

2008-2009

chulkov@gmail.com

**[МЕТОДИЧЕСКАЯ
ПОМОЩЬ ВОДИТЕЛЮ В
«БОРЬБЕ» С ГАИ УКРАИНЫ]**

Данные документ был собран из разных открытых (и не очень) источников. Авторское право принадлежит авторам статей.

Оглавление

Общение с сотрудниками ГАИ.....	5
Вариант второй: остановка за нарушение.....	6
Создание аварийной обстановки.....	8
Памятка в бардачок.....	11
Адреса Департамента ДАІ МВС України	12
Статья 11 Права міліції (закон "Про міліцію")	13
Кримінально-процесуальний кодекс України.....	14
Г л а в а 16 ОБШУК І ВИЇМКА. Стаття 177.....	14
Страна от_ПРАВ_охранителей.....	14
Незаконные “ноу-хау”	16
Доставление?	17
Задержание?	17
Привод?	17
Права изы... мать	18
“Сповідання”	20
ТРЕБОВАНИЕ ОБ ОСМОТРЕ/ДОСМОТРЕ АВТОМОБИЛЯ	21
Алгоритм действий в случае остановки автомобиля и желания ГАИ досмотреть багажник:	22
ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ	22
ЕСЛИ ПРОЕХАЛИ НА ЗАПРЕЩАЮЩИЙ СИГНАЛ СВЕТОФОРА	23
ЕСЛИ ВАМ ПОДАЮТ НА ПОДПИСЬ ПРОТОКОЛ, В КОТОРОМ НЕ ЗАПОЛНЕН РАЗДЕЛ «СУТЬ ПРАВОНАРУШЕНИЯ»	23
Изъятие номерных знаков	24
Изъятие автомобиля.....	24
Определение аварийной обстановки.....	25
ДТП по причине неудовлетворительного состояния дорог.....	25
Буквенные обозначения на нагрудных знаках работников ГАИ	26
Виды административных нарушений, размер штрафа и прочие взыскания	28
Остановка автомобиля.....	31
КАКИЕ ДОКУМЕНТЫ ИМЕЕТ ПРАВО ПОТРЕБОВАТЬ СОТРУДНИК ГАИ	33
Изменения в правах	36
Приказ № 482.....	37
Анализ нового закона, который точно попортит жизнь водителям	38
ТРЕБОВАНИЕ ОБ ОСМОТРЕ/ДОСМОТРЕ АВТОМОБИЛЯ	40
Алгоритм действий в случае остановки автомобиля и желания ГАИ досмотреть багажник (салон):	40
Изъятие номерных знаков	41
Если остановили без причины.....	43
ПЕРЕДАТЬ / ПРЕДЪЯВИТЬ ДОКУМЕНТЫ	43
приказ 482 от 30.06.98г.	44
ПАМЯТКА ПРИ СОСТАВЛЕНИИ ПРОТОКОЛА ЗА УПРАВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЕМ ПО ДОВЕРЕННОСТИ, БЕЗ ВРЕМЕННОГО РЕГИСТРАЦИОННОГО ТАЛОНА.....	56
Что нужно знать при езде по новым правилам.....	57

ЧАСТЬ 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	57
ЧАСТЬ 2. ВИДЫ НАРУШЕНИЙ.....	60
1. Алкоголь.....	60
2. Превышение скорости.....	60
3. Нарушение правил пользования ремнями безопасности и мотошлемами, нарушения требований дорожных знаков и разметки, остановки, стоянки, нарушения правил движения ТС по тротуарам или пешеходным дорожкам, нарушения правил проезда перекрестков, остановок общественного транспорта и непредоставление преимущества в движении маршрутным ТС, нарушения правил обгона и встречного разъезда, безопасной дистанции или интервала, размещения ТС на проезжей части, движения по автомагистралям, пользования приборами освещения и предупредительными сигналами при начале движения или изменении направления движения, их использование с нарушением стандартов, переоснащение с нарушением стандартов, правил пользования средствами связи, учебной езды.....	61
4. Нарушение правил проезда пешеходных переходов, непредоставление преимущества пешеходам на нерегулируемых переходах, непредоставление преимущества ТС аварийно-спасательных и пожарной служб, медпомощи, милиции,двигающимся с включенными спецсигналами, нарушение правил остановки или стоянки, что создает помехи дорожному движению или его безопасности, создание аварийной ситуации, нарушение правил проезда ж/д переездов, ставшие причиной создания аварийной ситуации.....	61
ЧАСТЬ 3. ПРЕДОСТЕРЕЖЕНИЯ.....	62
ГЛАВНОЕ.....	63
Основание для задержания ТС (ст. 265-2):.....	63
ВАС ОСТАНОВИЛИ В ПУТИ.....	64
ВАС ОСТАНОВИЛИ В ПУТИ.....	64
ВЫ СЧИТАЕТЕ СЕБЯ НЕВИНОВНЫМ.....	65
НА ВАС СОСТАВЛЕН АДМИНИСТРАТИВНЫЙ ПРОТОКОЛ.....	67
КТО ВАШИ СВИДЕТЕЛИ?.....	67
НЕ ОПРАВДЫВАЙТЕСЬ.....	69
ВОЗБУЖДЕНИЕ УГОЛОВНОГО ДЕЛА.....	70
ВЫ ПОДВЕРГЛИСЬ ДОПРОСУ.....	70
ВЫИГРАЙТЕ ВРЕМЯ НА ОБДУМЫВАНИЕ.....	72
О ДОВЕРЕННОСТЯХ.....	73
О ПОВЕСТКАХ.....	73
ДАЖЕ КАШЛЯТЬ Я БУДУ, ТОЛЬКО В ПРИСУТСТВИИ СВОЕГО АДВОКАТА.....	74
ЖАЛОБА.....	75
КОГДА МОЖНО НЕ ПРЕДЪЯВЛЯТЬ ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ.....	77
ТЕХНИЧЕСКИЙ ПАСПОРТ ИЗЪЯТИЮ НЕ ПОДЛЕЖИТ.....	77
О ЛИЦЕНЗИЯХ НА ПЕРЕВОЗКИ.....	77
КТО КОНТРОЛИРУЕТ ЭФИР.....	78
НА ПРОТИВООУГОННОЕ УСТРОЙСТВО ДОКУМЕНТ НЕ НУЖЕН.....	78
ДАВАТЬ ИЛИ НЕ ДАВАТЬ ДЕНЬГИ?.....	78
НАРУЧНИКИ НА ЗАПЯСТЯХ ИНСПЕКТОРА.....	79
ОТ СУМЫ, ДА ОТ ТЮРЬМЫ.....	79

Перечень лекарственных средств, которые должны находиться в медицинских аптечках первой медицинской помощи для пассажирских легковых с количеством пассажиров до 9 человек и грузовых транспортных средств.....	80
ОГНЕТУШИТЕЛЬ.....	82
Про Доверенность!!.....	83
ОБЖАЛОВАНИЮ ... ПОДЛЕЖИТ!.....	84
С ДОРОГИ В СУД: ПРАВОМЕРНОСТЬ И МЕРЫ ЮРИДИЧЕСКОГО ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ.....	86
"НОВЫЕ ШТРАФЫ" ИЛИ ПРАВОВАЯ КАТАСТРОФА?.....	92
ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ: КАК ЗАЩИЩАТЬСЯ ОТ ОБВИНЕНИЙ?.....	98
ЗАЩИТА НАЧИНАЕТСЯ СРАЗУ ПОСЛЕ УДАРА: ПОВЕДЕНИЕ ВОДИТЕЛЯ НА МЕСТЕ И В ПРОЦЕССЕ ОФОРМЛЕНИЯ ДТП.....	99
ЭВАКУАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЗА НЕПРАВИЛЬНУЮ ПАРКОВКУ: ПРАВООХРАНИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИЛИ ПРЕСТУПЛЕНИЕ?.....	101
ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ, МЕДИЦИНА И ПРАВО: КОНФЛИКТ ИЛИ КОНСТИТУЦИОННЫЙ ТУПИК?.....	104
ВИНОВАТ В ТОМ, ЧТО ... ПРАВ, ИЛИ ЧТО ЛОМАЕТ ВОДИТЕЛЬСКИЕ СУДЬБЫ И ПОЧЕМУ НА НАШИХ ДОРОГАХ ПРЕИМУЩЕСТВО НИЧЕГО НЕ СТОИТ.	109
ПРОЦЕССУАЛЬНЫЕ НОРМЫ И СПЕЦИФИКА ДЕЛ О ДТП.....	112
СОЗДАНИЕ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ: ПРАВДИВЫЕ И ЛОЖНЫЕ ОБВИНЕНИЯ. КАК ЗАЩИТИТЬСЯ?.....	117
Советы юриста. Как водителю противостоять масштабным штрафам.....	120
ТЕХСОСТОЯНИЕ: ПРОВЕРКИ НА ДОРОГАХ ИЛИ ГАИ «НА БОЛЬШОЙ ДОРОГЕ»? ВОПРОСЫ ЗАКОННОСТИ.	124
Инструкция о порядке направления граждан для освидетельствования на состояние опьянения в учреждения здравоохранения и проведения освидетельствования с использованием технических средств.....	126
Телефони довіри МВС України.....	131
Адреси та телефони довіри територіальних підрозділів Служби внутрішньої безпеки ГУБОЗ МВС України.....	131
«ПИСЬМА СЧАСТЬЯ»: ФОТОФИКСАЦИЯ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЗАЩИТА ВОДИТЕЛЯМИ СВОИХ ПРАВ.	132
«Новые» штрафы, как величайшая фикция.....	136
Образец жалобы в суд.....	141
кас отметки в талоне.....	145
Про затвердження Інструкції з діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України.....	148
Жалобу на работников ГАИ.....	149
ЗАЯВЛЕНИЕ.....	150
Жалоба. Образец 2.....	152

Общение с сотрудниками ГАИ

Первое, чему нужно научиться при общении с работниками ГАИ - это НЕ БОЯТЬСЯ. Чтоб не тряслись руки, не дрожал голос. Они это чувствуют и используют против вас. Научитесь реагировать на них спокойно. Помните, что они не могут сделать вам ничего плохого, они - не церберы, а наши слуги и наша задача заставить их отойти от "совка" и начать нам служить. Закон на нашей стороне. Это было лирическое вступление.

Теперь по сути : существует два варианта остановки ГАИ - за нарушение и "просто так" - проверка документов, дыхните и т.п.

Рассмотрим эти варианты.

Вариант первый: едем с утра на работу, стоит патруль и "косит" - тормозит всех подряд, проверяет документы, "дыхните" и т.п. Останавливают. Стандартная ситуация : бур-бур-бур, инспектор Петренко, Ваши документы. Наши действия :

1. Никогда не выходим из машины. У инспектора ГАИ нет права это требовать. Он (если сильно умный) может вспомнить, что он работник милиции, и согласно закона Украины "О милиции" мы должны выполнять законные требования работника милиции. Мы указываем на то, что в данной фразе ключевое слово "законные". Вывод: из машины не выходить, говорить через опущенное стекло.

2. Мы имеем право убедиться (перед тем как дать свои документы), что этот инспектор действительно является работником ГАИ. Мало ли кто может форму и жезл где взять. Поэтому ссылаясь на ст.5 закона "О милиции" ТРЕБУЕМ предъявить удостоверение работника милиции. Очень желательно ФИО и номер удостоверения переписать. Это даст понять инспектору, что в случае чего мы точно знаем на кого конкретно жаловаться. Кроме того очень желательно сверить лицо в удостоверении с "оригиналом". Они ж это делают когда смотрят наши права ? Вот и мы сделаем. И документы их посмотрим, раз они нас остановили.

3. Согласно закона Украины "О дорожном движении" мы имеем право знать по какой причине нас остановили. ТРЕБУЕМ сказать причину остановки. Помним, что "проверка документов" - это не причина, а желание инспектора. Проверка документов - процедура для нас унижительная, она отнимает наше время и нервы. Если бы нас под домом каждое утро останавливал ППСник и просил предъявить документы - мы б обиделись ? Вот на работника ГАИ мы тоже обижаемся, зачем нас отвлекать, если мы ничего не нарушили. В последнее время модным среди работников ГАИ стали такие причины остановки :

а) Вы не пристегнуты. Нарушение 100%. Советую всем пристегиваться ВСЕГДА. Я сам так делаю и у меня не возникает проблемы какой скрепкой куда совать, чтоб проклятый датчик не пищал. А на самом деле однажды это спасет жизнь. И у ГАИ меньше поводов для остановки.

б) Операция "Зброя-Выбухивка". Это хорошая отмазка, но не имеющая, как правило, ничего общего с реальностью. Как устанавливается: звоним в телефон доверия ГАИ (в каждом городе свой, инспектор вообще-то должен его Вам дать, если попросите) и говорим, что там-то и там-то стоит патруль, говорит что проводит операцию, а у нас подозрения что это не так. Вопросы у инспекторов заканчиваются, как правило, сразу же.

в) Характер Вашего движения вызвал подозрение что Вы нетрезвы, поэтому "дыхните". Отвечаем, что дышать инспектор будет дома на жену, в трубочку они тоже подышат все вместе, а мы будем проходить экспертизу ТОЛЬКО в наркологии, куда поедem ТОЛЬКО на их машине и ТОЛЬКО за их счет. Кроме того, намекаем, что потерянное время будет указано в жалобе в прокуратуру, а данные инспектора у нас записаны. Желание у них, как правило, сразу отпадает (кроме случаев, если Вы действительно пьяны)

4. Иногда у инспекторов возникает желание "откройте багажник". Помним, что это ПРОСЬБА, а не требование. Требовать такие вещи у них нет законного права. Они могут провести только внешний осмотр, а не обыск. Они законно даже открыть дверь машины не могут - это уже обыск. Тем более бардачок, салон, багажник. Существуют варианты, когда они стоят вместе с "Беркутом" и проводят действительно какие-то операции. Требуют провести обыск багажника. Помним, что они там могут "найти" что-то, чего там никогда не было, например укроп, завернутый в газету "Сельская жизнь". Поэтому ТРЕБУЕМ составить сперва протокол о административном задержании и обыске в присутствии двух понятых, а потом уж открываем багажник. Как правило, после Ваших законных требований, желание осматривать багажник отпадает.

5. Помним, что по Конституции у нас в Украине один государственный язык, поэтому в случае невежливого общения с Вами, мы имеем полное право упереться и сказать "Я вас не понимаю" (актуально для восточных регионов). Сам так часто делаю, помогает.

6. Помним, что инспекторы часто сами нарушают Закон.

Например работают в "нерабочее время", поэтому учимся всегда обращать внимание на:

а) Есть ли у инспектора жетон? Если нет, то почему? А должен же быть !

б) На каком авто стоит инспектор? Если это авто частное, то почему? Кому оно принадлежит? Инспектор не обязан давать Вам ответы на вопросы, но мы ж можем и через прокуратуру поинтересоваться, о чем инспектору и сообщаем.

в) Обращаем внимание на то - есть ли на их машине техосмотр ? А я вам скажу, что ГАЙцы на частных авто часто без техосмотра. Обращаем на это внимание инспектора и снова вспоминаем про прокуратуру.

г) Помним про телефон доверия, мы можем позвонить туда с мобильного всегда и указать на наши подозрения.

Выводы: если все делать по закону, то останавливая нас, инспектор тратит своего времени не меньше, чем Вашего, а нервов, пожалуй, даже больше. И чем больше будет встречаться им таких "умных" на дороге, тем реже они этих "умных" будут тормозить. Меня например уже практически никогда не тормозят. Попробуйте хотя бы раз процедуру полностью: посмотреть внимательно его документы, жетон, обратить внимание на их автомобиль, поинтересоваться причиной остановки, позвонить в тел. доверия. Через неделю Вашу машину будут в страшном сне видеть все гайцы Вашего города.

Вариант второй: остановка за нарушение.

1. Никогда не даем денег гайцам. Помним, что когда Вы даете денег гайцу, Вы, во-первых сами нарушаете закон - даете ВЗЯТКУ ДОЛЖНОСТНОМУ ЛИЦУ ПРИ ИСПОЛНЕНИИ. Во-вторых, Вы перечеркиваете все, что было написано мной выше. Закон более не на Вашей стороне. И вообще, не за что ему давать денег - он Вам и так сделать ничего не может. Не нервничаем, ведем себя вежливо и спокойно.

2. Аналогично варианту первому, из машины не выходим, предлагаем писать протокол, на их приглашения в их машину - отказываемся. Не имеют права требовать.

3. После составления протокола ВНИМАТЕЛЬНО его читаем. Все ли графы заполнены? Правильно ли все указано?

4. В протоколе есть три места для подписи : под нарушением, под комментарием и под тем, что со ст.63 Конституции и ст. 268 КоАП нас инспектор ознакомил. ТРЕБУЕМ ознакомить. Советую предварительно с ними самому ознакомиться, чтобы отличать бляение инспектора от закона.

Помним, что украинское законодательство на украинском языке, бляние про права и обязанности на русском пусть рассказывают россиянам заезжим. А мы требуем на гос. языке (актуально для восточных регионов). В случае, когда инспектор не знает законов и не может ознакомить с вышеуказанными статьями - пишем об этом в комментариях к протоколу. Под разъяснением статей подпись НЕ СТАВИМ.

5. В комментариях ВСЕГДА пишем фразу "С протоколом не согласен, ничего не нарушал, аргументы приведу в суде". Даже если нарушал и согласен. Это нам поможет в дальнейшем. Выдам небольшую тайну: за каждый "несогласный" протокол инспекторов заставляют писать пояснения, либо просто дрюкают, поэтому многие такие протоколы не доезжают дальше машины инспектора.

6. В случае превышения скорости помним, что на приборе не написано, что это МОЯ скорость. Доказать это невозможно без видео. А видео, как и другой техники у них нет.

7. Помним, что в нашей стране виноват я или нет - решает НЕ инспектор, а СУД. Поэтому инспектора не боимся, спорим. Помним, что забрать права у них полномочий нет, забрать номера у них полномочий нет, забрать машину у них полномочий нет. НИ ПРИ КАКИХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ, кроме отсутствия техосмотра. В таком случае - на штрафплощадку. Поэтому за прохождением техосмотра следим. Рассказы про "щас заберу права", "сниму номера", "машину на штрафплощадку" - это запугивание, о чем не забываем указать в протоколе. Даже если Вы едете без документов или машина не Ваша.

8. Также на забываем указать в протоколе номер и марку автомобиля на котором стоял инспектор (если автомобиль частный). Аналогично с техосмотром на его автомобиле. Перед законом все равны, и работники ГАИ тоже должны проходить техосмотр, а эксплуатировать автомобиль без него не имеют права.

9. Есть такой вариант, что инспектор почуяв неладное НЕ ДАЕТ Вам протокол, чтоб Вы туда не написали "лишнего". Помним, что это незаконно, ТРЕБУЕМ протокол для подписи и комментариев. В случае отказа - звоним в телефон доверия и жалуемся.

Выводы: да, такое оформление занимает больше времени, чем дать десятку, но имеет ряд преимуществ:

а) это ЗАКОННО

б) это заставит гайцев запомнить Вашу машину и больше ее не тормозить от греха подальше

в) увеличивая количество людей, которые не бегут с трясущимися руками к инспектору с "десяточкой" мы заставляем их РАБОТАТЬ ПО ЗАКОНУ, а не отжирать пузо и отрабатывать рефлекс выбрасывания жезла.

Теперь по протоколам. Если протокол даже доходит до суда, то суд, как правило, не присылает повестку, либо присылает без уведомления, что равносильно неприсыланию. Не уведомив Вас о заседании суда, суд нарушает ст. 268 КоАП, чем делает свое решение незаконным и дает Вам возможность через прокуратуру его опротестовать. А учитывая, что срок административной ответственности всего 2 месяца, то даже если Вы были 100 раз неправы, судить Вас заново уже невозможно по закону.

То же касается квитанций из исполнительной службы: они все по НЕЗАКОННЫМ решениям суда. Через прокуратуру опротестовываем с просьбой закрыть исполнительное производство, что прокуратура также делает на "ура".

Ну и в завершение: не нужно быть адвокатом, чтоб знать свои права. Знание же своих прав дает нам множество преимуществ. Инспекторы ГАИ нарушают закон так же, как и мы. Простой

пример: они стоят и курят в общественном месте. Кто-то пробовал им сделать замечание? Попробуйте - не пожалеете!

Создание аварийной обстановки

Обвинения водителя в создании аварийной обстановки со стороны сотрудников ГАИ являются довольно распространёнными. Причём в последнее время админпротоколы за это нарушение составляются всё чаще, и в ряде случаев обвинение в создании аварийной обстановки выглядит весьма сомнительным. А поскольку санкция за такое нарушение – не только штраф, но и лишение права управления транспортными средствами, то водителям необходимо чётко понимать, когда о таком обвинении может идти речь, а когда нет, и как защищаться в каждом конкретном случае. Ответственность за нарушения, повлекшие создание аварийной обстановки, предусмотрена ч.4 ст.122 КоАП Украины. Для понимания того, в каких случаях говорить о создании аварийной обстановки правомерно, рассмотрим конструкцию этой нормы.

Прежде всего, ответственность предусмотрена не за любое нарушение, повлекшее создание аварийной обстановки, а только за предусмотренное другими тремя частями этой же ст.122 КоАП. Правда, список их обширен: превышение скорости более чем на 20 км/ч, проезд на запрещающий сигнал светофора или регулировщика, нарушение правил обгона и встречного разъезда, проезда перекрёстков, начала и изменения направления движения, проезда специальных транспортных средств; несоблюдение требований дорожных знаков, разметки, безопасной дистанции, нарушение правил остановки и стоянки, расположения транспортных средств на дороге, движения по автомагистралям, приоритета транспортных средств общего пользования, пользования внешними световыми приборами, предупредительными сигналами, перевозки людей или движения по тротуарам и пешеходным дорожкам; нарушения правил проезда пешеходных переходов.

Как видим, список достаточно обширный. Однако исключительный. Это значит, что за другие нарушения (независимо от их последствий) привлекать водителя к ответственности по ч.4 ст.122 КоАП нельзя! Однако главное не это.

