следы на них. По видам ТС объектами могут быть следующие: велосипеды, мотоциклы, мокики, мотороллеры пассажирские и грузовые, автомобили отечественного и зарубежного производства (выпускаемые в настоящее время и ранее, начиная с конца XIX в., грузовые, легковые, внедорожные, спортивные, кроссовые, рекордные, индивидуального изготовления и «самodelки»), трамваи и троллейбусы (пассажирские и грузовые), тракторы (гусеничные и колесные), дорожные машины, сельскохозяйственные машины, аэросани, снегоходы, вездеходы, немеханические ТС и т.д. (Не являются объектами исследования САТЭ ТС, относящиеся к речному, морскому, воздушному, железнодорожному и трубопроводному видам транспорта.)

Объект судебной экспертизы следов на ТС и месте ДТП - следы на ТС, проезжей части, вещная обстановка или фрагменты места происшествия, иные сведения, содержащиеся в различных материалах дела.

Объект судебной экспертизы технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП - участок дороги на месте происшествия, непосредственно примыкающие к нему участки движения ТС, элементы ТС, взаимодействующие с дорогой.

Объект судебной инженерно-психофизиологической экспертизы водителя - водитель, его психическая деятельность по управлению ТС, психические состояния, процессы, свойства, функции, которые можно поставить в причинную связь с ДТП; условия деятельности водителя перед и в момент ДТП; материалы дела, содержащие обстоятельства ДТП психического характера, предоставленные в распоряжение эксперта органом, назначившим экспертизу.

При решении вопроса о назначении экспертизы следователю необходимо провести ряд следственных действий по собиранию, подготовке, сохранению и представлению экспертам материалов для исследования. В отношении материальных объектов исследования (вещественных

доказательств) сложностей, как правило, не возникает, главное требование к ним - это сохранение их в том состоянии, которое они приобрели в процессе ДТП. Что касается представления нематериальной категории объектов исследования, то здесь постоянно возникают сложности. Специфика САТЭ заключается в том, что большинство объектов исследования, необходимых для решения ставящихся перед ней задач, нематериальны и относятся к так называемой категории сведений, получаемых следователем (судом) из документов, содержащихся в деле (протоколов допроса, осмотра места ДТП, проверки технического состояния ТС, схем и т.д.). Эта категория объектов исследования называется исходными данными.

Практика показывает, что для решения простейшей задачи САТЭ - определения технической возможности предотвращения наезда на пешехода путем торможения (экспертиза обстоятельств ДТП) - используется около 15 исходных данных. При решении более сложных задач перечень исходных данных, необходимых при исследовании, как правило, превышает это число и в отдельных случаях может достигать 50. Все исходные данные должны содержаться в постановлении (определении) о назначении САТЭ. Обилие исходных данных, которые нужно указывать в постановлении (определении) о назначении экспертизы, закономерно вызывает у следователей (судов) значительные сложности.

В целях облегчения процедуры назначения САТЭ приводится перечень базовых (основных) исходных данных, которые устанавливаются следователем (судом) и в зависимости от вида ДТП должны содержаться в постановлении (определении) о назначении САТЭ:

1. По всем делам, связанным с расследованием ДТП.

1.1. Фабула ДТП с подробным описанием ДТС.

1.2. Дорожные условия:

- тип дорожного покрытия (асфальтобетон, цементобетон, брусчатка, булыжное, щебеночное, гравийное, песчаное, дерновое, глинистое и т.д.);
- состояние проезжей части (сухая, мокрая, покрытая песком либо жидкой грязью, мокрым, укатанным или раскатанным снегом с россыпью песка либо подверженное другой обработке, гололедица и т.д.). Во всех случаях необходимо указать, равномерна или нет по состоянию проезжая часть. Если неравномерна, то указать, в чем заключается неравномерность, а также по возможности представить координаты границ изменения состояния проезжей части;
- состояние поверхности проезжей части (наличие повреждений: ямы, выбоины, просадки, нарушение уровня, другие дефекты, размеры этих повреждений, навалы кирпича, строительного материала, мусора, снега, песка и т.д.), наличие отдельных предметов, затрудняющих движение ТС, координаты расположения повреждений и отдельных предметов относительно места ДТП;
- размеры проезжей части и прилегающих к ней элементов (обочины, откосы, ширина проезжей части, тротуаров и т.д.);
- продольный и поперечные профили проезжей части в градусах или в процентах (спуск, подъем в направлении движения ТС либо горизонтальный); наличие разметки проезжей части, дорожных знаков, пешеходных переходов, светофорных объектов и т.д.;
- установленный порядок движения на данном участке проезжей части (одностороннее, двухстороннее, круговое, число полос для движения, их ширина, одностороннее с полосой для встречного транспорта общественного пользования, наличие остановок общественного транспорта, пешеходных переходов и дорожек и т.д.);
- дата и время суток ДТП;
- месторасположения ДТП (населенный пункт, ненаселенный пункт и т.д.);
- дальность видимости проезжей части, наличие искусственного или естественного освещения.