Сама ч.4 ст.122 КоАП содержит определение аварийной обстановки: это ситуация, при которой другие участники движения были вынуждены резко изменить скорость, направление движения или принять иные меры для обеспечения собственной безопасности или безопасности других граждан. На практике это означает, что должны существовать участники движения, которым была создана такая обстановка, подпадающая под это определение. Причём эти участники движения подпадают под определение потерпевших, которое даёт ст.269 КоАП. Отсюда следует, что протокол об административном правонарушении, предусмотренном ч.4 ст.122 КоАП Украины, должен содержать ряд необходимых реквизитов. А именно: в нём, помимо, естественно, данных предполагаемого нарушителя, должно быть указано, какое именно нарушение из вышеприведённого списка он совершил, какой пункт Правил дорожного движения при этом нарушил, а также – данные того участника движения, который был вынужден принимать меры для обеспечения безопасности, и его транспортного средства (если это не пешеход)!

Последнее прямо вытекает из требований ст.256 КоАП, которая устанавливает требования к содержанию протокола об административном правонарушении. В частности, обязательно отмечать суть предполагаемого правонарушения, а это значит, что нужно указать, каким именно нарушением, кому была создана аварийная обстановка и в чём это выразилось (какие именно экстренные меры для обеспечения безопасности он был вынужден принять); кроме того, там же как на обязательный элемент протокола указано на данные потерпевших (и свидетелей), если они есть. А само понятие аварийной обстановки, изложенное в ч.4 ст.122 КоАП, как мы уже

установили, говорит об обязательности наличия потерпевшего. Более того. Ст.251 КоАП Украины устанавливает, что доказательства совершения административного правонарушения устанавливаются, среди прочего, и пояснениями лица, привлекаемого к административной ответственности, а также свидетелей и потерпевших. Таким образом, в случае, если лицо, привлекаемое к административной ответственности, отрицает данное правонарушение, то оно должно быть подтверждено пояснением свидетелей или потерпевших. Без них, по сути, оказывается, что доказательства правонарушения отсутствуют.

Исходя из этого делаем вывод: не каждое нарушение Правил дорожного движения, даже грубое, такое, например, как проезд на запрещающий сигнал светофора или выезд на полосу встречного движения, может считаться созданием аварийной обстановки! Для того, чтобы оно являлось таковым, необходимо, чтобы другой участник движения был вынужден резко менять скорость или направление движения или применять другие меры для обеспечения безопасности... С другой стороны, для доказывания того, что такие обстоятельства имели место (т.е. для доказывания состава правонарушения) необходимо, чтобы данные того, кто был вынужден принимать такие меры, были зафиксированы в протоколе, а если сам водитель отрицает создание аварийной обстановки – то в деле должно быть пояснение потерпевшего. Без всего этого протокол следует считать не соответствующим требованиям стст.251, 256 КоАП. Между тем, не секрет, что на практике при оформлении таких правонарушений сотрудники ГАИ, во-первых, часто приписывают создание аварийной обстановки там, где на самом деле её не было; во-вторых, редко фиксируют данные потерпевших и практически никогда не берут у них письменные пояснения для приобщения к протоколу. На этом-то водителю и целесообразно строить свою защиту! Начинается она с момента составления протокола. В своих пояснениях к протоколу (если необходимо, на отдельном листе, обязательно сделав в протоколе отметку о том, что пояснения на отдельном листе прилагаются) **необходимо указать, во-первых, своё несогласие с нарушением; во-вторых, если не зафиксировано, кому именно была создана аварийная обстановка, - указать на это и на несоответствие протокола ст. 251, 256 КоАП Украины; если данные указаны, но пояснения в деле нет, - то на это и на несоответствие ст.251 КоАП.**

Далее необходимо немедленно направить жалобу на действия сотрудника ГАИ, составившего протокол, руководителю соответствующего подразделения ГАИ или УГАИ региона. В жалобе указывать на те же несоответствия и просить аннулировать протокол об административном правонарушении. Делать это нужно немедленно, буквально в день нарушения или на следующий! Чтобы админпротокол не успел уйти в суд раньше, чем жалобу рассмотрят.

Даже если жалобу, в итоге, не удовлетворят, но отправка дела в суд будет на какое-то время задержана, пока её будут рассматривать, - это уже принесёт свою пользу. **Дело в том, что согласно ст.38 КоАП Украины, административное взыскание не может быть наложено позднее 2 месяцев со дня нарушения.** Если дело в этот срок рассмотреть не успели, то наложить административное взыскание нельзя, дело подлежит закрытию, хотя и не в связи с отсутствием состава правонарушения, а только за истечением этого срока... Но и это лучше, чем быть лишённым права управления транспортными средствами!

Итак, если дело всё-таки отправлено в суд (это нужно узнавать в ГАИ по месту составления протокола или по месту службы составившего его сотрудника ГАИ), то необходимо в обязательном порядке подать письменное ходатайство в этот суд. В ходатайстве настаивать на своей невиновности. Например, если реально участника движения, который бы был вынужден принимать экстренные меры для обеспечения безопасности, не было, - указать на это. Если данные потерпевшего не указаны в протоколе, также обязательно отметить это и сослаться на

несоответствие протокола ст.251, 256 КоАП, а если в деле нет пояснений потерпевшего, данные которого указаны, - только ст.251 КоАП. В ходатайстве просить вызвать в суд сотрудника ГАИ, составившего протокол, в связи с наличием к нему вопросов (например, кому именно была создана аварийная обстановка, почему не зафиксированы данные потерпевшего, нет отобрано у него пояснение, и т.п.), если в протоколе указаны данные потерпевшего и свидетелей – то и этих лиц. Также просить закрыть дело за отсутствием состава административного правонарушения.

Практика показывает, что эти лица часто не являются в суд, и их приходится вызывать повторно, а если и являются, то их пояснения часто не подтверждают того, что аварийная обстановка действительно была создана.

Это ходатайство необходимо отправить по почте заказным письмом с уведомлением о вручении на адрес суда, куда направлен протокол.

Также может быть полезным обращение к адвокату для ведения такого дела об административном правонарушении. Практика показывает, что в случае присутствия адвоката судьи практически не прибегают к упрощению процедуры рассмотрения дел, которое, если оно имеет место, на практике приводит к тому, что в обстоятельствах данного конкретного дела никто не разбирается, а водителя привлекают к ответственности, часто необоснованно, "проштамповывая" составленный сотрудниками ГАИ протокол. А последствиями этого может быть лишение права управления транспортными средствами...

Затем в канцелярии суда необходимо узнать, к какому судье попало это дело, и на когда назначено его рассмотрение. На практике, хотя это и является грубым нарушением закона, повестки лицам, привлекаемым к административной ответственности, часто не рассылаются вообще! А затем дело рассматривается заочно, в их отсутствие, и в значительном количестве случаев налагается административное взыскание в виде лишения права управления транспортными средствами!

Такого исхода лучше не допускать, а заранее узнать дату заседания (можно и в письменном ходатайстве указать, что просите уведомить о дате заседания заказной почтой). Присутствуя на заседании суда, поддержать своё ходатайство. Здесь надо учитывать, что вызов указанных в ходатайстве лиц, помимо того, что может помочь доказать отсутствие аварийной обстановки, часто ещё и приводит к тому, что дело не успевают рассмотреть до истечения срока наложения административного взыскания. А следовательно, лишить водителя права управления транспортными средствами оказывается невозможным.

Кстати, по этой же причине на практике водителя устраивает, если дело возвращается судом на дооформление соответствующему органу ГАИ: на это уходит время...

При таких условиях защита водителя, необоснованно обвинённого в создании аварийной обстановки, может быть весьма эффективной, а условием привлечения к ответственности того, кто действительно виновен в таком нарушении, является правильное оформление админпротокола и сопутствующих документов сотрудниками ГАИ.

Памятка в бардачок

1. По требованию работника милиции (инспектора дорожно-патрульной службы) остановиться с соблюдением требований Правил дорожного движения (ПДД).
2. Не выходить из машины. Ни один нормативно-правовой акт водителя к этому не обязывает.
3. На безлюдной дороге (в темное время суток) опустить дверные фиксаторы вниз.
4. Разговаривать с работником ГАИ через слегка приотпущенное стекло.
5. Выслушать (как правило) невнятное представление работника ГАИ, в котором он обязан назвать свою фамилию и звание (основание - ч. 2 ст. 5 Закона "О милиции").
6. Переписать номер жетона работника ГАИ.
7. Узнать причину остановки (основание - пп. "в" п. 2.14 ПДД).
8. В случае проявления первых признаков невежливого отношения потребовать предъявить служебное удостоверение (основание - ч. 2 ст. 5 Закона "О милиции"). Фамилию, имя, отчество, звание и должность из удостоверения переписать на лист бумаги (для возможной подачи жалоб в прокуратуру и суд).
9. Передать документы на право управления транспортным средством над приотпущенным оконным стеклом.
10. При требовании предъявить содержимое багажника (либо салона) потребовать пояснения причин досмотра транспортного средства (основание - пп. "в" п. 2.14 ПДД).
11. Услышать невнятные пояснения, сопровождающиеся настойчивыми требованиями выйти из машины и открыть багажник автомобиля.
12. Разъяснить работнику ГАИ, что досмотр транспортных средств проводится только в случаях административного задержания и задержания лиц, подозреваемых в совершении преступления.
13. Услышать напутствие: "Щасливої дороги".
Если напутствие, указанное в п. 13, не услышано:
14. Предложить составить протокол админзадержания либо протокол задержания по подозрению в совершении преступления.
15. Потребовать разъяснить (зачитать) права задержанного лица и вручить их разъяснение в письменном виде (основание - ч. 8 ст. 5 Закона "О милиции").
16. Услышать напутствие: "Щасливої дороги".
Если напутствие, указанное в п. 16, не услышано:
17. Позвонить по телефону доверия Департамента ГАИ МВД Украины (044) 272-46-59 (который заранее должен быть записан в память мобильного телефона) и сообщить о попытке провести незаконный досмотр транспортного средства. Кроме указанного рекомендуется иметь телефоны доверия управлений ГАИ областей, городов Киева и Севастополя, которые можно увидеть на официальном сайте Департамента ГАИ МВД Украины.
18. "Додавить" вежливым предложением вскрыть багажник самостоятельно.
19. Предупредить, что все действия, которые собирается осуществить ИДПС своими руками, требуют присутствия двух понятых и обязательного составления протокола досмотра, осмотра либо обыска (основание - ч. ч. 4, 5 ст. 264 КоАП, ст. ст. 181, 188, 190, 191 УПК).
20. Обжаловать действия работников ГАИ в прокуратуру (суд)/

Адреса Департаменту ДАІ МВС України

Підрозділи Державтоінспекції	Код	"Телефон довіри"	Адреса
Департамент ДАІ МВС України	044	272-4659	вул. Лук'янівська, 62, м. Київ, 04171
УДАІ ГУМВС України в АР Крим	0652	55-01-61	вул.Київська, 152а, м.Сімферополь, 95034,
ВДАІ УМВС України в Вінницькій області	0432	59-34-34	вул,Ботанічна, 23, м.Вінниця, 21100
ВДАІ УМВС України в Волинській області	0332	79-62-15	вул.Залізнична, 15, м.Луцьк, 43000
УДАІ УМВС України в Дніпропетрівській області	056	744-51-92	вул.Ширшова, 9, м.Дніпропетровськ, 49600
УДАІ ГУМВС України в Донецькій області	062	345-23-30	вул.Ходаковського, 10, м.Донецьк, 83023
ВДАІ УМВС України в Житомирській області	0412	40-73-41	вул.Щорса, 96, м.Житомир, 10031
ВДАІ УМВС України в Закарпатській області	03122	3-22-86	вул.Кошевого, 2, м.Ужгород, 88000
УДАІ УМВС України в Запорізькій області	061	224-30-20	вул.40р.Радянській Україні,57а, м.Запоріжжя, 69035
ВДАІ УМВС України в Івано-Франківській області	03422	30-5-73	вул.Юності, 23, м.Івано-Франківськ, 76000
УДАІ ГУМВС України в Київській області	044	249-8402	вул.Ф.Ернста, 3, м.Київ, 03153
УДАІ ГУМВС України в м.Києві	044	483-70-64	вул.Хмельницького, 54, м.Київ, 01030
ВДАІ УМВС України в Кіровоградській області	0522	35-75-33	вул.Тобілевича, 31, м.Кіровоград, 25013
УДАІ УМВС України в Луганській області	0642	93-57-80	вул.Ліньова, 150, м.Луганськ, 91008
УДАІ ГУМВС України в Львівській області	0322	64-69-41	вул.Перфецького, 19, м.Львів, 79053
ВДАІ УМВС України в Миколаївській області	0512	21-20-91	вул.Новозаводська, 16, м.Миколаїв, 54056
УДАІ ГУМВС України в Одеській області	0482	30-17-53	вул.А.Корольова, 5, м.Одеса, 65114
ВДАІ ГУМВС України в Полтавській області	0532	59-07-25	вул.Фрунзе, 164, м.Полтава, 36008
ВДАІ УМВС України в Рівненській області	0362	63-58-21	вул.С.Бендери, 14а, м.Рівне, 33028
ВДАІ УМВС України в Сумській області	0542	21-31-14	вул.Білопільський шлях, 18/1, м.Суми, 40009
ВДАІ УМВС України в м. Севастополь	0692	48-11-11	вул.Промислова, 1, м.Севастополь, 99040
ВДАІ УМВС України в Тернопільській області	0352	52-38-86	вул.Котляревського, 24, м.Тернопіль, 46000
УДАІ ГУМВС України в Харківській області	057	704-15-81	вул.Шевченка, 26, м.Харків, 61013
ВДАІ УМВС України в Херсонській області	0552	43-25-36	вул.Сенявіна, 128, м.Херсон, 73034

ВДАІ УМВС України в Хмельницькій області	03822	2-20-37	пров.Коцюбинського, 35/2, м.Хмельницьк, 29008
ВДАІ УМВС України в Черкаській області	0472	39-32-11	вул.Л.Українки, 21, м.Черкаси, 18000
ВДАІ УМВС України в Чернігівській області	04622	5-63-02	вул.Борисенка, 66, м.Чернігів, 14037
ВДАІ УМВС України в Чернівецькій області	0372	55-05-13	вул.Заводська, 22, м.Чернівці, 58007

Стаття 11 Права міліції (закон "Про міліцію")

Міліції для виконання покладених на неї обов'язків надається право:

б) проводити огляд осіб, зазначених у пункті 5 цієї статті, речей, що знаходяться при них, транспортних засобів і вилучати документи та предмети, що можуть бути речовими доказами або використані на шкоду їх здоров'ю;

7) складати протоколи про адміністративні правопорушення, провадити особистий огляд, огляд речей, вилучення речей і документів, застосовувати інші передбачені законом заходи забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення;

14) проводити огляд поклажі, багажу та огляд пасажирів цивільних повітряних, морських і річкових суден, засобів залізничного та автомобільного транспорту згідно з чинним законодавством; (Пункт 14 статті 11 із змінами, внесеними згідно із Законом № 2484-12 від 19.06.92)

21) обмежувати або забороняти у випадках затримання злочинців, при аваріях, інших надзвичайних обставинах, що загрожують життю і здоров'ю людей, рух транспорту і пішоходів на окремих ділянках вулиць і автомобільних шляхів; зупиняти транспортні засоби в разі порушення правил дорожнього руху, наявних ознак, що свідчать про технічну несправність транспорту або забруднення ним навколишнього середовища, а також при наявності даних про те, що він використовується з протиправною метою; оглядати транспортні засоби і перевіряти у водіїв документи на право користування й керування ними, дорожні листи і відповідність вантажів, що перевозяться, товарно-транспортним документам, наявність страхового поліса (сертифіката), про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів; проводити технічний огляд автомобілотранспорту; (Абзац перший пункту 21 частини першої статті 11 із змінами, внесеними згідно із Законом № 1961-IV (1961-15) від 01.07.2004)

~ організувати при необхідності медичний огляд водіїв, затримувати, відстороняти від керування транспортними засобами осіб, які перебувають у стані сп'яніння, а також тих, які не мають документів на право керування або користування транспортними засобами, позбавляти водіїв у передбачених законодавством випадках права керування транспортними засобами;

- використовувати передбачені нормативними актами технічні засоби для виявлення та фіксації порушень правил дорожнього руху, забороняти експлуатацію транспортних засобів, технічний стан яких загрожує безпеці дорожнього руху чи навколишнього середовища або номери агрегатів яких не відповідають записам у реєстраційних документах;

- затримувати і доставляти у встановленому порядку транспортні засоби для тимчасового зберігання на спеціальних майданчиках чи стоянках;

- відвідувати підприємства, установи й організації для виконання контрольних і профілактичних функцій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;

- вимагати від відповідних організацій усунення порушень правил утримання шляхів, обмежувати або забороняти проведення ремонтно-будівельних та інших робіт, інших заходів на вулицях і автомобільних шляхах, якщо при цьому не дотримуються вимоги по забезпеченню громадської безпеки;

Кримінально-процесуальний кодекс України

Г л а в а 16 ОБШУК І ВИЇМКА. Стаття 177.

Підстави для проведення обшуку та порядок надання згоди на його проведення.

Обшук проводиться в тих випадках, коли є достатні підстави вважати, що знаряддя злочину, речі й цінності, здобуті злочинним шляхом, а також інші предмети і документи, які мають значення для встановлення істини в справі чи забезпечення цивільного позову, знаходяться в певному приміщенні або місці чи в якої-небудь особи.

Обшук проводиться також і в тому випадку, коли є достатні дані про те, що в певному приміщенні або місці знаходяться розшукувані особи, а також трупи чи тварини.

Обшук проводиться за вмотивованою постановою слідчого з санкції прокурора чи його заступника, за винятком житла чи іншого володіння особи.

У невідкладних випадках обшук, за винятком житла чи іншого володіння особи, може бути проведений без санкції прокурора, але з наступним повідомленням прокурора в добовий строк про проведений обшук та його результати.

Обшук житла чи іншого володіння особи, за винятком невідкладних випадків, проводиться лише за вмотивованою постановою судді. При необхідності провести обшук слідчий за погодженням з прокурором звертається з поданням до судді за місцем провадження слідства. Суддя негайно розглядає подання і матеріали справи, а у разі необхідності вислуховує слідчого, прокурора і за наявності підстав виносить постанову про проведення обшуку чи постанову про відмову в проведенні обшуку. Постанова судді про проведення обшуку оскарженню не підлягає. На постанову судді про відмову в проведенні обшуку протягом трьох діб з дня її винесення прокурором може бути подана апеляція до апеляційного суду.

У невідкладних випадках, пов'язаних із врятуванням життя та майна чи з безпосереднім переслідуванням осіб, які підозрюються у вчиненні злочину, обшук житла чи іншого володіння особи може бути проведено без постанови судді. При цьому в протоколі зазначаються причини, що обумовили проведення обшуку без постанови судді. Протягом доби з моменту проведення цієї дії слідчий направляє копію протоколу обшуку прокуророві.

(Стаття 177 із змінами, внесеними згідно з Указом ПВР N 6834-X (6834-10) від 16.04.84; в редакції Закону N 2533-III (2533-14) від 21.06.2001 - набуває чинності з 29.06.2001)

Страна от ПРАВ_охранителей.

Данная статья была писана для еженедельника БИЗНЕС, и опубликована в №5 от 4 февраля 2008 года.

Однако название, данное редакцией, «Перечеркнутая жезлом страна» мне абсолютно не нравится. От него веет патетикой, которую я не приемлю. А поиск компромисса по сути вынудил в нескольких абзацах видоизменить текст. Посему здесь, в блогах, я решил разместить статью под иным названием, вернув текст к «черновому» варианту. Может быть и не лучшему (судить – не мне) .

Пока «выловил» не всё. Буду вносить изменения по мере пробуждения воспоминаний «как было ДО».

К слову, вариант, опубликованный в БИЗНЕСе, с соответствующими официальными запросами будет отправлен в МВД, Генпрокуратуру и ВСУ. Официальные ответы будут получены, и, вероятно, мной публично проанализированы. Но это будет уже иная история. Будем жить сегодняшним днём. А он преподнёс нам «месячник "отработки страны" подразделениями ГАИ МВД Украины».

Прошел ровно год после предыдущей масштабной “зачистки страны”, устроенной МВД. Напомним: с 15 декабря 2006 г. по 15 января 2007 г. в бытность министром внутренних дел Василия Цушко была проведена (языком официальных сообщений МВД) “комплексная профилактическая отработка страны”. В ту новогоднюю пору МВД устроило месячник беспредела Госслужбы БЭП, в течение которого ее работники нанесли визиты сотням тысяч (по данным ДСО МВД того времени) субъектов хозяйствования. Действия БЭПовцев абсолютно не вписывались в рамки действующего законодательства, а составляемые документы были до предела безграмотны (об этом БИЗНЕС писал в №6 от 05.02.07 г. в статье “Отработанная страна” (стр.86-89). — Ред.). Милиция тогда проявила полную неспособность читать, понимать и чтить законы страны. Спустя год, после “политико-цветовой” смены руководства в Министерстве внутренних дел, милиция продемонстрировала ту же безграмотность и пренебрежение законом.

Вначале было слово...

Нынешняя история началась со вступлением в силу Указа Президента Украины №1121/2007 от 20.11.07 г. “Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху”. Первый же пункт документа гласил: “Визнати за необхідне невідкладно здійснити заходи, спрямовані на зниження рівня аварійності на автомобільних дорогах України, забезпечення безпеки дорожнього руху...”. Во исполнение данного Указа в конце декабря минувшего года министр внутренних дел Юрий Луценко объявил о планируемой операции по наведению порядка на дорогах.

То, что нанести удар по распоясавшимся нарушителям Правил дорожного движения (далее — ПДД), давно было пора — сомнению не подлежит. И данная инициатива достойна всецелой поддержки. Но методы борьбы с беспределом могут быть: а) законными и б) незаконными, т.е. такими же беспредельными. Третьего не дано.

“Беспредел на дорогах получит адекватный ответ”, — решительно заявил Министр в интервью СМИ. “Адекватный”, судя по всему, означало “беспредельный”.

Беспределом по беспределу

“Адекватный ответ” не заставил себя долго ждать — 10 января 2008 г. стартовала широкомасштабная “оперативно-профилактическая отработка” по выявлению и наказанию нарушителей ПДД. На очередную “отработку страны” отвели месяц. При этом министр провозгласил, что проезд на красный сигнал светофора, езда в нетрезвом виде и иные грубые нарушения Правил дорожного движения “будут трактоваться как создание аварийной ситуации”.

Создать рай на дорогах — прекрасная цель. Но ничего не меняется со времен Пьера Бомарше, устами своего Фигаро высказавшегося о политиках: “Главное — прикидываться, что ты можешь превзойти самого себя... и стараться важностью цели оправдать убожество средств”.

Кто дал право Юрию Луценко что-либо “трактовать”? Почему тогда сразу не квалифицировать проезд на запрещающий сигнал светофора как государственную измену?

Законы следует читать, а не “трактовки” выдумывать. И прежде чем “махать шашкой”, не имеющему юридического образования нынешнему Министру (впрочем, как и предыдущему), следовало бы посоветоваться с юристами. Не с подчиненными “милицейскими”, которые своими советами могут запросто “подставить” под удар критики (что сейчас и произойдет), а с независимыми.

Что говорит Закон

Определение аварийной обстановки содержится в ч.4 ст.122 Кодекса об административных правонарушениях (КоАП):

“Порушения... що спричинили створення аварійної обстановки, тобто примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вживати інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян, тягнуть за собою накладення штрафу від двох до чотирьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортним засобом на строк від шести місяців до одного року” .

Где тут про красный (запрещающий) сигнал светофора? Где тут о езде “подшофе”? Нет ничего здесь подобного. Есть - “примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити...” .И это – главное. Но если поднять глаза к части 1 этой же статьи КоАП, прочтем:

“...проїзд на заборонний сигнал світлофора... тягнуть за собою попередження або накладення штрафу від 0,5 до одного неоподаткованого мінімуму доходів громадян”.

Что здесь непонятно министру и его подчиненным? Достаточно прочесть ст.122 КоАП от начала и до конца один раз, дабы уразуметь: проезд на “красный” без создания аварийной обстановки и с созданием таковой законодатель отнес к РАЗНЫМ правонарушениям. За которые предусмотрены РАЗНЫЕ санкции.

В то же время управлению транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения посвящена ст.130 КоАП, админвзыскание по которой имеет “вилку” — от админштрафа до лишения права управления. Безо всяческих выдумок и “трактовок” Министра. Создание аварийной ситуации — это одна норма КоАП, вождение в нетрезвом виде — другая. Пересечение “двойной осевой” (несоблюдение дорожной разметки) — третья... и т.д. и т.п.

Но Министр сгреб все в одну кучу, изрек — “будут трактоваться...”, и точка. Подчиненные “взяли под козырек”, и милиция тупо, оправдываясь “важностью цели” (по Бомарше), стартовала всем “убожеством средств”. Медвежья эlegantность милицейских методов заслуживает отдельного рассмотрения.

Незаконные “ноу-хау”

Выгнанная на дорогу, “вся милицейская рать”, дословно восприняв “трактовку” министра, начала почти в каждый протокол об админнарушении вписывать фразу “...чим створив аварійну обстановку”. Была создана таковая (определение аварийной обстановки было дано выше) или нет — никого не интересовало. Таким образом всех подводили под “лишенческую статью”. Многие протоколы просто фальсифицировались — постфактум в них были вписаны свидетели (которых никто в глаза не видел), и автомобили “потерпевших”, которых в тот момент на дороге не было. Судьи, заваленные горами таких “протоколов”, выносили постановления о лишении права управления в течение пары минут, не давая “правонарушителю” даже рта открыть.

Издревле на Руси существовала поговорка: “Заставь дурака Богу молиться — он лоб расшибет”. В этих словах — ничего личного. Это лишь древняя славянская мудрость.

Возвращаясь к милиции, судя по тому, с каким рвением делались фатальные дописки в протоколах, “сверху” было дано указание лишить водительских удостоверений максимальное количество лиц. И это немудрено: “слугам народа”, представляющим ВСЕ ветви власти, стало сложно передвигаться по столичным (и не только) дорогам. В лексикон прочно вошло слово “пробка”. Прикрываясь “важностью цели”, дороги нужно было очистить от максимума водителей, кроме себя, любимых (беззастенчиво, демонстративно и нагло нарушающих ПДД).

В дело очистки дорог от водителей был внедрен ряд “ноу-хау”. Выделим три наиболее ярких:

1. доставка правонарушителей в суд;

2. изъятие водительских удостоверений до суда;
3. вручение водителям извещений о явке в суд.

Доставление?

Начнем с первого “ноу-хау”, которое неоднократно было озвучено начальником ДГАИ МВД Сергеем Коломийцем. Сразу вопрос. Какой нормативно-правовой акт наделяет работников ГАИ правом доставлять правонарушителя в суд?

Этот вопрос нужно задать ВСЕМ руководителям МВД. Причем собрать их в одном зале, поднимать каждого, и после молчания в ответ произносить: “Уволен”. А уволить придется ВСЕХ. Потому что такой нормы в законодательстве НЕТ.

Можно лишь сухо констатировать: гордо внедренное МВД новшество под названием “доставление в суд” — это полная, ничем не прикрытая беспределщина.

Возьмем в руки КоАП. Его статья 259 регламентирует доставление правонарушителя... (пауза тут для того, чтобы все милиционеры во главе со своим руководством успели сосредоточиться перед дальнейшим прочтением)... не в суд, а в МИЛИЦИЮ. Причем с совершенно определенной целью: “З метою складення протоколу про адміністративне правопорушення в разі неможливості скласти його на місці вчинення правопорушення... порушника може бути доставлено в міліцію...”.

Где тут написано слово “СУД”? Пусть попробуют найти всем министерством.

Задержание?

Может быть, работники ГАИ проводили задержание правонарушителей? Законодательство, действительно, допускает задержание лица при нарушении им ПДД (ст.262 КоАП). Согласно ст.263 КоАП, такое задержание может длиться не более трех часов. Но (и это очень важно!) при задержании работник милиции уже обязан неукоснительно выполнить требования ст.5 Закона Украины “О милиции”: уведомить об основаниях и мотивах задержания, зачитать и разъяснить права, вручить в письменном (!) виде разъяснение ряда статей Конституции и т.п. И самое главное — составить протокол об административном задержании.

Согласно официальным данным, в еще не окончившийся “месячник милицейского беспредела” в отношении водителей уже составлены десятки тысяч протоколов об административных правонарушениях. Напрашивается логичный вопрос к руководителям МВД: сколько при этом составлено протоколов об админзадержаниях? Официальной информации нет. Цифра эта, по всей видимости, равна НУЛЮ. И это неудивительно. Поскольку ст.371 УК Украины предусмотрена уголовная ответственность за заведомо незаконные задержания, привод или арест. А работники милиции следов преступлений стараются не оставлять. Нет протокола админзадержания — значит, не было самого факта. Вот поэтому и не составляют протоколов админзадержаний...

Кстати, только что при упоминании уголовной ответственности работников милиции по ст.371 УК промелькнуло слово “привод”. Так, может, работники ГАИ осуществляли этот самый привод? Расставим точки над “і” и в этом вопросе.

Привод?

Привод является мерой процессуального принуждения, применяемой в отношении подозреваемых, обвиняемых, подсудимых, свидетелей и потерпевших, которые уклоняются без уважительных причин от добровольной явки по вызову в суд и иные правоохранительные органы. Основанием для исполнения привода является определение суда либо постановление судьи,

органа дознания, следователя, прокурора. Порядок исполнения приводов строго регламентирован приказом МВД Украины №864 от 28.12.95 г.

В связи с вышеизложенным — вопрос к читателям: кто-нибудь слышал, были ли вынесены судьями в период “акции” соответствующие постановления о приводе водителей, нарушивших ПДД? Ответ — НЕТ.

Более того, при рассмотрении дел об админправонарушениях ст.268 КоАП установлен исчерпывающий перечень правонарушений, при которых лицо, привлекаемое к административной ответственности, может быть подвергнуто приводу. Однако статей Кодекса, касающихся нарушений Правил дорожного движения, в этом перечне НЕТ. Но факт остается фактом — масса людей ФАКТИЧЕСКИ была приведена в суд. Глобальный вопрос “на засыпку” руководителям МВД — что такое ЗАКОННОСТЬ?

Итак, остается лишь констатировать — в рамках “акции” все делалось и делается бездумно, незаконно и абсолютно безграмотно, по спущенной “сверху” схеме. У водителей попросту осуществлялась кража водительских документов. После чего, шантажируя украденными документами, их вели в суд, как на привязи... Беспредельщина? Несомненно. Хотя, строго говоря, Уголовный кодекс Украины определяет кражу как тайное похищение имущества. Открытое же его хищение называется грабежом. “Акционный” милицкий грабеж на дорогах фантазерами из МВД жеманно был назван “изъятием”. Ну что ж... Поговорим и об этом.

Права изы... мать

Вокруг изъятия водительских удостоверений ДО вынесения судьей соответствующего постановления о лишении права управления транспортным средством было сломано немало копий как “на асфальте”, так и на пресс-конференциях (в интервью) всех уровней. Высшее руководство МВД внушало и продолжает внушать мысль о рафинированной законности данного действия. Особо преуспел в этом деле замминистра внутренних дел Александр Савченко, не единожды приводивший в качестве обоснования изъятия водительских удостоверений ст.260 КоАП, которую при случае и зачитывал, делая акцент на последних словах:

“У випадках, прямо передбачених законами України, з метою припинення адміністративних правопорушень, коли вичерпано інші заходи впливу, встановлення особи, складення протоколу про адміністративне правопорушення у разі неможливості складання його на місці вчинення правопорушення, якщо складення протоколу є обов'язковим, забезпечення своєчасного і правильного розгляду справ та виконання постанов по справах про адміністративні правопорушення допускаються адміністративне затримання особи, особистий огляд, огляд речей і вилучення речей та документів”.

Что уже давно перестало удивлять в отечественных правоохранителях любого ранга — так это полная неспособность ПОНИМАТЬ, что написано в законах, которыми они обязаны руководствоваться (указанные выше “трактовки” министра, заявления начальника ДГАИ о “доставлении в суд” — также тому пример).

Читаем приведенную норму вместе со всем руководством МВД: “У випадках, ПРЯМО ПЕРЕДБАЧЕНИХ ЗАКОНАМИ УКРАЇНИ...”. Стоп! Это —ключевые слова. После осознания которых можно и закончить: “...допускаються... вилучення речей та документів”. Вопрос — вот это для кого писано: “прямо передбачених законами України”? Что неясного в том, что вождевленное “вилучення речей та документів” допускается в случаях, которые ПРЯМО предусмотрены ЗАКОНАМИ?

Разберем вместе с руководителями МВД, какими ЗАКОНАМИ (к которым отсылает ст.260 КоАП) предусмотрено “изъятие документов” с целью пресечения админнарушения (и все прочее, указанное в рассматриваемой статье).

1. С 1993 г. до 19 февраля 2004 г. (обращаем внимание на даты) таким законом был Закон Украины “О дорожном движении”, ч.13 ст.15 которого было регламентировано изъятие конкретного документа — “посвідчення водія” — до принятия решения о наложении админвзыскания:

“При наявності підстав для позбавлення водія права на керування транспортним засобом або накладення стягнення у вигляді штрафу до прийняття рішення про позбавлення права або сплати визначеного штрафу посадові особи Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України мають право не повертати зазначене посвідчення до прийняття рішення про позбавлення права або сплати визначеного штрафу. У цьому разі водієві видається тимчасовий дозвіл на керування транспортним засобом. За фактом затримання посвідчення і видачі тимчасового дозволу на керування транспортним засобом складається протокол про його вилучення або робиться відповідний запис у протоколі про адміністративне правопорушення”.

На сегодняшний день данная норма из Закона “О дорожном движении” ИСКЛЮЧЕНА.

2. С 1984 г. до 5 апреля 2001 г. таким кодифицированным законодательным актом был КоАП, ч.5 ст.265 которого было регламентировано изъятие того же конкретного документа под уже упомянутым названием “посвідчення водія”:

“При вчиненні порушення, за яке відповідно до цього Кодексу може бути накладено адміністративне стягнення, у водія... вилучається посвідчення водія ... на строк до винесення постанови у справі та сплати порушником штрафу...” .

На сегодняшний день данная норма из Кодекса об административных правонарушениях ИСКЛЮЧЕНА.

3. С 1984 г. и до сегодняшнего дня таким кодифицированным законодательным актом является тот же КоАП, ч.1 ст.265 которого регламентировано изъятие вещей и документов, “... що є знаряддям або безпосереднім об'єктом правопорушення...”.

На сегодняшний день данная норма КоАП является ДЕЙСТВУЮЩЕЙ.

Итак, первые две нормы, в которых было ПРЯМО предусмотрено изъятие “посвідчення водія”, ушли в историю. Осталась третья. Обращаем внимание на то, что при нарушении лицом ПДД водительское удостоверение не является ни орудием, ни непосредственным объектом правонарушения. Этот документ лишь удостоверяет специальное право, данное конкретному гражданину, — право управления транспортным средством. Изымая документ, удостоверяющий данное специальное право, ГАИ лишает лицо не заламинированной бумажки (прямоугольного куска пластика), а самого ПРАВА управления (если вообще в милиции способны понять разницу между ПРАВОМ и куском пластика). Судья же, рассматривающий админдело, может принять не только решение о наложении админвзыскания (в том числе в виде ШТРАФА, а не лишения специального права — права управления транспортным средством), но и, исследовав предоставленные доказательства, прекратить дело в соответствии со ст.284 КоАП (и такие прецеденты уже известны). И как назвать тогда тот период, в течение которого водитель не мог пользоваться своим правом управлять транспортным средством ДО рассмотрения дела об административном правонарушении? На этот вопрос в МВД, видимо, тоже никто не сможет ответить. А хотелось бы, чтобы дали внятный ответ, поскольку после первой волны “доставлений” в суды, работники ГАИ стали просто отнимать (термин “изымать” не употреблен сознательно) удостоверения у водителей, порой нигде не делая отметок об их изъятии (естественно - соответствующих процессуальных норм в законодательстве нет). Судьи же рассматривали дела лишь через несколько дней.

Вывод. Когда появится соответствующий ЗАКОН, устанавливающий право работников ГАИ изымать водительские удостоверения ДО вынесения соответствующего постановления (как это было предусмотрено Законом Украины “О дорожном движении” до 2004 г.), тогда и будет позволено их изымать.

На сегодняшний день такого права у милиции НЕТ.

К слову, лишённые права управления водители обязаны заново сдать экзамен в ГАИ, чтоб подтвердить знание Правил дорожного движения. Пора, глядя на правовую дремучесть милиции, вводить ежегодный экзамен для ВСЕХ сотрудников МВД по правовым дисциплинам. Кто из них вообще и КОГДА сдавал эти экзамены? Многие стыдливо потупят взор, называясь при этом работниками ПРАВОохранительных органов. Для того чтобы браться “охранять” ПРАВО, нужно знать, как минимум, ЧТО охраняешь.

“Сповідання”

Рассмотрению третьего “ноу-хау” достаточно посвятить не более минуты. Сейчас водителям, в отношении которых составлены протоколы об административных правонарушениях, работники ГАИ вручают некие “извещения” о явке в суд. Это грубо противоречит действующему законодательству, поскольку Инструкцией, утвержденной приказом МВД №1217 от 22.10.03 г., извещением регламентировано приглашение правонарушителя в подразделение ГАИ (а не в СУД) в тех случаях, когда рассмотрение дел об административных правонарушениях относится к компетенции должностных лиц ГАИ. По делам же, подведомственным суду, правонарушитель должен быть вызван судебной повесткой.

Раздача работниками ГАИ извещений о явке в СУД – это очередное доказательство их безграмотности.

Гниль Системы

А теперь перейдем к выводам.

1. Судя по внезапному скачку количества составленных в отношении водителей протоколов об административных правонарушениях, ГАИ до 10 января 2008 года откровенно занималась саботажем. Просто кто-то (мы этого «кто-то» вспоминать еще будем не раз) заставил ГАИ работать. И пусть теперь руководство ДГАИ МВД объяснит разницу между 9 и 10 января с точки зрения выполнения возложенных на ГАИ обязанностей. Это, ещё раз следует повторить, называется саботаж. Зарплату за предыдущий год (минимум) всему личному составу ГАИ следует вернуть в государственную казну.

2. «Кто-то» другой (или тот же первый) дал указание ГАИ составить максимальное количество протоколов по «лишенческим» статьям КоАП. Была поставлена такая ЗАДАЧА. Работники ГАИ занимались фальсификациями протоколов (дописью нарушений, псевдосвидетелей и якобы «увернувшихся» от столкновения с «правонарушителем» автомобилей) без малейшего страха. Демонстративная наглость при этом свидетельствовала об их уверенности в безнаказанности – «кому-то» нужно было «дать показатель». И, по странному стечению обстоятельств, «независимые» судьи стали массово выносить постановления о лишении права управления (когда ранее накладывали админштраф). «Надзирающие» прокуроры – приватно шептать, что эти постановления никто не опротестует. Появление сведений об указаниях «сверху» разным ветвям власти и «синхронность» их действий полностью развеяли насаждаемый миф об их независимости якобы НИ ОТ КОГО.

Теперь рассказывать о «независимости» ветвей власти осталось только младенцам.

3. Не вызывает сомнений то, что по окончании «месячника» всё вскорости вернется на старые коррупционные рельсы. Вдохновленные удачным опытом беспредельщины и наведенным страхом от оной, работники ГАИ лишь поднимут «тарифы», шантажируя: «Я напишу "создал аварийную обстановку"...». Проблемы будут решаться «без протокола» (что уже набирает обороты сотенными купюрами). Люди же с разнообразными т.н. «ксивами» будут продолжать ездить так, как заблагорассудится (что наблюдается и сейчас). «Месячник показухи» был проведен лишь с целью внушить, что власть умеет и может навести «порядок». В своем разумении этих слов. А вот теперь, собственно, к главному.

4. Наша власть, независимо от ее цветовой ориентации, демонстрирует (и тут следует иметь ввиду не только исполнительную, но и судебную ее ветвь, а также органы надзора), что готова при «наведении порядка» пользоваться ЛЮБЫМИ методами.

ТРЕБОВАНИЕ ОБ ОСМОТРЕ/ДОСМОТРЕ АВТОМОБИЛЯ

Право водителя знать причину досмотра транспортного средства. Такое право установлено подпунктом "в" п. 2.14 Правил дорожного движения, утвержденных постановлением Кабмина N 1306 от 10.10.2001 г.:

Водитель имеет право:

в) знати причину зупинки, перевірки та огляду транспортного засобу посадовою особою державного органу, яка здійснює нагляд за дорожнім рухом, а також її прізвище і посаду;

г) вимагати від особи, яка здійснює нагляд за дорожнім рухом та зупинила транспортний засіб, пред'явлення посвідчення її особи;"

Первые шаги противодействия при требовании предъявить багажник/салон автомобиля к досмотру:

1. Потребовать указать причину проведения досмотра,

Досмотр может быть выполнен только ПОСЛЕ факта задержания.

В случае задержания обязательно должен быть составлен протокол задержания.

Если протокол НЕ составлен - человек НЕ является задержанным.

Только ПОСЛЕ составления протокола задержания у работников милиции появляется право на досмотр личных вещей и транспортных средств.

2. Потребовать работника ГАИ разъяснить (зачитать) ваши права и вручить их разъяснение в письменном виде, к чему обязывает ст. 5 Закона "О милиции".

Можно (нужно) осознанно ставить пытающихся "беспредельничать" работников ГАИ перед необходимостью САМОСТОЯТЕЛЬНО вскрывать замки, открывать двери и дверцы.

Для производства досмотра автомобиля должны иметься фактические ОСНОВАНИЯ - либо зарегистрированная в ЖРЗПЗ информация, либо совершение правонарушения и админзадержание водителя транспортного средства с составлением соответствующих протоколов, либо производство следственных действий в соответствии с Уголовно-процессуальным кодексом.

Алгоритм действий в случае остановки автомобиля и желания ГАИ досмотреть багажник:

1. По требованию работника милиции остановиться.
2. Не выходить из машины.
3. Выслушать представление работника ГАИ, в котором он обязан назвать свою фамилию и звание (основание - ч. 2 ст. 5 Закона "О милиции").
4. Узнать причину остановки (основание - пп. "в" п. 2.14 ПДД).
5. В случае проявления первых признаков невежливого отношения потребовать предъявить служебное удостоверение (основание - ч. 2 ст. 5 Закона "О милиции") и переписать (для возможной подачи жалоб в прокуратуру и суд). Переписать номер жетона работника ГАИ.
6. Передать документы на право управления транспортным средством.
7. При требовании предъявить содержимое багажника (либо салона) потребовать пояснения причин досмотра транспортного средства (основание - пп. "в" п. 2.14 ПДД).
Разъяснить работнику ГАИ, что досмотр транспортных средств проводится только в случаях административного задержания и задержания лиц, подозреваемых в совершении преступления.
8. Если до сего момента не отпускает, то предложить составить протокол админзадержания либо протокол задержания по подозрению в совершении преступления.
9. Потребовать разъяснить (зачитать) права задержанного лица и вручить их разъяснение в письменном виде (основание - ч. 8 ст. 5 Закона "О милиции").
10. Если и после это не отпускает - позвонить по телефону доверия Департамента ГАИ МВД Украины (044) 272-46-59 или в своем городе, и сообщить о попытке провести незаконный досмотр транспортного средства.
11. "Додавить" вежливым предложением вскрыть багажник самостоятельно и предупредить, что все действия, которые собирается осуществить ИДПС своими руками, требуют присутствия двух понятых и обязательного составления протокола досмотра, осмотра либо обыска (основание - ч. ч. 4, 5 ст. 264 КоАП, ст. ст. 181, 188, 190, 191 УПК).
12. Обжаловать действия работников ГАИ в прокуратуру (суд).

ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ

Если поймали на радар - пишем в разделе "пояснения":

«Рухався у щільному потоці транспорту зі швидкістю (на 5-10 км/год менша ніж положено). Показники швидкості, встановлені приладом (назва і серійний номер приладу), не можуть вважатись доказом скоїння саме мною правопорушення, так як неможливо встановити аутентичність та належність зафіксованої швидкості до мого автомобілю. Протокол складено з порушенням ст. 2.14 «Інструкції з організації провадження та діловодства у справах про адміністративні порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху», а також ст. 251 КоАП. Ходатайствую перед Судом у закритті справи у зв'язку з невідповідністю протоколу вимогам ст. 256 КоАП та відсутністю складу адміністративного правопорушення (керуючись ст. 247)».

Підпис. На вільних строках, (в тому числі і там де повинні писати свідки) намалювати великий ЗЕТ.

- Прежде всего, следует знать, что в настоящее время ст.122 КоАП Украины предусматривает ответственность за превышение скорости движения только более, чем на 20 км/ч.