1.3. Наличие следов ТС на проезжей части, их характер, расположение по ширине проезжей части, протяженность, при наличии следов торможения необходимо указать, от каких колес оставлены следы торможения и до оси каких колес (передней или задней) измерен след. В случае если ТС в процессе торможения разворачивалось, указать, на какой угол и протяженность участка разворота. В случае если ТС в процессе движения в заторможенном состоянии либо накатом преодолело участки с различным типом дорожного покрытия (асфальт, гравийное покрытие и т.д.) или с различным состоянием проезжей части (мокрая, сухая, обледенелая и т.д.), необходимо привести последовательность и протяженность каждого участка;

при пересечении под углом, отличающимся от прямого, указать угол пересечения в градусах либо в относительных величинах (подобная ситуация может наблюдаться при съезде ТС с проезжей части на обочину). В случае если ТС в процессе движения в заторможенном состоянии или накатом преодолело какое-либо препятствие, находящееся по уровню выше (ниже) проезжей части (например, бордюрный камень), указать высоту (глубину) этого препятствия (препятствий). В случае если у ТС затормаживались только колеса одной оси (стороны), указать какой (либо какое, если это одно колесо), а также причину не затормаживания. Кроме того, указать другие индивидуальные черты, касающиеся процесса торможения.

1.4. Скорость движения ТС, пешеходов, животных (определяется для последних экспериментально) и т.д.

1.5. Освещенность проезжей части и прилегающих к ней элементов (тротуаров, обочин, кюветов, откосов и т.д.).

1.6. Дальность видимости элементов проезжей части с рабочего места водителя (определяется следственным экспериментом).

1.7. Координаты места наезда (столкновения, опрокидывания и т.д.) относительно обочин дороги или других элементов.

1.8. Техническое состояние ТС до ДТП.

1.9. Тип, модель ТС.

1.10. Принадлежность государственному учреждению либо индивидуальному владельцу.

1.11. Наличие предупредительных знаков, установленных на ТС (ограничение скорости, ручное управление, глухой водитель и т.д.).

1.12. Степень загруженности ТС (вид груза и его масса, число пассажиров). В случае если груз не габаритный, указать его габариты относительно ТС, а также условие его закрепления на ТС.

1.13. В случае если при расследовании установлены факторы, способствующие совершению ДТП, необходимо указать их (например, вмешательство пассажира в управление ТС).

2. Дополнительные исходные данные для случаев наезда на пешеходов (велосипедистов).

2.1. Момент возникновения опасности для движения либо препятствия, т.е. момент, в который водитель ТС должен принять меры для предотвращения наезда.

2.2. Направление движения пешеходов (в дальнейшем под пешеходами подразумеваются и велосипедисты) для случаев, когда пешеход перед наездом двигался в попутном направлении (параллельно его траектории движения) либо под углом к ТС; в этом случае необходимо указать угол сближения ТС и пешехода, а также с какой, левой или правой, стороны от ТС происходило это сближение;

то же самое для случая движения во встречном для ТС направлении;

в случае движения в перпендикулярном направлении указать «слева направо», «справа налево».

2.3. Расстояние, которое преодолел пешеход с момента возникновения опасности для движения или препятствия до момента наезда. В случае если пешеход менял темп движения, указать протяженность каждого участка и скорость движения на каждом участке; если пешеход останавливался - время остановки. Для велосипедиста в случае, если велосипед затормаживался перед наездом, указать расстояние, преодоленное в заторможенном состоянии до наезда, и какими тормозами (ручным, ножным, на переднее, заднее колесо) производилось торможение.

2.4. Какой частью ТС был произведен контакт с пешеходом при наезде.

2.5. Указать, применял или не применял водитель ТС торможение перед наездом; если применял - координаты места наезда относительно следов торможения либо, на какое расстояние продвинулось ТС в заторможенном состоянии до или после наезда.

2.6. В случае наезда на пешехода, появившегося из-за препятствия, необходимо указать: интервал между ТС и препятствием, ограничивающим обзорность;

скорость движения ТС, ограничивающего обзорность, либо что оно находилось в

неподвижном состоянии;

вид и модель ТС, ограничивающего обзорность;

направление движения ТС, ограничивающего обзорность;

при одинаковых скоростях ТС и попутном движении - дистанцию;

при различных скоростях ТС при попутном движении, а также при любых скоростях во встречном движении - расстояние от ТС, ограничивающего обзорность, до линии движения пешехода в момент его выхода из-за габарита ТС, ограничивающего обзорность. Для случаев движения пешехода по направлениям, перпендикулярным к направлению движения ТС, все расстояния указываются от места наезда; затормаживалось или нет ТС, ограничивающее обзорность, до линии движения (места наезда) на пешехода, и если да, то координаты следов торможения относительно места наезда.