- У сотрудников ГАИ имеется соответствующая аппаратура. Однако для того, чтобы эти измерения были легитимны сами по себе и могли использоваться в качестве доказательств в суде, они должны отвечать определённым требованиям, которые устанавливает Закон Украины 'О метрологии и метрологической деятельности'.

- Каждый экземпляр прибора должен пройти поверку. И каждый используемый для измерений прибор должен иметь соответствующие документы, из которых видно, что он прошёл эти процедуры.

- Если погрешность неизвестна, то согласно требований того же Закона 'О метрологии и метрологической деятельности' использование результатов измерений вообще невозможно.

- Отсутствие доказательств принадлежности этой скорости конкретному транспортному средству не позволяет использовать измерение при обвинении против его водителя.

1. На деле же встречается ситуация, когда на прибор вообще никаких документов нет, или поверку он прошёл, но данный тип средств измерительной техники допуска к использованию в Украине не получал. В этом случае результаты измерений как доказательство использованы быть не могут, и если за превышение скорости на водителя составляется админпротокол, то в своих объяснениях (для чего на бланке протокола есть специальная графа) водитель может указать на эти обстоятельства. Как и на то, что документы на средство измерительной техники инспектор показать отказался, в результате чего законность применения прибора проверить не удалось.

2. После этого в суде нужно заявить ходатайство о закрытии дела за отсутствие состава правонарушения, мотивируя его тем, что надлежащих и собранных без нарушения закона доказательств превышения скорости в деле нет. Восполнить их суд в большинстве случаев не может, поскольку в протоколе редко бывает указан серийный номер измерительного прибора, и даже если у суда возникнет желание истребовать документы на этот прибор из ГАИ, то непонятно, на какой же прибор их требовать.

Поэтому если водителю предъявляются такого рода показания прибора, он может, как говорится, с чистой совестью указать в протоколе на то, что доказательства принадлежности именно ему измеренной прибором скорости - отсутствуют. А затем просить суд закрыть дело за отсутствием состава административного правонарушения.

ЕСЛИ ПРОЕХАЛИ НА ЗАПРЕЩАЮЩИЙ СИГНАЛ СВЕТОФОРА

Пишем в разделе "пояснения":

«Виїхав на перехрестя (регульований пішохідний перехід, тощо) у мить коли миготливий зелений сигнал світлофора змінився на жовтий. Щоб не вдаватись до екстреного гальмування, та не створювати аварійно-небезпечну ситуацію на перехресті, я виконав вимоги п. 8.11 Правил дорожнього руху та звільнив перехрестя».

Підпис. На вільних строках, (в тому числі і там де повинні писати свідки) намалювати великий ЗЕТ.

ЕСЛИ ВАМ ПОДАЮТ НА ПОДПИСЬ ПРОТОКОЛ, В КОТОРОМ НЕ ЗАПОЛНЕН РАЗДЕЛ «СУТЬ ПРАВОНАРУШЕНИЯ»

Пишем в этом же разделе:

«Інспектор (повністю ПІБ та звання інспектора, що складав протокол) грубо порушив вимоги «Інструкції з організації провадження та діловодства у справах про адміністративні

порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху», а саме: Розділ 2 «Оформлення матеріалів про порушення правил» та надав мені незаповнений протокол для підпису».

Підпис. На вільних строках, що залишилися намалювати великий ЗЕТ.

Издавна у гаишников существует традиция - уходит от конфликтов, ибо это чревато..., а лохов хватит на всех. А посему не молчите, как ягнята, не кричите, как потерпевшие, действуйте уверенно, без суеты, спокойно. Запомните еще один секрет гаишников - НИКОГДА не кричите, что вы всех отъимеете, накажите, уволите, не машите мобилками, визитками, и т. д. Этим вы никого не испугаете, к этому они готовы. Ничто не пугает сотрудника ГАИ так, как полунеизвестность, полунепредсказуемость ваших действий, легкие вопросы, которые загонят в мозговой тупик. Это - высший пилотаж отношений с гаишниками!!!

Изъятие номерных знаков

(Ст. 37 Закона "О дорожном Движении") на сегодняшний день служит средством запрета эксплуатации транспортных средств, и исключительно в случае:

(Изъятие номерных знаков в иных случаях не допускается)

1. переоборудования транспортных средств с нарушением требований этого Закона;
2. технических неполадок, при которых эксплуатация транспортных средств не допускается;
3. несоответствия регистрационных данных записям в свидетельстве о регистрации (техническом паспорте, техническом или регистрационном талоне);
4. несоответствия государственных номерных знаков требованиям стандартов или регистрационным документам;
5. отсутствия талона о прохождении государственного технического осмотра.

Изъятие водительского удостоверения органами Госавтоинспекции до рассмотрения административного дела судом и вынесения постановления о лишении гражданина права управления транспортными средствами не допускается.

Если Вас лишили прав по решению суда, подавайте апелляцию. Имея копию апелляции с регистрационным номером, Вы имеете право управлять автомобилем до решения апелляционного суда (которое, обычно, принимается через несколько месяцев), т.к. апелляция ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ исполнение решения суда первой инстанции.

Изъятие автомобиля

... (с последующим возвратом стоимости) возможно (не обязательно) как исключительно в случаях, установленных КоАП, а именно в случае повторного на протяжении года совершения одного из следующих нарушений (Управление водителями транспортными средствами):

1. не зарегистрированными (перерегистрированными) в установленном порядке;
2. с поддельным номерным знаком;
3. без номерного знака или с номерным знаком, не принадлежащим этому средству;
4. с преднамеренно скрытым номерным знаком;
5. в состоянии опьянения;

а также: уклонения лиц, которые руководят транспортными средствами, от прохождения в соответствии с установленным порядком осмотра на состояние опьянения.

Определение аварийной обстановки

...содержится в ч.4 ст.122 Кодекса об административных правонарушениях (КоАП):

“Порушения... що спричинили створення аварійної обстановки, тобто примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вживати інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян, тягнуть за собою накладення штрафу від двох до чотирьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортним засобом на строк від шести місяців до одного року” .

ДТП по причине неудовлетворительного состояния дорог

Обращаем Ваше внимание, что к неудовлетворительному состоянию дорог относятся:

- * колдобины, ямы;
- * препятствия, которые своевременно не ликвидированы;
- * скользкая поверхность дорог, которая имеет место вследствие несвоевременной обработки дорог веществами, которые приводят к таянию ледового покрытия или уменьшают скользкость (гололедица и т.п.);
- * снеговые заносы, своевременно не убранные дорожными службами.

Немалая часть ДТП происходит именно по указанной причине.

Как правило, **при таких авариях работники ГАИ обвиняют водителей в том, что они нарушили п. 12.1 ПДД Украины, а именно “при выборе безопасной скорости движения не учли дорожную ситуацию”**, но ответственность за удержание дорог в надлежащем состоянии в Украине несут дорожные эксплуатационные управления (ДЕУ).

Если Вы или водитель вашего предприятия окажетесь в такой ситуации и будете уверены, что ДТП случилось по причине неудовлетворительного состояния дороги, будьте внимательны и тщательно соблюдайте следующий порядок действий:

1. Вызовите работников ГАИ на место события.
2. Требуйте составление работниками ГАИ административного протокола согласно ст.140 Кодексу законов об административных правонарушениях (КЗАП), которая называется: “Нарушения правил, норм и стандартов при удержании путей, неприменения мероприятий по своевременному запрету или ограничению движения или обозначения на дорогах мест проведения работ”.

3. Обратите внимание работников ГАИ, что согласно п.2.12 “Инструкции по организации проведения и делопроизводства в делах об административных нарушениях правил, норм и стандартов, которые касаются обеспечения безопасности дорожного движения”, утвержденной Приказом МВД Украины №1217 от 22.10.2003 г. и зарегистрированной в Министерстве юстиции Украины за №974/8295 24 октября 2003 г., работники ГАИ, при наступлении правонарушения, предусмотренного ст.140 КЗАП, должны, кроме обычного административного протокола, составить детальный акт произвольной формы (с соответствующими замерами и схемой) относительно наличия обстоятельств, которые подтверждают факт этого правонарушения.

Упомянутый акт складывается с участием двух свидетелей, которые его подписывают. Этими свидетелями могут быть и участники ДТП. При этом отмечаются фамилия, имя и отчество, адреса проживания свидетелей. В дальнейшем этот акт используется как доказательство в деле про административное правонарушение.

4. Ни в коем случае не подписывайте административный протокол, в котором ГАИ будет обвинять Вас в нарушении требований п. 12.1 ПДД Украины (или сделайте в нем отметку, что Вы не согласны с обвинениями ГАИ и считаете, что ДТП случилось через неудовлетворительное состояние дороги). Составление указанных документов позволит снять с Вас обвинения в

совершении ДТП и, если вследствие ДТП причинен вред жизни, здоровью или имуществу третьих лиц, не применять к Вам санкции административного, гражданского или уголовного характера.

Буквенные обозначения на нагрудных знаках работников ГАИ

Принадлежность	Обозначение
МВД Украины	II
АР Крым	AK
Винницкая область	AB
Волынская область	AC
Днепропетровская область	AE
Донецкая область	AH
Житомирская область	AM
Закарпатская область	AO
Запорожская область	AP
Ивано-Франковская область	AT
Киевская область	AI
г.Киев	AA
Кировоградская область	VA
Луганская область	VB
Львовская область	VC
Николаевская область	VE
Одесская область	VH
Полтавская область	VI
Ровенская область	VK
Сумская область	VM
Тернопольская область	VO
Харьковская область	AX
Херсонская область	VT
Хмельницкая область	VX
Черкасская область	CA
Черниговская область	CB
Черновицкая область	CE



Виды административных нарушений, размер штрафа и прочие взыскания

№п/п	Вид нарушения	Действующие взыскания	Новые взыскания
1	Нарушение правил пользования ремнями безопасности или мотошлемами	Предупреждение или штраф 3,40-8,50 грн.	штраф 51-85 грн.
2	Управление ТС, эксплуатация которых запрещается по техническим причинам; переоборудованные с нарушением правил, норм и стандартов; своевременно не прошедшие государственного тех.осмотра	штраф 8,50-34 грн.	штраф 340-425 грн., при повторном нарушении лишение прав на 3-6 мес. Или админ арест на 5-10 суток
3	Превышение установленных ограничений скорости движения более чем на 20 км/ч	штраф 17-34 грн.	штраф 255-340 грн.
4	Превышение установленных ограничений скорости движения более чем на 50 км/ч	не было	штраф 510-680 грн.
5	Нарушение требований дорожных знаков и разметки, правил перевозки грузов, буксировки транспортных средств	Предупреждение или штраф 3,40-8,50 грн.	штраф 255-340 грн.
6	Нарушение правил остановки и стоянки	Предупреждение или штраф 3,40-8,50 грн.	штраф 255-340 грн.
7	Проезд пешеходных переходов, не предоставление преимущества в движении пешеходам, нарушение запрета двигаться по тротуарам или пешеходным дорожкам	Предупреждение или штраф 3,40-17,00 грн.	штраф 255-340 грн.
8	Нарушение правил проезда перекрестков, остановок и непредоставление преимущества в движении маршрутным ТС	Предупреждение или штраф 3,40-17,00 грн.	штраф 425-510 грн.
9	Нарушение правил обгона и встречного разъезда, безопасной дистанции или интервала, расположение ТС на проезжей части	Предупреждение или штраф 3,40-17,00 грн.	штраф 425-510 грн.
10	Нарушение правил движения по автомагистралям	Предупреждение или штраф 3,40-8,50 грн.	штраф 425-510 грн.
11	Нарушение правил пользования внешними осветительными приборами или предупредительными сигналами, в том числе при начале движения или изменении его направления и их самовольное переоснащение	Предупреждение или штраф 3,40-17,00 грн.	штраф 425-510 грн.
12	Использование во время движения телефона, если нет устройств, для разговора без помощи рук	не было	штраф 425-510 грн.
13	Проезд на запретительный сигнал светофора или жест регулировщика	Предупреждение или штраф 8,50-17,00 грн.	штраф 510-680 грн.
14	Не предоставление преимущества в движении спец. ТС (скорая помощь, милиция и т.п.)	Предупреждение или штраф 8,50-17,00 грн.	штраф 510-680 грн.
15	Нарушение правил остановки, стоянки, которые создают препятствие или угрозу безопасности движения	Предупреждение или штраф 3,40-8,50 грн.	штраф 510-680 грн.
16	Все вышеуказанные нарушения которые повлекли создание аварийной обстановки, нач от превышения на 20 км/ч и заканчивая правилами остановки, стоянки, которые создают угрозу безопасности	штраф 34-68 грн. Или лишение прав от 6 мес до 1 года	штраф 680-850 грн. Или лишение прав от 6 мес до 1 года
17	Побег водителей и др. участников дорожного движения с места ДТП	штраф 136-170 грн. Или лишение прав от 6 мес до 1 года	штраф 255-306 грн. Или общ. Работы на 30-40 часов или админ. Арест на 10-15 суток
18	Нарушение правил установки спец. Сигналов	не было	штраф 850-1020 грн.

	(мигалок)		
19	Не исполнение водителями требований работника милиции об остановке ТС	штраф 136-170 грн. Или лишение прав на 1-3 года	штраф 153-187 грн. или лишение прав на 3-6 мес.
20	Въезд на ж/д переезд на запрещенный сигнал светофора или жест регулировщика, при закрытом шланбауме или когда приближается поезд	штраф 34-68 грн., при аварии 68-136 грн.	штраф 340-425 грн., при аварии штраф 340-680 грн или лишение прав на 1-2 года или общ. работы на 40-60 часов
21	Другие нарушения правил проезда ж/д переездов	штраф 8,50-34 грн., при аварии 68-136 грн.	штраф 255-340 грн., при аварии штраф 340-680 грн или лишение прав на 1-2 года или общ. работы на 40-60 часов
22	Нарушение правил с повреждением ТС, груза, дорог, улиц, ж/д переездов или др. имущества	штраф 17-68 грн. или лишение прав на 3-6 мес	штраф 340-425 грн. или лишение прав на 6-12 мес.
23	Не предоставление ТС работникам милиции и медикам	штраф 17-51 грн.	штраф 68-136 грн.
24	Управление ТС в состоянии алкогольного, наркотического или другого опьянения или под воздействием лекарственных препаратов, а также передача управления ТС лицу, которое находится в таком состоянии, также отказ от прохождения проверки на состояние опьянения или относительно употребления препаратов	штраф на водителей 255-340 грн или лишение на 1-2 года и на другие лица - штраф 255-340 грн	штраф на водителей 2550-3400 грн или лишение на 1-2 года или общ. работы на 40-50 часов, или админ.арест на 7-10суток и на другие лица - штраф 2550-3400 грн, или общ. работы на 40-50 часов или админ.арест на 7-10суток
25	Повторное на протяжении года управление ТС в состоянии опьянения или уклонение от прохождения осмотра	штраф на водителей 340-680 грн с возможным оплатным изъятием ТС или лишение на 2-3 года с возможным изъятием ТС и на другие лица - штраф 340-680 грн с возможным изъятием ТС	на водителей лишение на 2-3 года с возможным оплатным изъятием ТС или общ. работы на 50-60 часов или админ арест на 10-15 суток и на другие лица - возможно изъятием ТС или общ. работы на 50-60 часов или админ арест на 10-15 суток
26	После двух взысканий на протяжении года за управление алкогольного, наркотического или другого опьянения или под воздействием лекарственных препаратов, а также передача управления ТС лицу, которое находится в таком состоянии, также отказ от прохождения проверки на состояние опьянения или относительно употребления препаратов	не было	на водителей лишение прав на 10 лет с оплатным изъятием ТС и на другие лица - оплатное изъятие ТС
27	Употребление водителем после ДТП при его участии алкоголя, наркотиков, а также лекарственных препаратов, изготовленных на их основе (кроме тех которые входят в аптечку или назначены медиком) или после того, как ТС был остановлен по требованию милиционера, к проведению мед осмотра на опьянение, до принятия решения об освобождении от такого осмотра	не было	на водителей лишения прав на 2-3 года или админ арест на 10-15 суток
28	Управление ТС лицами, которые не имеют при себе соответствующих документов или не предъявили их	штраф 8,50-17 грн.	штраф 425-850 грн.
29	Управление ТС лицом, которое не имеет права управления таким ТС, или передача управления ТС лицу, которое не имеет права управления ТС	штраф 34-68 грн.	штраф 510-595 грн.
30	Управление ТС лицом лишенным права управления ТС	не было	штраф 510-850 грн.
31	Переход дороги пешеходом на красный сигнал светофора, в неустановленных местах или непосредственно перед ТС, не выполнение других ПДД	штраф 1,70-8,50 грн.	штраф 51-85 грн.

32	Нарушение правил велосипедистами, водителями гужевого транспорта и погонщиками животных	штраф 3,40-8,50 грн.	штраф 85-136 грн.
33	Нарушение, совершенные пешеходами, велосипедистами, водителями гужевого транспорта и погонщиками животных в состоянии опьянения	штраф 34-68 грн.	штраф 136-170 грн.
34	Нарушение, совершенные пешеходами, велосипедистами, водителями гужевого транспорта и погонщиками животных, которые стали причиной аварии	штраф 85-170 грн.	штраф 170-255 грн.
35	Ненадлежащее проведение проверки, техосмотра и выдача документа о его тех исправности	не было	штраф на лицо, ответственную за выдачу документа 1530-1700 грн
36	Выдача талона о прохождении тех осмотра без документа, который подтверждает тех исправность ТС	не было	штраф на должностные лица 1530-1700 грн
37	Допуск к управлению ТС водителей, которые находятся в состоянии алкогольного, наркотического или другого опьянения или под воздействием лекарственных препаратов или не прошли мед осмотр	штраф на руководителей или должностных лиц 68-136 грн	штраф на должностные лица 425-850 грн
38	Допуск к управлению ТС лиц, которые не имеют права на управление ТС	штраф на руководителей или должностных лиц 17-51 грн	штраф на должностные лица 340-680 грн
39	Использование для перевозки пассажиров ТС с неисправностями или тех. Состояние которых не отвечает требованиям стандартов	не было	штраф 680-850 грн.
40	Управление не зарегистрированными ТС, ТС без номерного знака; с номерным знаком, закрепленным в неустановленном для этого месте, закрытым другими предметами или загрязненным; а также без талона техосмотра, или с чужим или поддельным талоном.	штраф 34-85 грн., повторное на протяжении года нарушение штраф 51-136 грн. с возможным оплатным изъятием ТС	штраф 170-255 грн., повторное на протяжении года нарушение штраф 255-510 грн. Или общ. Работы на 30-40 часов, с возможным оплатным изъятием ТС
41	Эксплуатация ТС, номера агрегатов которых не отвечают записям в рег-нных документах, уничтоженные или подделанные	штраф 17-170 грн.	штраф 255-340 грн.
42	Перевозка водителями маршруток пассажиров сверх максимально допустимого тех.характеристикой ТС количества, а также перевозка на междугородных или междунар. Маршрутах пассажиров, кол-во которых превышает кол-во мест для сидения	штраф 34-85 грн.	штраф 170-255 грн.
43	Нарушение водителями маршруток правил остановки во время посадки(высадки) пассажиров	не было	штраф 255-340 грн.
44	Перевозка пассажиров на автобусном маршруте протяженностью свыше 500км одним водителем	не было	штраф 170-255 грн.
45	Нарушение правил перевозки опасных грузов, правил проезда крупногабаритных и многотонажных ТС	штраф на водителей 8,50-34 грн и на должностные лица 51-119 грн	штраф на водителей 510-680 грн и на должностные лица 680-850 грн
46	Перевозка в автобусах, маршрутках, трол., трамваях, а также сдача в багаж или в камеру хранения опасных веществ или предметов	Предупреждение или штраф 8,50-34 грн.	Предупреждение или штраф 170-255 грн.
47	Нарушение правил безопасности дорожного движения, что повлекло средней тяжести телесное повреждение	штраф до 1700 грн., или исправ. работы до 2-х лет., или арест до 6 мес., или ограничение свободы до 3-х лет, с возможным лишением прав до 3-х лет	штраф 3400-8500 грн., или исправ. работы до 2-х лет., или арест до 6 мес., или ограничение свободы до 3-х лет, с возможным лишением прав до 3-х лет

48	Выпуск в эксплуатацию заведомо технически не исправных ТС, допуск к управлению лица в состоянии алкогольного или другого опьянения, или не имеющего права на управление ТС, другое грубое нарушение, если это повлекло средней тяжести, тяжолые повреждения или смерть пострадавшего	штраф до 1700 грн., или исправ. работы до 2-х лет., или ограничение свободы до 5-и лет, или лишение свободы до 5-и лет, с возможным лишением права занимать должности, связанные с ответственностью за тех состояние или эксплуатацию ТС до 3-х лет	штраф 3400-8500 грн., или исправ. работы до 2-х лет., или ограничение свободы до 5-и лет, или лишение свободы до 5-и лет, с возможным лишением права занимать должности, связанные с ответственностью за тех состояние или эксплуатацию ТС до 3-х лет
49	Нарушение правил, норм и стандартов, относительно ограждения дорожного движения, совершенное лицом, ответственным за строительство, ремонт или содержание дорог, улиц и т.п., если это повлекло средней тяжести, тяжолые повреждения или смерть пострадавшего	штраф до 1700 грн., или исправ. работы до 2-х лет., или ограничение свободы до 5-и лет, или лишение свободы до 5-и лет	штраф 3400-8500 грн., или исправ. работы до 2-х лет., или ограничение свободы до 5-и лет, или лишение свободы до 5-и лет
50	Уничтожение, подделка или замена идентификационного номера, номеров двигателя, шасси или кузова, или замена без разрешения панели с идентификационным номером ТС	штраф 850-3400 грн., или исправ. работы до 2-х лет., или ограничение свободы до 3-х лет	штраф 2550-4250 грн., или исправ. работы до 2-х лет., или ограничение свободы до 3-х лет
51	Превышение норм содержания загрязняющих веществ в отработанных газах	штраф 17-51 грн.	штраф 510-850 грн.

Остановка автомобиля

В соответствии с разделом 3 Типовых рекомендаций, утвержденных приказом МВД Украины от 30.06.98 г. № 482 «О мерах по улучшению надзора за дорожным движением и взаимоотношений милиции с владельцами транспортных средств» (далее – Приказ № 482), остановка автомобиля возможна лишь в случаях:

«Працівник міліції може зупинити транспортний засіб за таких підстав:

Наявні ознаки порушення водієм Правил дорожнього руху, у тому числі в першу чергу:

- перевищення встановленої швидкості руху, зафіксоване відповідними приладами;
- порушення вимог дорожніх знаків, сигналів світлофорів та дорожньої розмітки;
- порушення правил маневрування та обгону;
- порушення правил зупинки і стоянки;
- порушення правил проїзду пішохідних переходів, перехресть, залізничних переїздів;
- створення перешкоди для руху спеціальних і оперативних транспортних засобів з увімкненими світловими й звуковими сигналами або автомобілів особливої норми з відповідним супроводженням;

- порушення правил перевезення пасажирів або вантажу;

- водій і пасажир легкового автомобіля не пристебнуті ременями безпеки, а водій та пасажир мотоцикла - без застебнутих мотошоломів.

Характер руху викликає підозру в спроможності водія керувати транспортним засобом.

Відсутність номерних знаків (транзитних номерних знаків) на транспортному засобі чи талона про проходження технічного огляду, або останній є простроченим.

Наявність ознак, які свідчать про технічну несправність транспорту:

- підвищений шум або димлення двигуна;
- значні зовнішні пошкодження транспортного засобу або його неохайний вигляд;
- відсутність або несправність зовнішнього освітлення.

Пряма необхідність перевірити шляхові документи і документи водія, звірити реєстраційні дані у разі отримання інформації про правопорушення.

Наявність даних про те, що транспортний засіб використовується з протиправною метою:

- зовнішні ознаки (номерний знак, колір, марка, пошкодження та інші особливі прикмети) транспортного засобу збігаються або схожі з орієнтуванням зацікавленого підрозділу внутрішніх справ про розшук особи, яка вчинила злочин з використанням подібного транспортного засобу чи його викрадення;

- поведінка або зовнішній вигляд водія і пасажирів, стан вантажу вказують на їх причетність до вчинення дорожньо-транспортної пригоди чи злочину.

Виникнення перешкод для дорожнього руху, у тому числі внаслідок дорожньо-транспортної пригоди.»

Сотрудник ГАИ всякий раз может объяснить остановку автомобиля именно тем, что похожий автомобиль находится в розыске или что на аналогичной машине скрылись преступники. Однако в данном случае водитель автомобиля вправе потребовать от сотрудников ГАИ доказательства, свидетельствующие о том, что остановка автомобиля произведена именно по этим основаниям. Сотрудник же ГАИ, руководствуясь п. 2.14 Правил дорожного движения, обязан доказать правомерность своих действий, предоставив для этого соответствующую письменную информацию (перечень угнанного автотранспорта, оперативную ориентировку и т. д.). В противном случае неправомерные действия должностного лица ГАИ можно обжаловать в суде или в вышестоящем органе ГАИ.

В соответствии с Законом № 3353, Правилами дорожного движения и приложением 1 к Приказу № 482, сотрудник ГАИ не имеет права требовать от водителей для проверки следующие документы:

- лицензии;
- разрешения;
- сертификаты;
- санитарные или экологические паспорта;
- свидетельства плательщика налога;
- налоговые накладные;
- талоны токсичности;
- любые согласования или разрешения на вывоз сырья, продукции, товаров.

Кроме того, сотрудник ГАИ (кроме работников государственной автотехнической службы) не имеет также права проводить проверки технического состояния автотранспорта.

По действующему законодательству сотрудник ГАИ может нести службу на стационарных постах либо путем передвижения на специально оборудованном автомобиле.

В том случае, если автоинспектор остановил автомобиль на улице населенного пункта или на дороге за пределами населенного пункта, он обязан:

- быть экипированным в милицейскую форму в соответствии с сезоном;
- иметь личный номерной знак на груди;
- при приближении к водителю – представиться с четким указанием фамилии, имени, отчества, звания и занимаемой должности;
- назвать причину остановки автотранспорта;
- по требованию водителя предъявить в раскрытом виде удостоверение личности.

При этом, в соответствии с п. 2.4 Приказа № 482, одиночным нарядам дорожно-патрульной службы и нарядам на автомобилях без специальной покраски запрещено останавливать для проверки автотранспорт в темное время суток на неосвещенных участках улиц и дорог.

Следовательно, если водитель в ночное время по требованию одиночного наряда или наряда на автомобиле без специальной покраски не остановил свое автотранспортное средство, это не может считаться нарушением Правил дорожного движения.

Однако во избежание неприятностей, которые могут последовать в результате преднамеренных действий «обиженного» сотрудника дорожно-патрульной службы, о данном инциденте необходимо проинформировать работников ГАИ на стационарном посту.

КАКИЕ ДОКУМЕНТЫ ИМЕЕТ ПРАВО ПОТРЕБОВАТЬ СОТРУДНИК ГАИ

Многих беспокоит вопрос – что может потребовать предъявить гаец. Вроде в ПДД все написано, но есть еще некоторые законы, которые тоже о чем-то говорят. Вот вам список того, что может потребовать предъявит гаец, и где это прописано:

21.3. При використанні транспортного засобу у дорожньому русі особа, яка керує ним, зобов'язана мати при собі страховий поліс (сертифікат). Страховий поліс пред'являється посадовим особам органів, визначених у пункті 21.2 цієї статті, на їх вимогу. (Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»)

Ст. 16. Водій зобов'язаний:

мати при собі та на вимогу працівників міліції, а водії військових транспортних засобів на вимогу посадових осіб військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України передавати для перевірки посвідчення, реєстраційні та інші документи, що підтверджують право на керування транспортним засобом, а також дорожні (маршрутні) листи і документи на вантаж, що перевозиться (крім власників транспортних засобів, які використовують їх в індивідуальних некомерційних цілях), а у випадках, передбачених законодавством, страховий поліс (сертифікат) про укладання договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та ліцензійну картку на автомобільний транспортний засіб у разі надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів; (ЗУ «о дорожном движении»).

21) обмежувати або забороняти у випадках затримання злочинців, при аваріях, інших надзвичайних обставинах, що загрожують життю і здоров'ю людей, рух транспорту і пішоходів на окремих ділянках вулиць і автомобільних шляхів; зупиняти транспортні засоби в разі порушення правил дорожнього руху, наявних ознак, що свідчать про технічну несправність транспорту або забруднення ним навколишнього середовища, а також при наявності даних про те, що він використовується з протиправною метою; оглядати транспортні засоби і перевіряти у водіїв документи на право користування й керування ними, дорожні листи і відповідність вантажів, що перевозяться, товарно-транспортним документам, наявність страхового поліса (сертифіката), про

укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів; проводити технічний огляд автотранспорту; (ЗУ «о милиции»)

3. На вимогу працівника Державтоінспекції МВС України водій зупиненого транспортного засобу зобов'язаний надати йому для перевірки документи, передбачені пунктом 2.1 Правил дорожнього руху України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року N 1306, у тому числі поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Щодо транспортних засобів, що зареєстровані в інших державах, таким документом може бути страховий сертифікат "Зелена картка", виданий іноземною страховою організацією, або поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. (Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 29 листопада 2007 року N 451).

2.1. Водій механічного транспортного засобу повинен мати при собі:

а) посвідчення на право керування транспортним засобом відповідної категорії і талон, що додається до посвідчення;

б) реєстраційний документ на транспортний засіб (для транспортних засобів Збройних Сил - технічний талон), а у разі відсутності в транспортному засобі його власника, крім того, - свідоцтво про право спільної власності на цей транспортний засіб чи тимчасовий реєстраційний талон;

в) у разі встановлення на транспортних засобах пробіскових маячків і (або) спеціальних звукових сигнальних пристроїв - дозвіл, виданий Державтоінспекцією МВС, у разі розміщення реклами, - погодження, що видається підрозділами Державтоінспекції МВС;

г) у встановлених законодавством випадках дорожній лист і документацію на вантаж, що перевозиться; на маршрутних транспортних засобах - схему маршруту та розклад руху; на великогазових і великогабаритних транспортних засобах та транспортних засобах, що здійснюють дорожнє перевезення небезпечних вантажів, - документацію відповідно до вимог спеціальних правил;

г) поліс (сертифікат) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Водії, які відповідно до законодавства звільняються від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на території України, повинні мати при собі відповідні підтвердні документи (посвідчення). (Постанова Кабмина від 10 жовтня 2001 р. N 1306 «О правилах дорожного движения»)

Відповідно до вимог Правил дорожнього руху водій транспортного засобу повинен мати при собі:

- посвідчення на право керування транспортним засобом відповідної категорії та талон, що додається до посвідчення;

- реєстраційний або інший документ, що підтверджує законність придбання транспортного засобу (довідка-рахунок, вантажна митна декларація, посвідчення митниці);

- у разі відсутності в салоні транспортного засобу його власника - нотаріально оформлений документ або, в деяких випадках, документ, завірений посадовою особою місцевої держадміністрації, який підтверджує право на користування і (або) розпорядження зазначеним транспортним засобом, чи свідоцтво про право спільної власності на транспортний засіб;

- талон про проходження державного технічного огляду транспортного засобу;

- у встановлених законодавством України випадках - дорожній лист автомобіля (для транспортних засобів, що належать автотранспортним підприємствам державних установ і організацій);

- товарно-транспортну накладну або інші документи на вантаж.

Водії транспортних засобів, що здійснюють перевезення небезпечних, великогабаритних та великовагових вантажів, повинні мати при собі додатково:

- узгоджений з ДАІ маршрут перевезення;

- свідоцтво про допуск транспортного засобу до перевезення небезпечного вантажу;

- свідоцтво про допуск водія до перевезення небезпечного вантажу;

- аварійну картку системи інформування про небезпечний вантаж.

Водії транспортних засобів, що здійснюють транзит підакцизних товарів, повинні мати встановлений митницями маршрут руху згідно з переліком доріг, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 06.05.96 N 484, й дотримуватися його.

У разі перевезення зброї, боєприпасів водії-власники повинні мати при собі дозвіл на право їх носіння і зберігання. Перевезення товарних партій мисливської, спортивної зброї та засобів самозахисту здійснюється з дозволу органу внутрішніх справ за юридичною адресою організації - власника вантажу. Перевезення інших видів вогнепальної зброї здійснюється підрозділами відповідних воєнізованих відомств згідно з відомчими інструкціями.

Перевезення товарних партій наркотичних речовин здійснюється тільки на транспорті державних підприємств на підставі товарно-транспортної накладної. (Приказ МВД №482).

5) зупиняти транспортні засоби у разі порушення вимог правил, норм та стандартів забезпечення безпеки дорожнього руху, ознак, що свідчать про їх технічну несправність або забруднення доквілля, а також у разі наявності даних про те, що вони використовуються з протиправною метою, оглядати транспортні засоби і перевіряти у водіїв документи на право користування і керування ними, дорожні (маршрутні) листи та відповідність вантажів, що перевозяться, товарно-транспортним та іншим документам, а також перевіряти їх наявність у базах даних автоматизованих інформаційно-пошукових систем Державтоінспекції, у передбачених законодавством випадках затримувати ці документи та вантажі; (Постановление Кабмина N 341 «Положение о ГАИ МВД»)

21) забезпечувати відповідно до законодавства оформлення адміністративних правопорушень та брати пояснення в громадян, представників юридичних осіб з питань забезпечення безпеки дорожнього руху, вживати відповідних заходів з метою притягнення винних до відповідальності, а також перевіряти у водіїв наявність медичної довідки щодо придатності до керування транспортним засобом відповідної категорії під час отримання або обміну посвідчення водія та проведення державного технічного огляду транспортних засобів; (Постановление Кабмина N 341 «Положение о ГАИ МВД»)

Этот перечень является исчерпывающим. Требование предъявить что-то еще - незаконно!

Будут отбирать права и автомобиль

Как изменится ответственность водителей за нарушение правил дорожного движения после вступления в силу нового закона

ВИД НАРУШЕНИЯ*	ДЕЙСТВУЮЩЕЕ	ПРИНЯТОЕ	ШТРАФНЫЕ БАЛЛЫ**
✓ Езда с непристегнутым ремнем безопасности	штраф 3,4—8,5 грн.	штраф 170—255 грн.	+2
✓ Разговор за рулем по мобильному телефону (без устройства «свободные руки»)	нет	штраф 525—850 грн.	+5
✓ Управление неисправным автомобилем	штраф 17—34 грн.	штраф 255—340 грн.	+5
✓ Управление авто, не прошедшим техосмотр, без номеров или с поддельными номерами	штраф 34—85 грн.	штраф 255—340 грн.	+7
✓ Превышение скорости, проезд на красный свет	предупреждение или штраф 8,5—17 грн.	штраф 510—680 грн. или 30—40 часов общ. работ	+5
✓ Нарушение требований знаков, езда по тротуару	предупреждение или штраф 3,4—8,5 грн.	штраф 255—340 грн.	+5
✓ Непредоставление преимущества пешеходам на «зебре»	штраф 8,5—17 грн.	штраф 255—340 грн.	+5
✓ То же, при создании аварийной обстановки	штраф 34—68 грн. или лишение прав на 6—12 мес.	штраф 680—850 грн. или лишение прав на 6—12 мес.	+15
✓ Нарушение правил проезда ж/д переездов	штраф 34—68 грн.	штраф 225—340 грн.	+10
✓ То же, но при создании аварийной обстановки, повреждении ТС, грузов, сооружений	штраф 34—68 грн. или лишение прав на 6—12 мес.	штраф 225—340 грн. или лишение прав на 6—12 мес.	+12
✓ Нарушение ПДД, приведшее к повреждению ТС, грузов, сооружений	штраф 17—68 грн. или лишение прав на 3—6 мес.	штраф 340—425 грн. или лишение прав на 6—12 мес.	+11
✓ Управление ТС лицами, не имеющими на это права	штраф 34—68 грн.	510—850 грн.	—
✓ Управление ТС водителями, не имеющ. при себе вод. прав, тех. паспорта, отсутствие полиса ОСГО	штраф 8,5—17 грн.	штраф 510—850 грн.	+6
✓ Управление ТС лицом в состоянии опьянения	штраф 225—340 грн. или лишение прав на 1—2 года	штраф 2250—3400 грн. или лишение прав на 1—2 года, или 40—50 ч. обществ. работ, или админ. арест 7—10 суток.	+25
✓ То же, при повторном нарушении в течение года	штраф 340—680 грн. либо лишение прав на 2—3 года. Возможно платное изъятие ТС	Лишение прав на 2—3 года, или (для всех) 50—60 ч. общ. работ, или админ. арест 10—15 суток. Возможно платное изъятие ТС.	При 3-м за год — лишение прав на 10 лет с платным изъятием ТС.

Источник: КоАП Украины, закон №1061-5 от 24.09.08 г.

* Перечислены наиболее частые и грубые нарушения

** При наборе в течение года 30 баллов — передача экзаменов по ПДД

«Сегодня» | Т.Д.

Приказ № 482

В соответствии с разделом 3 Типовых рекомендаций, утвержденных приказом МВД Украины от 30.06.98 г. № 482 «О мерах по улучшению надзора за дорожным движением и взаимоотношений милиции с владельцами транспортных средств» (далее – Приказ № 482),

остановка автомобиля возможна лишь в случаях:

«Працівник міліції може зупинити транспортний засіб за таких підстав:

Наявні ознаки порушення водієм Правил дорожнього руху, у тому числі в першу чергу:

- перевищення встановленої швидкості руху, зафіксоване відповідними приладами;
- порушення вимог дорожніх знаків, сигналів світлофорів та дорожньої розмітки;
- порушення правил маневрування та обгону;
- порушення правил зупинки і стоянки;
- порушення правил проїзду пішохідних переходів, перехресть, залізничних переїздів;
- створення перешкоди для руху спеціальних і оперативних транспортних засобів з увімкненими світловими й звуковими сигналами або автомобілів особливої норми з відповідним супроводженням;
 - порушення правил перевезення пасажирів або вантажу;
 - водій і пасажир легкового автомобіля не пристебнуті ременями безпеки, а водій та пасажир мотоцикла - без застебнутих мотошоломів.
- Характер руху викликає підозру в спроможності водія керувати транспортним засобом.
- Відсутність номерних знаків (транзитних номерних знаків) на транспортному засобі чи талона про проходження технічного огляду, або останній є простроченим.
- Наявність ознак, які свідчать про технічну несправність транспорту:
 - підвищений шум або димлення двигуна;
 - значні зовнішні пошкодження транспортного засобу або його неохайний вигляд;
 - відсутність або несправність зовнішнього освітлення.
- Пряма необхідність перевірити шляхові документи і документи водія, звірити реєстраційні дані у разі отримання інформації про правопорушення.
 - Наявність даних про те, що транспортний засіб використовується з протиправною метою:
 - зовнішні ознаки (номерний знак, колір, марка, пошкодження та інші особливі прикмети) транспортного засобу збігаються або схожі з орієнтуванням зацікавленого підрозділу внутрішніх справ про розшук особи, яка вчинила злочин з використанням подібного транспортного засобу чи його викрадення;
 - поведінка або зовнішній вигляд водія і пасажирів, стан вантажу вказують на їх причетність до вчинення дорожньо-транспортної пригоди чи злочину.
 - Виникнення перешкод для дорожнього руху, у тому числі внаслідок дорожньо-транспортної пригоди.»

Анализ нового закона, который точно попортит жизнь водителям

Кстати "1. Цей Закон набирає чинності через місяць з дня його опублікування". Так что еще можно немного подышать воздухом, пока нам окончательно все клапаны не закроют. Для тех, кому лень читать 50 страниц закона, давайте рассмотрим, что принципиально изменилось.

По Уголовному Кодексу - повышение штрафов в 2 - 2,5 раза.

По Кодексу об админ правонарушениях (КоАП):

1) Добавлена ответственность автомобилистов, если их нарушение было зафиксировано на фото- или видеокамеру.

2) Лишение прав возможно сроком до 10 лет (раньше было до 3 лет). Но это только по некоторым статьям.

3) Теперь ответственность не только за вождение в пьяном виде, а и под действием лекарственных средств, которые способны снизить реакцию водителя.

4) Раньше нельзя было наложить админ взыскание. если с момента составления протокола проходило 2 месяца. Теперь этот срок увеличили до трех месяцев.

5) Штрафы возросли минимум в 10 раз.

6) Повышена ответственность за превышение скорости (отдельно еще введена ответственность за превышение более 50 км/час), проезд на красный свет и т.д.

7) По ст.125 - другие нарушения ПДД - ответственность в виде штрафа (от 1 до 4 минимумов)- раньше только предупреждение. А это значит что? Правильно, что теперь гайцы будут штрафовать за превышение скорости хотя бы на 1 км/час, отсутствие огнетушителя, неупакованную аптечку и т.д. Ведь раньше они к этому не придирались. Какой смысл был докапываться, если все равно можно было только погрозить пальцем - а теперь - штраф.

8) Введена ответственность за вождение транспорта лицом, лишенного права управления транспортом.

9) Теперь именно гаишники, а не суд смогут рассматривать большинство дел. Как превышение скорости, несоблюдение знаков и т.д. Вот тебе и суд Линча. Виновен без суда и следствия "бо я так сказал!". Дерьмократия в полной ее красе.

10) Протокол составляется в двух экземплярах, один отдают водителю (как по мне, то это положительный момент, чтобы гайцы потом не смогли ничего дописать во второй экземпляр! И не пришлось бегать по кабинетам и просить копию).

11) Если ваше правонарушение было зафиксировано фото- или видеокамерой, то постановление по делу об админ правонарушении выносится БЕЗ ВАШЕГО УЧАСТИЯ. (полный бред). копии постановления и фото-видео материалов направляются этому лицу в течение трех дней с момента вынесения постановления.

12) гайцам разрешено изымать "посвідчення водія, талону про проходження державного технічного огляду, ліцензійної картки на транспортний засіб", а также временно задерживать транспортное средство (путем блокировки или доставки на штрафплощадку) для пресечения правонарушения, установления личности, составления админ протокола, если на месте невозможно (до трех дней) (только в этих случаях!) И тут же они отписались, что при незаконном изъятии вред будет возмещен в соответствии с законом.

13)(несчастливое число) Вводится такая процедура как "временное изъятие водительского удостоверения". Если статья, по которой совершено правонарушение предусматривает как один из видов наказания лишение прав, то гаец их изымает сроком до трех месяцев. пока не будет

соответствующего решения суда. На это срок он дает временный талон. Если решения суда нет в течение трех месяцев (ну или если есть, но не предусмотрено лишение прав), то гайцы права возвращают. /Это сделано для того, чтобы по решению суда права сразу же оставались у гаишников. А то часто бывает, что суд решение вынес, а человек может и не знать. И ездит по своим правам, пока какой-то дотошный гаец по базе данных не пробьет. Как с этим бороться? Ну, у меня есть несколько соображений, но насколько они действенные не знаю. Так что давайте при таком случае вместе будет пробывать/.

14) Введено временное изъятие талона ТО, если у автомобиля проблемы с рулевым управлением, фарами и т.д.

15)Изменение в статье 287 "Постанова районного, районного у місті, міського чи міськрайонного суду (судді) про накладення адміністративного стягнення може бути оскаржена в порядку, визначеному цим Кодексом"; (раньше было написано "оскарженню не підлягає".

16)Установлен порядок такого обжалования.

Изменения в Бюджетный кодекс - простому водителю нет смысла в этом разбираться.

Изменения в ЗУ "О милиции":

1) наконец устранена правовая коллизия, породившая много споров: "позбавляти водіїв у передбачених законодавством випадках права керування транспортними засобами" замінити словами "тимчасово вилучати посвідчення водія транспортного засобу, талон про проходження державного технічного огляду та ліцензійну картку на транспортний засіб";

2) разрешено фиксировать нарушения фото- и видео-съемкой.

Изменения в Закон України "Про державну охорону органів державної влади України та посадових осіб":

1) нам могут перекрывать дорогу, если едет правительственная "шишка". Что и так было, но теперь еще закрепили законом.

Изменения в ЗУ "Про дорожній рух":

1) Введено куча новых категорий прав: А1, В1, Т и пр.

2) За нарушения теперь начисляются штрафные баллы. Получишь более 30 - на переэкзаменовку. Начисление баллов определяется порядком, утвержденным Кабмином. Т.е. теперь не придется ждать, пока суд вынесет 3 решения в течении года за нарушения. А сами гайцы будут при каждой остановки клепать тебе штрафные баллы. Например, на сколько км/час превысил скорость - столько баллов и получишь (чисто мои мысли. Так как сам порядок еще не принят).

Изменения в ЗУ "О пчеловодстве" (наверное по просьбе Ющенко):

1) исключена статья 16 "Перевозка пчел".