2.7. Для всех случаев наезда при ограниченной видимости (ночь, туман, дождь, снегопад и т.д.) необходимо указывать дальность видимости препятствия, которое в большинстве случаев отличается от дальности видимости дороги; совпадение этих расстояний крайне редко и маловероятно. Определяются обе величины экспериментальным путем (эксперимент необходимо проводить в условиях, наиболее приближенных к условиям на месте совершения ДТП). Дальность видимости, как проезжей части, так и препятствия зависит от множества факторов: конструктивных, атмосферных, технических, субъективных, экологических и т.д. Поэтому в каждом отдельном случае эти величины определяются индивидуально, независимо от среднестатистических данных.

3. Дополнительные исходные данные для случаев столкновения ТС.

3.1. На перекрестках.

3.1.1. Обустройство перекрестка, его топографо-планировочная схема (расположение домов, деревьев и других препятствий, ограничивающих обзорность). Наличие за светофорными объектами рекламных люминесцентных витрин, совпадающих по своему цвету с цветовыми сигналами светофора, и т.д.

3.1.2. Порядок организации движения ТС на перекрестке и образующих его улицах (дорогах).

3.1.3. Наличие разметки, ее расположение, возможность видеть для водителей из-за снежного или другого покрытия.

3.1.4. Наличие светофорных объектов, расположение на перекрестке, режим (цикл) и характер их работы.

3.1.5. Расположение места столкновения, следов ТС относительно границ перекрестка.

3.1.6. Применяли или не применяли водители перед столкновением торможение; если да, то на каком расстоянии от начала следов торможения произошло столкновение.

3.1.7. Расположение ТС по ширине проезжей части перед выездом на перекресток.

3.1.8. Техническое состояние и загруженность ТС, какими частями произошло их столкновение, наличие факторов, способствующих возникновению ДТП.

3.2. Дорога вне населенных пунктов.

3.2.1. Попутное или встречное столкновение.

3.2.2. Применялось или не применялось торможение перед столкновением; если да, то на какое расстояние продвинулось в заторможенном состоянии ТС до столкновения, а также после столкновения - до остановки.

3.2.3. Момент возникновения опасности для движения, а также время либо расстояние и скорость движения с момента возникновения опасности (препятствия) для движения до столкновения.

3.2.4. Какими частями столкнулись ТС, их загруженность, техническое состояние и скорость движения.

3.2.5. Если столкновение произошло после выезда одного из ТС на встречную полосу движения либо в соседний ряд, необходимо указать, какое расстояние преодолело ТС с этого момента до столкновения.

3.2.6. Расположение следов ТС, оставленных на проезжей части, относительно оси проезжей части

и ее границ.

3.2.7. Расположение места столкновения ТС относительно оси проезжей части и ее границ.

3.2.8. Расположение ТС и их частей после столкновения относительно границ проезжей части и друг друга.

3.2.9. Если столкновение произошло с неподвижным ТС, то указать расположение неподвижного ТС относительно границ и оси проезжей части.

3.2.10. При столкновении в темное время суток необходимо кроме видимости дороги указать расстояние, с которого у водителя была объективная возможность различить неподвижное препятствие (определяется только экспериментальным путем).

4. Дополнительные исходные данные для случаев потери устойчивости ТС.

4.1. Характеристика следов, оставленных на проезжей части (являются ли они следами торможения, бокового скольжения, заноса или торможения с заносом и разворотом ТС; при этом, как правило, следы левой и правой стороны раздваиваются из-за того, что передние и задние колеса ТС двигаются по различным траекториям).

4.2. Величина радиуса и угла закругления (поворота) дороги.

Приведенный перечень исходных данных, используемых в САТЭ, естественно, не является исчерпывающим, но, тем не менее, он позволяет следователям (суду) сориентироваться во всем многообразии исходных данных и представить для исследования именно те из них, которые отвечают особенностям конкретного ДТП. При необходимости более полного представления объема исходных данных эксперт может заявить следователю (суду) об этом в ходатайстве о представлении дополнительных данных. Следователь (суд) всегда имеет возможность получить консультацию по указанному вопросу либо у эксперта, направившего ходатайство, либо у иного специалиста - сведущего в САТЭ лица. На стадии подготовки назначения экспертизы наиболее существенную помощь в этом вопросе следственно-судебным работникам может оказать только сотрудник СЭУ.