Изменения в ЗУ "Об автомобильном транспорте" касаются автомобильных перевозчиков. Не буду рассматривать. Кого касается - сам откроет и почитает.

Изменения в ЗУ "Об автомобильных дорогах" нас особо не касаются.

Изменения в ЗУ "О перевозке опасных грузов": изменения в порядке согласования перевозок.

Изменения в ЗУ "Про порядок ввезення (пересилання) в Україну, митного оформлення й оподаткування особистих речей, товарів та транспортних засобів, що ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України"; и ЗУ "Про Державну прикордонну службу України":

1) погранцы обязуются стучать милиции об автомобилях, пересекающих границу.
Изменения в ЗУ "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів":

1) итог - все ездить с полисом, иначе накажут по закону.

Изменения в ЗУ "Про передачу об'єктів права державної та комунальної власності" нас тоже особо не волнуют.

Изменения в ЗУ "Про систему інженерно-технічного забезпечення агропромислового комплексу України" касаются трактористов, бульдозеристов и прочих "колхозников". Расписывать подробно не буду.

Вот и все основные изменения. Так что месяц можем ездить спокойно (до вступления в силу закона), а потом... а потом увидим. Боюсь, что придется открывать новый форум по юридическому ликбезу для водителей, так как теперь нас уже будут конкретно щемить, а как с этим бороться - покажет практика. Спасибо за внимание!

ТРЕБОВАНИЕ ОБ ОСМОТРЕ/ДОСМОТРЕ АВТОМОБИЛЯ

Право водителя знать причину досмотра транспортного средства. Такое право установлено подпунктом "в" п. 2.14 Правил дорожного движения, утвержденных постановлением Кабмина N 1306 от 10.10.2001 г.:

Водитель имеет право:

в) знати причину зупинки, перевірки та огляду транспортного засобу посадовою особою державного органу, яка здійснює нагляд за дорожнім рухом, а також її прізвище і посаду;

г) вимагати від особи, яка здійснює нагляд за дорожнім рухом та зупинила транспортний засіб, пред'явлення посвідчення її особи;"

Первые шаги противодействия при требовании предъявить багажник/салон автомобиля к досмотру:

1. Потребовать указать причину проведения досмотра,

Досмотр может быть выполнен только ПОСЛЕ факта задержания.

В случае задержания обязательно должен быть составлен протокол задержания.

Если протокол НЕ составлен - человек НЕ является задержанным.

Только ПОСЛЕ составления протокола задержания у работников милиции появляется право на досмотр личных вещей и транспортных средств.

2. Потребовать работника ГАИ разъяснить (зачитать) ваши права и вручить их разъяснение в письменном виде, к чему обязывает ст. 5 Закона "О милиции". Можно (нужно) осознанно ставить пытающихся "беспредельничать" работников ГАИ перед необходимостью САМОСТОЯТЕЛЬНО вскрывать замки, открывать двери и дверцы. Для производства досмотра автомобиля должны иметься фактические ОСНОВАНИЯ - либо зарегистрированная в ЖРЗПЗ информация, либо совершение правонарушения и админзадержание водителя транспортного средства с составлением соответствующих протоколов, либо производство следственных действий в соответствии с Уголовно-процессуальным кодексом.

Алгоритм действий в случае остановки автомобиля и желания ГАИ досмотреть багажник (салон):

1. По требованию работника милиции остановиться.

2. Не выходить из машины.

3. Выслушать представление работника ГАИ, в котором он обязан назвать свою фамилию и звание (основание - ч. 2 ст. 5 Закона "О милиции").
4. Узнать причину остановки (основание - пп. "в" п. 2.14 ПДД).
5. В случае проявления первых признаков невежливого отношения потребовать предъявить служебное удостоверение (основание - ч. 2 ст. 5 Закона "О милиции") и переписать (для возможной подачи жалоб в прокуратуру и суд). Переписать номер жетона работника ГАИ.
6. Передать документы на право управления транспортным средством.
7. При требовании предъявить содержимое багажника (либо салона) потребовать пояснения причин досмотра транспортного средства (основание - пп. "в" п. 2.14 ПДД). Разъяснить работнику ГАИ, что досмотр транспортных средств проводится только в случаях административного задержания и задержания лиц, подозреваемых в совершении преступления.
8. Если до сего момента не отпускает, то предложить составить протокол админзадержания либо протокол задержания по подозрению в совершении преступления.
9. Потребовать разъяснить (зачитать) права задержанного лица и вручить их разъяснение в письменном виде (основание - ч. 8 ст. 5 Закона "О милиции").
10. Если и после это не отпускает - позвонить по телефону доверия Департамента ГАИ МВД Украины (044) 272-46-59 или в своем городе, и сообщить о попытке провести незаконный досмотр транспортного средства.
11. "Дождать" вежливым предложением вскрыть багажник самостоятельно и предупредить, что все действия, которые собирается осуществить ИДПС своими руками, требуют присутствия двух понятых и обязательного составления протокола досмотра, осмотра либо обыска (основание - ч. ч. 4, 5 ст. 264 КоАП, ст. ст. 181, 188, 190, 191 УПК).
12. Обжаловать действия работников ГАИ в прокуратуру (суд).

Изъятие номерных знаков

(Ст. 37 Закона "О дорожном Движении") на сегодняшний день служит средством запрета эксплуатации транспортных средств, и исключительно в случае:

(Изъятие номерных знаков в иных случаях не допускается)

1. переоборудования транспортных средств с нарушением требований этого Закона;
2. технических неполадок, при которых эксплуатация транспортных средств не допускается;
3. несоответствия регистрационных данных записям в свидетельстве о регистрации (техническом паспорте, техническом или регистрационном талоне);
4. несоответствия государственных номерных знаков требованиям стандартов или регистрационным документам;
5. отсутствия талона о прохождении государственного технического осмотра.

Изъятие водительского удостоверения органами Госавтоинспекции до рассмотрения административного дела судом и вынесения постановления о лишении гражданина права управления транспортными средствами не допускается.

Если Вас лишили прав по решению суда, подавайте апелляцию. Имея копию апелляции с регистрационным номером, Вы имеете право управлять автомобилем до решения апелляционного суда (которое, обычно, принимается через несколько месяцев), т.к. апелляция ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ исполнение решения суда первой инстанции.

Изъятие автомобиля (с последующим возвратом стоимости) возможно (не обязательно) как исключительно в случаях, установленных КоАП, а именно в случае повторного на протяжении года совершения одного из следующих нарушений (Управление водителями транспортными средствами):

1. не зарегистрированными (перерегистрированными) в установленном порядке;
2. с поддельным номерным знаком;
3. без номерного знака или с номерным знаком, не принадлежащим этому средству;
4. с преднамеренно скрытым номерным знаком;
5. в состоянии опьянения;

а также: уклонения лиц, которые руководят транспортными средствами, от прохождения в соответствии с установленным порядком осмотра на состояние опьянения.

Определение аварийной обстановки содержится в ч.4 ст.122 Кодекса об административных правонарушениях (КоАП):

“Порушення... що спричинили створення аварійної обстановки, тобто примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вживати інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян, тягнуть за собою накладення штрафу від двох до чотирьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортним засобом на строк від шести місяців до одного року” . слід поцікавитися у ДАІ-шника, яка причина зупинки і що саме Ви порушили. Якщо ж Ви виявили, що порушень немає, а Вас зупинили за підозрою, що автомобіль перебуває у розшуку – то слід з’ясувати – хто і коли оголосив розшук машини схожої моделі та демонстративно записати відомості про ДАІ-шника і про викрадений автомобіль. співробітникам ДАІ, заборонено темної пори доби зупиняти транспортні засоби для перевірки на неосвітлених ділянках доріг і вулиць одиночним нарядом та нарядом на автомобілях без спеціального пофарбування, за винятком випадків проведення спеціальних операцій. Отже, якщо Вас зупинили темної пори доби, то поцікавтеся, будь-ласка, яка саме спецоперація проводиться, та запишіть ці відомості.

п.39 Статуту Міліції зазначає, що на кожний маршрут патрулювання (пост) складається картка. Вона видається міліціонерам при виході на службу і здаються ними після її закінчення. Для Вас є важливим знати, що в картці маршрутів вказуються: маршрут наряду, його довжина, межі; час несення служби. У кожного міліціонера повинне бути його особисте службове посвідчення. Надзвичайно важливо та корисно запам’ятати, що працівникам ДАІ забороняється несення дорожньо-патрульної служби без: маршрутних карт, схем безпечних місць нагляду за дорожнім рухом, графіків переміщення між конкретними місцями несення служби, страхувальних ременів до табельної зброї.Цікавим для Вас буде довідатися, що у працівника ДАІ, який заступив на патрулювання повинна бути присутня і спеціальна службова книжка.

Завжди знайте, що Ви можете відмовитись підписати протокол, про що в ньому робиться відповідний запис. Також Ви маєте право подати пояснення і зауваження щодо змісту протоколу, які додаються до нього, а також викласти мотиви своєї відмови від його підписання. Це право надає Вам Закон, а саме – ч.3 ст.256 КУпАП.

Якщо ж Вас не повідомили про час та місце розгляду справи і розглянули справу за Вашої відсутності – Ви можете сміливо оскаржувати постанову у справі як незаконну.Оскарження постанови про накладення адміністративного стягненняЯкщо справа розглядалася органами МВС, то рішення у справі може бути оскаржено, на Ваш вибір – або до вищестоящого органу МВС, або до місцевого суду.Якщо справа розглядалася місцевим судом, то його постанову оскарженню не

підлягає. Вона може бути лише опротестована прокурором. Скаргу на постанову по справі про адміністративне правопорушення може бути подано протягом 10 днів з дня її винесення.

Если остановили без причины

Обратите внимание, что инспектор имеет право останавливать автомобиль, только если его водитель нарушил Правила дорожного движения, и при этом он обязан составить соответствующий админпротокол. Остановка для проверки документов правомерна только в случае проведения спецопераций или же если есть информация о том, что похожее ТС находится в розыске, причем для этого у работников ДПС должна быть соответствующая ориентировка, с которой водитель может ознакомиться. согласно "Закона про милицию" ст. 5 они обязаны по первому вашему требованию предоставить свои ксивы, не имеют права задерживать вас более чем на 20 мин. если больше, то они обязаны составить акт задержания и потом в книге задержания, которая у них есть. Вы должны потавить свою роспись с вашим пояснением.

ПЕРЕДАТЬ / ПРЕДЪЯВИТЬ ДОКУМЕНТЫ

ПДД Украины 2.4

«По требованию работника милиции водитель должен остановиться с соблюдением требований настоящих Правил, а также:

а) передать для проверки документы....

б) дать возможность проверить техническое состояние, номера агрегатов и комплектность транспортного средства» (самому мне не открывать ни багажник, ни капот – пусть он делает, а это все снимать на камеру).

ЗАКОН О СОБСТВЕННОСТИ

статья 4.

1. Собственник по своему усмотрению владеет, пользуется и распоряжается принадлежащим ему имуществом.

2. Собственник вправе совершать в отношении своего имущества любые действия, не противоречащие закону. Он может использовать имущество для осуществления хозяйственной и иной, не запрещенной законом, деятельности, в частности, передавать его безвозмездно либо за плату во владение и пользование другим лицам.

3. Всем собственникам обеспечиваются равные условия осуществления своих прав.

4. Государство непосредственно не вмешивается в хозяйственную деятельность субъектов права собственности.

5. Собственник, осуществляя свои права, обязан не причинять вред окружающей среде, не нарушать права и охраняемые законом интересы граждан, юридических лиц и государства.

При осуществлении своих прав и исполнении обязанностей собственник обязан соблюдать нравственные начала общества.

6. В случаях и в порядке, установленных законодательными актами Украины, деятельность собственника может быть ограничена либо прекращена, или на собственника может быть возложена обязанность допустить ограниченное пользование его имуществом другими лицами.

“ДІЯЛЬНІСТЬ МІЛІЦІЇ ТА ПРАВА ГРОМАДЯН”

Стаття 5 - "... Міліція тимчасово, в межах чинного законодавства, ОБМЕЖУЄ права і свободи громадян, якщо без цього не можуть бути виконані покладені на неї обов'язки, й зобов'язана дати їм пояснення з цього приводу".

- составление акта о задержании с моей подписью
- занесение записи в книгу задержаний
- задержание не более 2 часов

В случае если проблемы с тем, что не передал документы, то это считается как «управление без документов» (штрафплощадка спорна в этом случае). КУпАП

Стаття 126. Керування транспортними засобами особами, які не мають права керування або водіями, які не мають при собі чи не пред'явили для перевірки відповідних документів ...

Керування транспортними засобами водіями, які не мають при собі або не пред'явили (мы предъявили) чи не передали для перевірки посвідчення, реєстраційних та інших документів, що підтверджують право на керування чи розпорядження транспортним засобом, дорожнього (маршрутного) листа та документів на вантаж, що перевозиться (крім власників транспортних засобів, які використовують їх в індивідуальних некомерційних цілях), талона про проходження державного технічного огляду, а у випадках, передбачених законодавством, страхового поліса про укладання договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, - тягне за собою накладення штрафу від 0,5 до одного неоподаткованого мінімуму доходів громадян.

приказ 482 от 30.06.98г.

Як учасник дорожнього руху водій зобов'язаний:

- зупинятися, із дотриманням правил зупинки, на вимогу працівника міліції (позаштатного співробітника чи дружинника Державтоінспекції, які мають відповідне посвідчення);
- мати при собі та на вимогу працівників міліції (позаштатного співробітника чи дружинника Державтоінспекції, які мають відповідне посвідчення) **пред'являти** для перевірки посвідчення, реєстраційні та інші документи згідно з Переліком (додаток 1 до Типових рекомендацій щодо взаємовідносин міліції з учасниками дорожнього руху та власниками транспортних засобів);

Статья 81. Эксплуатация автотранспортных и других передвижных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в отработанных газах

Эксплуатация гражданами автотранспортных и других передвижных средств и установок, в которых содержание загрязняющих веществ в отработанных газах, а также уровень влияния физических факторов, осуществляемый, образуемый ими во время работы, превышают установленные нормативы, -

влечет за собой наложение штрафа от тридцати до пятидесяти необлагаемых минимумов доходов граждан

510-850 грн

Начальник или зам. начальника подразделения ГАИ

121. Нарушение водителями правил эксплуатации транспортных средств, правил пользования ремнями безопасности или мотошлемами

(1) Управление водителями транспортными средствами, имеющими неисправности тормозной системы, рулевого управления, тягово-сцепного устройства, внешних световых приборов (в

темное время суток) или другие технические неисправности, с которыми в соответствии с установленными правилами эксплуатация их запрещается, или переоборудованными с нарушением соответствующих правил, норм и стандартов, или такими, которые своевременно не прошли государственного технического осмотра, - влечет за собой наложение штрафа от двадцати до двадцати пяти необлагаемых минимумов доходов граждан

340-425 грн

Задержание ТС

Изъятие талона ГТО

Сотрудник ГАИ

(2) Управление водителями транспортными средствами, которые используются для предоставления услуг по перевозке пассажиров и имеют неисправности, предусмотренные частью первой этой статьи, или техническое состояние и оборудование которых не отвечает требованиям стандартов, правил дорожного движения и технической эксплуатации, - влечет за собой наложение штрафа от сорока до пятидесяти необлагаемых минимумов доходов граждан

680-850 грн

Задержание ТС

Изъятие талона ГТО

Сотрудник ГАИ

(3) Повторное в течение года совершение любого из нарушений, предусмотренных частью первой или второй настоящей статьи, - влечет за собой лишение права управления транспортными средствами на срок от трех до шести месяцев или административный арест на срок от пяти до десяти суток.

Изъятие ВУ

Задержание ТС

Изъятие талона ГТО

СУД

(4) Нарушение правил пользования ремнями безопасности или мотошлемами - влечет за собой наложение штрафа от трех до пяти необлагаемых минимумов доходов граждан

51-85 грн

Сотрудник ГАИ

(5) Управление водителями транспортными средствами, не зарегистрированными или не перерегистрированными в установленном порядке, без номерного знака или с номерным знаком, который не принадлежит этому средству или не соответствует требованиям стандартов, или с номерным знаком, закрепленным в неустановленном для этого месте, закрытым другими предметами или загрязненным, что не позволяет четко определить символы номерного знака, перевернутым или неосвещенным, а также без талона о прохождении государственного технического осмотра или с талоном, который не принадлежит этому средству или не отвечает требованиям стандарта, - влечет за собой наложение штрафа от десяти до пятнадцати необлагаемых минимумов доходов граждан.

180-255 грн

Задержание ТС

Сотрудник ГАИ

(6) Повторное в течение года совершение любого из нарушений, предусмотренных частью пятой настоящей статьи, - влечет за собой наложение штрафа от пятнадцати до тридцати необлагаемых минимумов доходов граждан или общественные работы на срок от тридцати до сорока часов, с возмездным изъятием транспортного средства или без такового

255-510 грн

[Задержание ТС](#)
[СУД](#)

Примечание. Под транспортными средствами в статьях 121-126, 127-1 - 128-1, частях первой и второй статье 129, частях первой - четвертой статье 130, статьях 132-1, 133-1, 133-2, 139 и 140 следует понимать все виды автомобилей, трактора и другие самоходные машины, трамваи и троллейбусы, а также мотоциклы и другие транспортные средства;

Статья 121-1. Эксплуатация водителями транспортных средств, идентификационные номера составных частей которых не соответствуют записям в регистрационных документах

Эксплуатация водителями транспортных средств, идентификационные номера составных частей которых не соответствуют записям в регистрационных документах, уничтожены или подделаны, - влечет за собой наложение штрафа от пятнадцати до двадцати необлагаемых минимумов доходов граждан

[255-340 грн](#)

[Задержание ТС](#)
[Сотрудник ГАИ](#)

Статья 121-2. Нарушение правил перевозки пассажиров при оказании услуг по перевозке пассажиров

(1) Перевозка водителями транспортных средств, работающих в режиме маршрутных такси, пассажиров более максимального количества, предусмотренного технической характеристикой транспортного средства или определенного в регистрационных документах на это транспортное средство, а также перевозка водителями транспортных средств, осуществляющих междугородние или международные перевозки, пассажиров, количество которых превышает количество мест для сидения, предусмотренного технической характеристикой транспортного средства или определенного в регистрационных документах на это транспортное средство, - влечет за собой наложение штрафа от десяти до пятнадцати необлагаемых минимумов доходов граждан.

[170-255 грн](#)

[Сотрудник ГАИ](#)

(2) Нарушение водителями транспортных средств, работающих в режиме маршрутных такси правил остановки во время осуществления посадки (высадки) пассажиров, - влечет за собой наложение штрафа от пятнадцати до двадцати необлагаемых минимумов доходов граждан.

[255-340 грн](#)

[Сотрудник ГАИ](#)

(3) Перевозка пассажиров на автобусном маршруте, протяженностью свыше пятисот километров одним водителем, - влечет за собой наложение штрафа от десяти до пятнадцати необлагаемых минимумов доходов граждан

[170-255 грн](#)

[Сотрудник ГАИ](#)

Статья 122. Превышение водителями транспортных средств установленных ограничений скорости движения, проезд на запрещающий сигнал регулирования дорожного движения и нарушение других правил дорожного движения

(1) Превышение водителями транспортных средств установленных ограничений скорости движения транспортных средств более чем на двадцать километров в час, нарушение требований дорожных знаков и разметки проезжей части дорог, правил перевозки грузов, буксировки транспортных средств, остановки, стоянки, проезда пешеходных переходов, непредоставление

преимущества в движении пешеходам на нерегулируемых пешеходных переходах, а так же нарушение установленного для транспортных средств запрета двигаться по тротуарам или пешеходным дорожкам, -
влекут за собой наложение штрафа от пятнадцати до двадцати необлагаемых минимумов доходов граждан.

255-340 грн

[Сотрудник ГАИ](#)

(2) Нарушение водителями транспортных средств правил проезда перекрестков, остановок транспортных средств общего пользования, проезд на запрещающий сигнал светофора или жест регулировщика, непредоставление преимущества в движении маршрутным транспортным средствам, нарушение правил обгона и встречного разъезда, безопасной дистанции или интервала, расположения транспортных средств на проезжей части, нарушение правил движения автомагистралями, пользования внешними осветительными приборами или предупредительными сигналами при начале движения или изменении его направлении, использование этих приборов и их переоборудование с нарушением требований соответствующих стандартов, пользование водителем во время движения транспортными средствами связи, не оборудованными техническими устройствами, позволяющими вести переговоры без помощи рук (за исключением водителей оперативных транспортных средств во время выполнения ими неотложного служебного задания), а так же нарушение правил учебной езды, -
влекут за собой наложение штрафа от двадцати пяти до тридцати необлагаемых минимумов доходов граждан

425-510 грн

[Сотрудник ГАИ](#)

(3) Превышение водителями транспортных средств установленных ограничений скорости движения транспортных средств более чем на пятьдесят километров в час, непредоставление преимущества в движении транспортным средствам аварийно-спасательных служб, скорой медицинской помощи, пожарной охраны, милиции, которые движутся с включенными специальными световыми или звуковыми сигнальными устройствами, а также нарушение правил остановки, стоянки, которые создают препятствия дорожному движению или угрозу безопасности движения, -

влекут за собой наложение штрафа от тридцати до сорока необлагаемых минимумов доходов граждан или общественные работы на срок от тридцати до сорока часов.

510-680 грн

[СУД](#)

(4) Нарушения, предусмотренные частями первой, второй или третьей настоящей статьи, повлекшие создание аварийной обстановки, а именно: вынудили других участников дорожного движения резко изменить скорость, направление движения или принять другие меры по обеспечению личной безопасности или безопасности других граждан, которые подтверждены фактическими данными, а именно: объяснениями лица, которое привлекается к административной ответственности, потерпевшего, свидетелей, показаний технических приборов и средств фото-и видеонаблюдения и другими документами,-
влекут за собой наложение штрафа от сорока до пятидесяти необлагаемых минимумов доходов граждан или лишение права управления транспортными средствами на срок от шести месяцев до одного года.

680-850 грн.

[Изъятие ВУ](#)

[СУД](#)

Статья 122-2. Невыполнение водителями требований об остановке.

Невыполнение водителями требований работника милиции, а водителями военных транспортных средств - требований должностного лица военной инспекции безопасности дорожного движения Военной службы правопорядка в Вооруженных Силах Украины об остановке транспортного средства, -

влечет за собой наложение штрафа от девяти до одиннадцати необлагаемых минимумов доходов граждан или лишение права управления транспортными средствами на срок от трех до шести месяцев

153-187 грн

Изъятие ВУ

СУД

122-4. Оставление места дорожно-транспортного происшествия

Оставление водителями транспортных средств, другими участниками дорожного движения в нарушение установленных правил места дорожно-транспортного происшествия, к которой они причастны, -

влечет за собой наложение штрафа от пятнадцати до восемнадцати необлагаемых минимумов доходов граждан или общественные работы на срок от тридцати до сорока часов, либо административный арест на срок от десяти до пятнадцати суток

255-306 грн

СУД

Статья 122-5. Нарушение порядка установки и использования специальных световых или звуковых сигнальных устройств.

Нарушения определенного порядка установки и использования на транспортных средствах специальных световых или звуковых сигнальных устройств, -

влечет за собой наложение штрафа от пятидесяти до шестидесяти необлагаемых минимумов доходов граждан с конфискацией специальных световых или звуковых сигнальных устройств или без таковой.

850-1020 грн

Изъятие устройств

СУД

Статья 123. Нарушение водителями транспортных средств правил проезда железнодорожных переездов

(1) Выезд водителей на железнодорожный переезд на запрещающий сигнал светофора или жест регулировщика или дежурного по переезду, при закрытом шлагбауме или когда к переезду приближается поезд, -

влечет за собой наложение штрафа в размере от двадцати до двадцати пяти необлагаемых минимумов доходов граждан.

340-425 грн

Сотрудник ГАИ

(2) Другие нарушения правил проезда железнодорожных переездов, кроме предусмотренных частью первой этой статьи, -

влекут за собой наложение штрафа от пятнадцати до двадцати необлагаемых минимумов доходов граждан.

255-340 грн

Сотрудник ГАИ

(3) Нарушения, предусмотренные частью первой или второй этой статьи, которые повлекли создание аварийной обстановки и подтверждены фактическими данными, а именно: объяснениями лица, которое привлекается к административной ответственности, свидетелями, показаниями технических приборов и средствами фото- и видеонаблюдения, и другими документами, -

влекут за собой наложение штрафа от двадцати до сорока необлагаемых минимумов доходов граждан или лишения права управления транспортными средствами на срок от одного до двух лет, или общественные работы на срок от сорока до шестидесяти часов

340-680 грн

Изъятие ВУ
СУД

Статья 124. Нарушение правил дорожного движения, повлекшее повреждение транспортных средств, грузов, автомобильных дорог, улиц, железнодорожных переездов, дорожных сооружений или другого имущества.

Нарушения участниками дорожного движения правил дорожного движения, повлекшие повреждение транспортных средств, грузов, автомобильных дорог, улиц, железнодорожных переездов, дорожных сооружений или другого имущества, - влечет за собой наложение штрафа от двадцати до двадцати пяти необлагаемых минимумов доходов граждан или лишения права управления транспортными средствами на срок от шести месяцев до одного года

340-425 грн

Изъятие ВУ
СУД

Статья 124-1. Непредоставление транспортных средств работникам милиции и медицинским работникам, а также непредоставление военных транспортных средств должностным лицам Военной службы правопорядка в Вооруженных Силах Украины

Непредоставление должностными лицами предприятий, учреждений, организаций и гражданами транспортных средств, которые им принадлежат, работникам милиции и медицинским работникам, а также непредоставление военных транспортных средств должностным лицам Военной службы правопорядка в Вооруженных Силах Украины в установленных законом безотлагательных случаях, - влечет за собой наложение штрафа от четырех до восьми необлагаемых минимумов доходов граждан.

68-136 грн

Начальник или зам. начальника подразделения ГАИ

Статья 125. Другие нарушения правил дорожного движения

Другие нарушения правил дорожного движения, кроме предусмотренных статьями 121-128, частями первой и второй статье 129, статьями 139 и 140 этого Кодекса, - влекут за собой предупреждение.

Сотрудник ГАИ

Статья 126. Управление транспортными средствами лицами, которые не имеют соответствующих документов или не предъявили их для проверки

(1) Управление транспортными средствами водителями, которые не имеют при себе или не предъявили или не передали для проверки водительское удостоверение соответствующей категории, талона к нему, регистрационных и других документов, которые подтверждают право пользования или распоряжения транспортным средством, а в случаях, предусмотренных законодательством, должным образом оформленного дорожного (маршрутного) листа или документов на груз, который перевозится, лицензионной карточки на транспортное средство, а так же полиса (договора) обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств (страхового сертификата "Зеленая карта"), - влечет за собой наложение штрафа от двадцати пяти до пятидесяти необлагаемых минимумов доходов граждан.

425-850 грн

Задержание ТС
Сотрудник ГАИ

(2) Управление транспортным средством лицом, которое не имеет права управления таким транспортным средством, или передача управления транспортным средством лицу, которое не

имеет права управления таким транспортным средством, -
влечет за собой наложение штрафа от тридцати до тридцати пяти необлагаемых минимумов доходов граждан.

510-595 грн

Начальник или зам. начальника подразделения ГАИ

(3) Управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, -
влечет за собой наложение штрафа от тридцати до пятидесяти необлагаемых минимумов доходов граждан.

510-850 грн

Начальник или зам. начальника подразделения ГАИ

Примечание: Положение частей первой и второй этой статьи не применяются к лицам, которые в установленном порядке обучаются вождению транспортного средства

Статья 127. Нарушение правил дорожного движения пешеходами, велосипедистами, лицами, которые управляют гужевым транспортом, и погонщиками животных

(1) Невыполнение пешеходами сигналов регулировки дорожного движения, переход ими проезжей части в неустановленных местах или непосредственно перед транспортными средствами, которые приближаются, невыполнение других правил дорожного движения - влечет за собой предупреждение или наложение штрафа от трех до пяти необлагаемых минимумов доходов граждан

51-85 грн

Сотрудник ГАИ

(2) Нарушение правил дорожного движения лицами, которые управляют велосипедами, гужевым транспортом или погонщиками животных -
влечет за собой наложение штрафа от пяти до восьми необлагаемых минимумов доходов граждан.

85-136 грн

Сотрудник ГАИ

(3) Те же нарушения, совершенные лицами, указанными в частях первой или второй этой статьи, которые находятся в состоянии опьянения -
влекут за собой наложение штрафа от восьми до десяти необлагаемых минимумов доходов граждан.

136-170 грн

Начальник или зам. начальника подразделения ГАИ

(4) Нарушения, предусмотренные частью первой или второй настоящей статьи, которые повлекли создание аварийной обстановки, -
влекут за собой наложение штрафа от десяти к пятнадцати необлагаемых минимумов доходов граждан или общественные работы на срок от двадцати до сорока часов

170-255 грн

СУД

Статья 127-1. Нарушение порядка проверки технического состояния транспортного средства

(1) Ненадлежащее проведение проверки технического состояния транспортного средства и выдача соответствующего документа о его технической исправности, -
влечет за собой наложение штрафа на лицо, ответственное за выдачу документа о технической исправности транспортного средства, от девяноста до ста необлагаемых минимумов доходов граждан

1530-1700 грн

Начальник или зам. начальника подразделения ГАИ

(2) Выдача талона о прохождении государственного технического осмотра без документа, который подтверждает техническую исправность транспортного средства, - влечет за собой наложение штрафа на должностные лица от девяноста до ста необлагаемых минимумов доходов граждан

1530-1700 грн

СУД

Статья 130. Управление транспортными средствами или судами лицами, которые находятся в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения или под воздействием лекарственных препаратов, которые снижают их внимание и скорость реакции

(1) Управление транспортными средствами лицами в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения или под воздействием лекарственных препаратов, которые снижают их внимание и скорость реакции, а также передача управления транспортным средством лицу, которое находится в состоянии такого опьянения или под воздействием таких лекарственных препаратов, а также отказ лица, которое управляет транспортным средством, от прохождения в соответствии с установленным порядком обследования на состояние алкогольного, наркотического или иного опьянения или относительно употребления лекарственных препаратов, которые снижают внимание и скорость реакции, -

влечет за собой наложение штрафа на водителей от ста пятидесяти до двухсот необлагаемых минимумов доходов граждан или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до двух лет, или общественные работы на срок от сорока до пятидесяти часов, или административный арест на срок от семи до десяти суток и для других лиц - наложение штрафа от ста пятидесяти до двухсот необлагаемых минимумов доходов граждан или общественные работы на срок от сорока до пятидесяти часов, или административный арест на срок от семи до десяти суток.

2550-3400 грн

Изъятие ВУ

Задержание ТС (если в машине нет другого трезвого водителя с ВУ)

СУД

(2) Повторное на протяжении года совершение любого из нарушений, предусмотренных частью первой этой статьи, -

влечет за собой для водителей лишение права управления транспортными средствами на срок от двух до трех лет с возмездным изъятием транспортного средства или без такового или общественные работы на срок от пятидесяти до шестидесяти часов, или административный арест на срок от десяти до пятнадцати суток, и для других лиц - возмездное изъятие транспортного средства или без такового или общественные работы на срок от пятидесяти до шестидесяти часов, или административный арест от десяти до пятнадцати суток.

Изъятие ВУ

Задержание ТС

СУД

(3) Действия, предусмотренные частью первой этой статьи, совершенные лицом, которое дважды на протяжении года подвергалось административному взысканию за управление транспортными средствами в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения или под воздействием лекарственных препаратов, которые снижают их внимание и скорость реакции, за отказ от прохождения в соответствии с установленным порядком обследования на состояние алкогольного, наркотического или иного опьянения или под воздействием лекарственных препаратов, которые снижают их внимание и скорость реакции, -

влекут за собой для водителей лишение права управления транспортными средствами сроком до десяти лет с возмездным изъятием транспортного средства, и для других лиц - возмездное изъятие транспортного средства.

Изъятие ВУ

Задержание ТС

СУД

(4) Употребление водителем транспортного средства после дорожно-транспортного происшествия с его участием алкоголя, наркотиков, а также лекарственных препаратов, изготовленных на их основе (кроме входящих в официально утвержденный состав аптечки или назначенных медицинским работником), или после того, как транспортное средство было остановлено по требованию работника милиции, до проведения уполномоченным лицом медицинского обследования с целью установления состояния алкогольного, наркотического или иного опьянения или относительно употребления лекарственных препаратов, которые снижают его внимание и скорость реакции, до принятия ими решения об освобождении от проведения такого обследования, влечет за собой лишение права управления транспортными средствами на срок от двух до трех лет или административный арест на срок от десяти до пятнадцати суток.

Изъятие ВУ

Задержание ТС (если в машине нет другого трезвого водителя с ВУ)

СУД

Статья 254. Составление протокола об административном правонарушении

О совершении административного правонарушения составляется протокол уполномоченными на то должностным лицом или представителем общественной организации или органа общественного самоуправления.

Протокол об административном правонарушении, в случае его оформления, составляется в двух экземплярах, один из которых под расписку вручается лицу, которое привлекается к административной ответственности.

Протокол не составляется в случаях, предусмотренных статьей 258 этого Кодекса

Статья 256. Содержание протокола об административном правонарушении

В протоколе об административном правонарушении указываются: дата и место его составления, должность, фамилия, имя, отчество лица, которое составило протокол; сведения о лице, которое привлекается к административной ответственности; место, время совершения и суть административного правонарушения; нормативный акт, предусматривающий ответственность за данное правонарушение; фамилии, адреса свидетелей и потерпевших, если они есть; объяснения лица, которое привлекается к административной ответственности; другие сведения, необходимые для разрешения дела. Если правонарушением причинен материальный ущерб, об этом также отмечается в протоколе.

Протокол подписывается лицом, которое его составило, и лицом, которое привлекается к административной ответственности, при наличии свидетелей и пострадавших протокол может быть подписан также и этими лицами.

В случае отказа лица, которое привлекается к административной ответственности, от подписания протокола в нем делается запись об этом. Лицо, которое привлекается к административной ответственности, вправе представить объяснения и замечания по содержанию протокола, которые прилагаются к протоколу, а также изложить мотивы своего отказа от его подписания.

При составлении протокола лицу, которое привлекается к административной ответственности, разъясняются его права и обязанности, предусмотренные статьей 268 этого Кодекса, о чем делается отметка в протоколе.

Статья 258. Случаи, когда протокол об административном правонарушении не составляется

Протокол не составляется в случае совершения административных правонарушений,

предусмотренных статьями 70, 73, 77, частями первой и третьей статьи 85, статьей 153, если размер штрафа не превышает три необлагаемых минимума доходов граждан, статьей 107 (в случаях совершения правонарушений, перечисленных в части третьей статьи 238), частью третьей статьи 109, статьями 110, 115, частями первой, третьей и пятой статьи 116, частью третьей статьи 116-2, частями первой и третьей статьи 117 (при наложении административного взыскания в виде предупреждения на месте совершения правонарушения), статьями 118, 119, статьями 134, 135 этого Кодекса, если лицо не оспаривает допущенное нарушение и административное взыскание, что на него налагается.

Протоколы не составляются и в других случаях, когда в соответствии с законом штраф налагается и взыскивается, а предупреждение оформляется на месте совершения правонарушения. В случаях, предусмотренных частью первой этой статьи, уполномоченными органами (должностными лицами) на месте совершения правонарушения выносится постановление по делу об административном правонарушении в соответствии с требованиями статьи 283 этого Кодекса

Если во время составления постановления по делу об административном правонарушении лицо оспорит допущенное нарушение и административное взыскание, которое на него налагается, то уполномоченное должностное лицо обязано составить протокол об административном правонарушении в соответствии с требованиями статьи 256 этого Кодекса. Этот протокол является приложением к постановлению по делу об административном правонарушении.

Постановление по делу об административном правонарушении составляется в двух экземплярах, один из которых вручается лицу, которое привлекается к административной ответственности.

В случае выявления административного правонарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, зафиксированного с помощью работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, которые имеют функции фото- и киносъемки, видеозаписи или средств фото- и киносъемки, видеозаписи, протокол об административном правонарушении не составляется, а постановление по делу об административном правонарушении выносится без участия лица, которое привлекается административной ответственности.

Копии постановления по делу об административном правонарушении и материалов, зафиксированных с помощью работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, которые имеют функции фото- и киносъемки, видеозаписи или средств фото- и киносъемки, видеозаписи, высылаются лицу, которое привлекается к административной ответственности, в течение трех дней со дня вынесения такого постановления

Глава 20. Меры обеспечения производства дела об административном правонарушении.

Статья 265-1. Временное изъятие удостоверения водителя

В случае наличия оснований полагать, что водителем совершено нарушение, за которое в соответствии с этим Кодексом может быть наложено административное взыскание в виде лишения права управления транспортными средствами, работник Государственной автомобильной инспекции временно изымает удостоверение водителя до вступления в законную силу постановления по делу об административном правонарушении, но не более чем на три месяца с момента такого изъятия, и выдает временное разрешение на право управления транспортными средствами.

О временном изъятии удостоверения водителя делается запись в протоколе об административном правонарушении.

По окончании трехмесячного срока временного изъятия удостоверения водителя, в случаях, если судом не принято решение относительно лишения водителя права управления транспортным средством или если дело об административном правонарушении не рассмотрено в установленный законом срок, лицо имеет право обратиться за получением изъятых документов.

Такое обращение лица является обязательным для его выполнения независимо от стадии

решения по делу об административном правонарушении.

За представление такого обращения и возвращение лицу временно изъятого удостоверения водителя не может взиматься плата.

Порядок временного изъятия удостоверения водителя определяется Кабинетом Министров Украины.

Статья 265-2. Временное задержание транспортных средств

В случае наличия оснований считать, что водителем совершены нарушения, предусмотренные частями первой, второй, третьей, пятой и шестой статьи 121, статьями 121-1, 126, частями первой, второй, третьей и четвертой статьи 130, статьями 132-1, 206-1 этого Кодекса, работник Государственной автомобильной инспекции временно задерживает транспортное средство путем блокирования или доставляет его для хранения на специальную площадку или стоянку (если размещение задержанного транспортного средства существенно препятствует дорожному движению), в том числе с помощью специального автомобиля - эвакуатора.

О временном задержании делается соответствующая запись в протоколе об административном правонарушении.

После временного задержания транспортного средства работник Государственной автомобильной инспекции обязан предоставить лицу возможность сообщить о временном задержании транспортного средства и своем местонахождении другому лицу по собственному выбору и принять меры относительно возвращения автомобиля к месту постоянной дислокации, а также запрещает эксплуатацию транспортного средства до устранения неисправностей, обнаруженных в процессе его осмотра.

Транспортное средство может быть временно задержано сроком до вынесения решения по делу об административном правонарушении, но на срок не более трех дней с момента такого задержания.

По окончании трехдневного срока временного задержания транспортного средства лицо имеет право обратиться за получением временно задержанного транспортного средства. Такое обращение лица есть обязательным для его выполнения независимо от стадии решения дела об административном правонарушении.

За представление такого обращения и возвращение лицу временно задержанного транспортного средства не может взиматься плата.

Порядок временного задержания и хранения транспортных средств на специальных площадках и стоянках определяется Кабинетом Министров Украины.

Статья 265-3. Временное изъятие талона о прохождении государственного технического осмотра или лицензионной карточки на транспортное средство

В случае эксплуатации транспортного средства, которое имеет неисправности тормозной системы, рулевого управления, тягово-сцепного устройства, внешних световых приборов (в темное время суток), или не укомплектованного в соответствии с назначением или имеет другие технические неисправности, с которыми в соответствии с установленными правилами эксплуатация его запрещается, или переоборудованного с нарушением соответствующих правил, норм и стандартов, или является таким, которое своевременно не прошло государственного технического осмотра, - работник Государственной автомобильной инспекции временно изымает талон о прохождении государственного технического осмотра.

В случае эксплуатации транспортного средства во время предоставления услуг по перевозке пассажиров или грузов без отметок в путевом листе о прохождении периодического предрейсового медицинского осмотра и проверке технического состояния транспортного средства, без удостоверения водителя соответствующей категории, а также направления в рейс одного водителя при осуществлении пассажирских перевозок на автобусный маршрут протяженностью свыше пятисот километров работник Государственной автомобильной инспекции временно изымает лицензионную карточку на транспортное средство.

О временном изъятии талона о прохождении государственного технического осмотра или

лицензионной карточки на транспортное средство составляется соответствующий акт. Порядок временного изъятия талона о прохождении государственного технического осмотра или лицензионной карточки на транспортное средство определяется Кабинетом Министров Украины

Статья 268. Права лица, которое привлекается к административной ответственности

(Положения части первой статьи 268, согласно которому ограничивается право на свободный выбор лицом, которое привлекается к административной ответственности, как защитника своих прав, кроме адвоката, другого специалиста в области права, который по закону имеет право на предоставление правовой помощи лично или по поручению юридического лица утратили силу как таковые, которые являются неконституционными на основании Решения Конституционного Суда N 13-рп/2000 (v013p710-00) от 16.11.2000)

Лицо, которое привлекается к административной ответственности имеет право: знакомиться с материалами дела, давать объяснения, предъявлять доказательства, заявлять ходатайства, при рассмотрении дела пользоваться юридической помощью адвоката, другого специалиста в области права, который по закону имеет право на предоставление правовой помощи лично или по поручению юридического лица, выступать на родном языке и пользоваться услугами переводчика, если не владеет языком, на котором ведется производство; обжаловать постановление по делу. Дело об административном правонарушении рассматривается в присутствии лица, которое привлекается к административной ответственности.

При отсутствии этого лица дело может быть рассмотрено лишь в случаях, когда имеются данные о своевременном его извещении о месте и времени рассмотрения дела и если от него не поступило ходатайство об отсрочке рассмотрения дела.

При рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных частью первой статьи 44, статьями 51, 146, 160, 160-2, 173, частью третьей статьи 178, статьями 185, 185-1, частью первой статьи 185-3, статьями 185-7 и 187 этого Кодекса, присутствие лица, которое привлекается к административной ответственности, является обязательным. В случае уклонения его от явки по вызову органа внутренних дел или судьи районного, районного в городе, городского или межрайонного суда это лицо может быть органом внутренних дел (милицией) подвергнуто приводу.

Законами Украины могут быть предусмотрены и другие случаи, когда явка лица, которое привлекается к административной ответственности, в орган (должностному лицу), который решает дело, является обязательным.

Глава 27. Производство по исполнению постановления о наложении штрафа

Статья 307. Сроки и порядок исполнения постановления о наложении штрафа

Штраф должен быть оплачен нарушителем не позднее, чем через пятнадцать дней со дня вручения ему постановления о наложении штрафа, а в случае обжалования или опротестования такого постановления - не позднее чем через пятнадцать дней со дня извещения об оставлении жалобы или протеста без удовлетворения.

В случае отсутствия самостоятельного заработка у лиц в возрасте от шестнадцати до восемнадцати лет, которые совершили административное правонарушение, штраф взимается с родителей или лиц, которые их заменяют.

Штраф, наложенный за совершение административного правонарушения, вносится нарушителем в учреждение банка Украины, за исключением штрафа, который взимается на месте совершения правонарушения, если иное не установлено законодательством Украины.

Статья 308. Принудительное исполнение постановления о взыскании штрафа

В случае неуплаты правонарушителем штрафа в срок, установленный частью первой статьи 307 этого Кодекса, постановление о наложении штрафа направляется для принудительного исполнения в отдел государственной исполнительной службы по месту жительства нарушителя, работы или по месту нахождения его имущества в порядке, установленном законом.

В порядке принудительного исполнения постановления о взыскании штрафа за совершение административного правонарушения с правонарушителя взимается: двойной размер штрафа, определенного в соответствующей статье этого Кодекса; расходы на учет указанных правонарушений.

Размер расходов на учет правонарушений определяется Кабинетом Министров Украины

Статья 309. Исполнение постановления о наложении штрафа, который взимается на месте совершения административного правонарушения

При взыскании штрафа в соответствии со статьей 258 этого Кодекса на месте совершения административного правонарушения нарушителю выдается квитанция установленного образца, являющаяся документом строгой финансовой отчетности.

В случае неуплаты штрафа на месте совершения административного правонарушения производство по делу, а затем исполнение постановления осуществляется в порядке, предусмотренном настоящим Кодексом.

Статья 310. Окончание производства по исполнению постановления о наложении штрафа

Постановление о наложении штрафа, по которому взыскание штрафа проведено полностью, с отметкой об исполнении возвращается органу (должностному лицу), который вынес постановление.

ПАМЯТКА ПРИ СОСТАВЛЕНИИ ПРОТОКОЛА ЗА УПРАВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЕМ ПО ДОВЕРЕННОСТИ, БЕЗ ВРЕМЕННОГО РЕГИСТРАЦИОННОГО ТАЛОНА.

Прежде всего, следует помнить, что само требование временного регистрационного талона, как и регистрации в органах ГАИ доверенностей или иных документов, на основании которых передаётся управление транспортным средством (но не право собственности), не базируется на требованиях закона. Подробнее об этом: <http://vvlaw.com.ua/index.php?id=19>

В случае составления протокола и вынесения постановления необходимо в обязательном порядке, реализуя свои процессуальные права, указать в своих объяснениях следующее.

Ст.210 ГК устанавливает, что государственная регистрация сделок обязательна только в случаях строго установленных законом. Требования закона (а не подзаконного акта) зарегистрировать доверенности на управление или распоряжение транспортным средством не существует. Ст.8 Конституции Украины устанавливает преимущественное действие закона при противоречиях, а ст.19 Конституции – право действовать только в пределах, способом и в порядке, установленных законом (а не подзаконными актами) для должностных лиц органов государственной власти, и возможность обязывания гражданина к совершению каких-либо действий только на основании закона, а не подзаконного акта. Таким образом, обязательной силы требование получения временного регистрационного талона к доверенности или иному документу не имеет.

Ст.126 КоАП Украины предусматривает ответственность за управление транспортным средством

без регистрационных или иных документов, дающих право на управление и/или распоряжение транспортным средством. У водителя были при себе и были предъявлены сотруднику ГАИ водительское удостоверение, свидетельство о регистрации (техпаспорт) – регистрационный документ, и доверенность или иной документ – дающий право на управление и/или распоряжение транспортным средством (в объяснениях указать реквизиты всех этих документов). Таким образом, состава данного правонарушения в действиях водителя нет. Данные пояснения в протоколе помогут в дальнейшем при обжаловании постановления, в том числе и в судебном порядке

Что нужно знать при езде по новым правилам

ЧАСТЬ 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

При остановке Вашего транспортного средства - не выходить из машины. На безлюдной дороге (в темное время суток) опустить дверные фиксаторы вниз.

Разговаривать с работниками ГАИ через слегка приоткрытое стекло.

При обращении к гражданину работник ГАИ обязан назвать свою фамилию, должность и звание, а по Вашему требованию и предъявить служебное удостоверение. **ОБЯЗАТЕЛЬНО:** Услышанные и увиденные данные записать на лист бумаги (в том числе и номер жетона).

Документы на право управления транспортным средством передавать через щель.

На замечания и вопросы: «Почему вы не выходите из машины?» Ваш ответ: «Потому что боюсь незаконных действий» (это ваше право)

Иногда ГАИшники предлагают доставить вас в милицию суд и т.п. для составления протокола.

Законным такое действие будет только в случае (ст. 259 КоАП):

- если на месте нарушения составить протокол невозможно;
- если при себе нет документов, удостоверяющих личность или 2-х свидетелей, которые могут подтвердить личность;

Если при себе есть документы, удостоверяющие личность, либо есть возможность составить протокол на месте, - НЕ СОГЛАШАЙТЕСЬ НИКУДА ЕХАТЬ, это ваше право.

Если уже согласились ехать, запомните: пребывание в ОВД не может быть больше часа.

Если вам предложили сесть в машину ДПС для оформления протокола, то это ваше право решать садиться туда или нет. Никакой Закон не обязывает вас это делать.

Если всё-таки согласились выйти из машины, а у вас в машине пассажир, то выходите оба. Наличие свидетеля с вашей стороны способно свести на нет любые попытки не только «развода» со стороны ГАИ, но зачастую и наказания за действительно совершенное правонарушение. Если сели в машину ГАИ, опустите стекло или оставьте дверь открытой, пусть свидетель слушает весь разговор. На слова ГАИ, что посторонним надо удалиться, спокойно скажите, что это свидетель.

Обвинения инспектора и ваши оправдания строятся на доказательствах. От того, у кого будет больше доказательств (у вас или у инспектора) зависит исход дела. Это очень важно и нужно запомнить.

Доказательствами вашей вины или невинности могут быть:

- протокол;
- ваши пояснения;
- пояснения потерпевших;
- показания потерпевших (в ДТП, создании аварийной обстановки, по нарушениям относительно пешеходов);
- выводами экспертизы;
- вещественные доказательства;
- показания технических средств (в том числе радар, фото-, видео- киноаппараты);
- протоколом изъятия предметов и документов;

- иные документы.

Важно с первых секунд после остановки вашего ТС либо после ДТП собрать и зафиксировать как можно больше доказательств в свою пользу и опровергнуть либо поставить под сомнение доказательства инспектора.

Протокол – основное доказательство вашей вины и от того, как он будет составлен, во многом зависит, понесете вы наказание или нет.

НИКОГДА И НИЧЕГО НЕ ПИШИТЕ В ПРОТОКОЛЕ ПОД ДИКТОВКУ ИНСПЕКТОРА ДПС.

Протокол состоит из двух частей: та, которая заполняется инспектором и та, которая заполняется Вами (она называется «ПОЯСНЕНИЯ»).

После заполнения своей части, ГАИшник предложит вам под диктовку несколькими словами описать нарушение. Если вы это сделаете, шансов доказать вашу невиновность в последующем практически не будет.

Заполненную ГАИшником часть сразу перечитайте и внимательно проверьте.

Любые неправильно написанные данные – исправляйте. Например, вас не спросили про место работы и написали «безработный». Вычеркивайте, пишите, где и кем работаете. Чем больше исправлений в протоколе – тем лучше.

Помните, что инспектор будет вас торопить и в любой момент может вырвать протокол из ваших рук. Ведите себя спокойно, скажите, что вы имеете полное право написать объяснения и действия ГАИшника будете рассматривать как нарушение ваших законных прав.

Графа «ПОЯСНЕНИЯ» очень маленькая, поэтому написать в неё много не получается, но это нужно сделать. Пишите объяснения на отдельном листе (лучше под копирку, её надо возить с собой), а в протоколе в графе "объяснения лица" напишите: «объяснения прилагаются на отдельном листе».

Если этого не сделать и написать что-нибудь, можно серьёзно навредить дальнейшему ходу событий.

ЧТО ОБЯЗАТЕЛЬНО НУЖНО УЧЕСТЬ ПРИ ЗАПОЛНЕНИИ ГРАФЫ «ПОЯСНЕНИЯ»:

1. С самого начала написать: «Не согласен».

2. После этого безусловно указать: «Права, предусмотренные ст. 268 КоАП мне не разъяснили». Сразу ищем в протоколе место, где вы расписываетесь за разъяснения ваших прав и обязанностей и, вместо подписи пишите: «Нет».

3. Далее, если схемы и рисунки не составлялись - добавьте «Схема не составлялась». Это лишит ГАИшника возможности добавить к протоколу схемы, сделав надпись "Водитель от подписи отказался". Если схема составлена в одном экземпляре, пишите: «Копию схемы не дали». Если схема составлялась, в любом случае перед её подписанием пишите прямо на ней: «Не согласен, схема составлена "на глазок" без соблюдения масштаба, без точного измерения расстояний, без привязки к местности».

4. Если есть свидетели, а инспектор не внес их в протокол (обычно ГАИшники говорят "потом на суде приобщите свидетелей если надо") - требуйте вписать в протокол ваших пассажиров в качестве свидетелей. Если инспектор отказывается вписать их в протокол, утверждая, что это – заинтересованные лица, собственноручно вписывайте их в протокол в графу «ПОЯСНЕНИЯ».

5. Если свидетелей нет, поставьте Z в колонке, чтобы свидетели потом "случайным" образом не появились.

6. Важно, чтобы АБСОЛЮТНО все графы протокола были заполнены. Поставьте Z на всех пустых или незаполненных графах.

Протокол должен составляться в 2 экземплярах, один из которых вручается СРАЗУ под расписку.

Подписав протокол, уточните, можете ли вы сразу после подписания забрать копию. Если ГАИшник не отдаёт копию, уточните, почему нельзя, ведь протокол уже составлен, все нужное со стороны инспектора вписано, и он его подписал.

Как указывалось выше, протокол является главным доказательством по делу, поскольку без протокола нельзя составлять Постановление о привлечении к ответственности. Не имея на руках копии протокола вам и обжаловать будет просто НЕЧЕГО.

Новое законодательство предусматривает возможность составления не только протокола, но и постановления о привлечении к административной ответственности НА МЕСТЕ НАРУШЕНИЯ по целому ряду правонарушений (таблица прилагается). Штрафные санкции за такие нарушения колеблются от 51 до 850 гривен.

Постановление инспектора о привлечении Вас к административной ответственности, составленное на месте ЕЩЁ НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ОСНОВАНИЕМ ДЛЯ НЕМЕДЛЕННОЙ ОПЛАТЫ ШТРАФА, так как Законом предусмотрен десятидневный срок для обжалования постановления.

Именно поэтому СТРОГОЕ выполнение всех указанных здесь инструкций позволит избежать бессмысленного и необдуманного наказания и даст надежду на отмену постановления ГАИшника, вынесенного на месте.

Если сомневаетесь, что именно нужно писать, то лучше не пишите ничего, кроме «НЕ СОГЛАСЕН», а просто заявите ходатайства.

Но это не лучший способ защищаться, так как инспектор точно найдёт что написать против вас. В этом случае больше доказательств будет явно у него.

К протоколу можно приложить любые иные документы: вашу схему, показания ваших свидетелей, ваши ходатайства и т.д. Кроме того, при рассмотрении вашего дела можно будет продемонстрировать фото и видеосъёмку, сделанную вами до или после остановки, даже если она сделана мобильным телефоном.

Если у вас есть доказательства, о которых сказано выше ОБЯЗАТЕЛЬНО указывайте в протоколе в графе «ПОЯСНЕНИЯ» следующее:

- к настоящему протоколу мною приложена схема, заявление, и т.д., сделанные/составленные до/после остановки;
- до/после остановки мною снято на фото/видеокамеру место происшествия, светофор, дорожная разметка, перекрёсток и т.п.

Для того, чтобы не допустить молниеносное рассмотрение вашего дела и «впаивания» вам штрафа, необходимо воспользоваться предоставленным вам правом – заявлять ходатайства.

Ходатайства подаются непосредственно инспектору в письменном виде, о чём вы ОБЯЗАТЕЛЬНО собственноручно пишете в графе «ПОЯСНЕНИЯ», указывая при этом: «мною заявлено письменное ходатайство о ?, которое прилагается к настоящему протоколу». Запись должна быть именно такой, никакой самодеятельности.

Бланки ходатайств ВСЕГДА нужно возить с собой.

«Дежурных» ходатайств с собой должно быть как минимум три.

1. Если Вас остановили в другом городе или на трассе - вы имеете полное право заявить ходатайство о рассмотрении дела по месту регистрации транспортного средства или по месту своего жительства, причем таковое лучше подавать сразу же, вместе с подписанием протокола.

2. Если вам инкриминируют нарушение, которое может быть рассмотрено на месте или инспектор сразу указывает вам дату рассмотрения дела, вы имеете право и для своего же блага должны заявить ходатайство о переносе даты рассмотрения дела.

3. В любом случае, при любом нарушении заявляйте ходатайство об обеспечении вашего права на юридическую помощь и в связи с этим требуйте отложения рассмотрения дела, так как вам необходимо оформить доверенность на адвоката.

В спокойной обстановке, с адвокатом, вы потом разберётесь, было ли нарушение, а на разборе дела сможете предоставить более подробное объяснение и новые доказательства.

В случае неадекватного поведения работника гаи либо очевидного нарушения ваших прав обязательно отображайте всё подробно в своих пояснениях, а в случае необходимости звоните в службу доверия, и излагайте всё, что происходит.

РЕАКЦИЯ БУДЕТ МГНОВЕННОЙ!

ЧАСТЬ 2. ВИДЫ НАРУШЕНИЙ.

1. Алкоголь.

ЗА РУЛЁМ ПИТЬ, УПОТРЕБЛЯТЬ НАРКОТИЧЕСКИЕ И ИНЫЕ „ЗАТОРМАЖИВАЮЩИЕ” ВЕЩЕСТВА НЕЛЬЗЯ! ПЕРЕДАВАТЬ ТС ЛИЦАМ, УПОТРЕБИВШИМ ТОЖЕ НЕЛЬЗЯ.

ОТКАЗЫВАТЬСЯ ОТ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ НЕЛЬЗЯ (штраф 2550–3400 грн. или лишение прав на 1–2 года или арест на 7-10 суток).

Прохождение освидетельствования – обязательно. По желанию водителя освидетельствоваться можно медучреждении, а не дышать в трубку. Освидетельствование может быть проведено только в течение двух часов с момента выявления. Каждое освидетельствование регистрируется в журнале.

В Украине нет минимальной дозы алкоголя, при которой можно садиться за руль. Любое нетрезвое состояние является основанием для привлечения, В ТОМ ЧИСЛЕ И НАХОЖДЕНИЕ В ПОХМЕЛЬНОМ СОСТОЯНИИ!!!

Если уверенность в отсутствии опьянения СТОПРОЦЕНТНАЯ, можно смело проходить освидетельствование, а потом взыскивать причинённый ущерб и компенсировать неудобства.

2. Превышение скорости.

Ответственность предусмотрена только за превышение скорости более чем на 20 км/ч и более чем на 50 км/ч. В первом случае дело рассматривает сам сотрудник ГАИ, во втором – СУД.

Превышение скорости может быть зафиксировано только Радаром. Никакими другими средствами доказать факт превышения скорости НЕЛЬЗЯ!

Таким образом, доказательствами правонарушения будут:

- протокол;
- данные радара;
- ваши пояснения.

Факт фиксации превышения скорости ещё не значит, что это нарушение принадлежит именно вам.

Так, если РАДАР не оснащён средствами фотофиксации, а имеет только секундомер, фиксирующий время с момента превышения скорости, то и доказать, что эта скорость принадлежит именно вам практически невозможно, если только в ваших объяснениях не будет написано: «виноват, исправлюсь» или «спешил, каюсь» или «прошу предупредить». Штраф за превышение скорости колеблется от 255 до 680 грн. (за это стоит бороться).

Итак, если вас остановили за превышение скорости, помимо всего изложенного в ЧАСТИ 1, в протоколе в графе «ПОЯСНЕНИЯ» нужно указать:

- до остановки моего транспортного средства работниками милиции я двигался с разрешённой скоростью, не превышая допустимый предел. Об этом могу говорить точно, поскольку непосредственно перед остановкой моего ТС я обратил внимание на показания спидометра, они составили менее «___» км/ч;

- работником милиции мне на обозрение был предоставлен прибор, на табло которого было изображено значение «___» и включен счётчик времени. По утверждению сотрудника милиции, этот прибор зафиксировал скорость, с которой двигался мой автомобиль и время с момента фиксации. Однако, на мой вопрос о том, каким образом сотрудник милиции идентифицировал показания своего прибора и мой автомобиль, последний ответил, что это и так очевидно;

- прибор, которым зафиксирована скорость имеет серию «___», номер _____, называется _____.

Если факт превышения скорости зафиксирован радаром с функцией фотофиксации, а на снимке чётко виден номер вашего транспортного средства, то, помимо всего изложенного в ЧАСТИ 1, в протоколе в графе «ПОЯСНЕНИЯ» нужно указать:

- до остановки моего транспортного средства работниками милиции я двигался с разрешённой скоростью, не превышая допустимый предел. Об этом могу говорить точно, поскольку непосредственно перед остановкой моего ТС я обратил внимание на показания спидометра, они составили менее « ___ » км/ч;

- прибор, которым зафиксирована скорость имеет серию « ___ », номер _____, называется _____.

В обоих случаях заявлять все дежурные ходатайства ОБЯЗАТЕЛЬНО.

3. Нарушение правил пользования ремнями безопасности и мотошлемами, нарушения требований дорожных знаков и разметки, остановки, стоянки, нарушения правил движения ТС по тротуарам или пешеходным дорожкам, нарушения правил проезда перекрестков, остановок общественного транспорта и непредоставление преимущества в движении маршрутным ТС, нарушения правил обгона и встречного разъезда, безопасной дистанции или интервала, размещения ТС на проезжей части, движения по автомагистралям, пользования приборами освещения и предупредительными сигналами при начале движения или изменении направления движения, их использование с нарушением стандартов, переоснащение с нарушением стандартов, правил пользования средствами связи, учебной езды.

Доказательствами перечисленных выше нарушений могут быть:

- протокол;
- фотоснимок, видеосъёмка;
- ваши пояснения;
- показания свидетелей.

Выполнение всех пунктов, изложенных в ЧАСТИ 1 являются обязательными.

Фотоснимок и видеосъёмка в ходе разбирательства станут предметом тщательного изучения, поэтому ходатайства заявлять обязательно.

В случае, если работники милиции указали/нашли свидетелей, в протоколе в разделе «ПОЯСНЕНИЯ» обязательно укажите, что свидетели были приглашены сотрудниками милиции значительно позже вашей остановки и ничего видеть просто не могли.

Все остальные разборы будут сделаны позже, после заявления вами ходатайств, так как каждый случай индивидуален. Главное отримайте само событие правонарушения и вашу причастность к нему.

4. Нарушение правил проезда пешеходных переходов, непредоставление преимущества пешеходам на нерегулируемых переходах, непредоставление преимущества ТС аварийно-спасательных и пожарной служб, медпомощи, милиции, двигающимся с включенными спецсигналами, нарушение правил остановки или стоянки, что создает помехи дорожному движению или его безопасности, создание аварийной ситуации, нарушение правил проезда ж/д переездов, ставшие причиной создания аварийной ситуации.

Все указанные выше нарушения являются серьёзными и подразумевают под собой как минимум второго участника дорожного движения, которому вы своими действиями «причинили неудобства».

Таким образом, вслед за протоколом, ОЧЕНЬ существенным доказательством вашей вины будут:

- показания пешехода которого вы не пропустили;
- показания водителя аварийно-спасательных и пожарной служб, медпомощи, милиции, которым вы не дали преимущества, а они двигались с включенными спецсигналами;

- показания участников дорожного движения, которым ваша стоянка или остановка конкретно создала помехи;
- показания участников дорожного движения, для которых вы создали аварийную ситуацию;
- показания машиниста тепловоза, которому вы создали аварийную ситуацию.

Без таких показаний доказать вашу причастность к правонарушению и виновность в его совершении практически невозможно.

Поэтому, в случае остановки за такие нарушения, вашей главной задачей является затягивание процедуры поиска документов и т.д., чтобы дать возможность лицам, показания которых нужны сотрудникам ГАИ, проехать или пройти место вашей остановки.

Если, не смотря на ваши старания, сотрудники ГАИ нашли тех, кому вы помешали, в разделе «ПОЯСНЕНИЯ» протокола вы обязательно должны написать, что не вы своими действиями создали, а для вас была создана аварийная обстановка:

- пешеход перебежал дорогу непосредственно перед ТС, в неустановленном месте и на запрещающий сигнал;
- вы не только не препятствовали проезду ТС с мигалками, но и предоставили им абсолютное преимущество;
- водитель другого ТС грубо нарушил ПДД, что вынудило вас резко тормозить, изменять направление движения и т.д.

После этого обязательно нужно дополнить «ПОЯСНЕНИЯ» такой фразой: считаю, что сотрудник милиции неправильно оценил реальную дорожную обстановку и разобрал ситуацию, поэтому настаиваю на проведении автотехнической экспертизы.

По закону показания нарушителя, свидетеля и потерпевшего являются примерно равнозначными, поэтому, в случае их противоречивости, нужно будет более тщательно «устанавливать истину».

Нарушение правил остановки и стоянки всегда можно и нужно объяснять тем, что остановка либо стоянка вызвана тем, что заглох двигатель или в автомобиле была выявлена неисправность, которая обуславливала немедленную остановку ТС для избежания последствий. При этом важным является то, что у вас ОБЯЗАТЕЛЬНО должна быть включена аварийная сигнализация.

ЧАСТЬ 3. ПРЕДОСТЕРЕЖЕНИЯ

Если работнику милиции не понравится то, что вы умничаете, и по его мнению злоупотребляете своими правами, он непременно попытается применить к вам «воспитательные» меры, которые смогут «помочь» вам признать свою вину.

Следует отметить, что, если сотрудник ГАИ всё же решается применить к вам спецприёмы, то, как правило, он исчерпал все средства и, видя, что привлечь к ответственности шансов всё меньше и меньше, фактически признаёт, что вы на правильном пути.

Не следует сразу впадать в панику, так как закон помимо того, что наделил сотрудников ГАИ широкими полномочиями, с другой стороны существенно усложнил подобные «карательные акции».

Таковыми мерами являются:

- административное задержание;
- личный осмотр (досмотр) осмотр вещей (в том числе и багажника);
- изъятие вещей и документов (в т.ч. прав, техталона, техпаспорта, сраховки и т.д.);
- временное задержание транспортного средства (в т.ч. штрафплощадка);
- отстранение от управления транспортным средством;
- осмотр и освидетельствование на предмет опьянения.

ГЛАВНОЕ.

Применение любой из перечисленных мер возможно, но ТОЛЬКО с целью:

- прекращения правонарушения, только тогда, когда исчерпаны другие средства воздействия;
- установления личности нарушителя;
- составления протокола (если его нельзя составить на месте);
- обеспечения правильного и полного рассмотрения дела (Ст. 260 КоАП).

Личный осмотр и осмотр вещей (в том числе багажника и салона ТС) производится только в присутствии двух понятых, исключительно с составлением протокола, о чём обязательно делается запись в протоколе о правонарушении (ст.264).

1. При требовании предъявить багажник к осмотру, сидя в машине, потребовать приглашения не менее двух понятых. Спокойно сказать: «Без понятых багажник предъявлен не будет».

2. В случае приглашения незаинтересованных лиц в качестве понятых, не выходя из машины потребовать заполнения шапки протокола осмотра.

3. Выйти из машины.

4. Попросив понятых смотреть внимательно, открыть багажник. Прикасаться к Вашим вещам работники милиции не имеют права. При попытке касания к Вашим вещам ГАИшники фактически осуществляют обыск!

5. Предложить работникам ГАИ полностью оформить протокол осмотра транспортного средства, вещей и документов, поскольку вы очень хотите его подписать. Работник ГАИ обязан дать вам и присутствующим понятым протокол для подписания.

Изъятие вещей и документов может быть осуществлено только после составления протокола задержания, личного осмотра или протокола осмотра вещей (ст. 265 КоАП). Изъятые вещи и документы хранятся у лица, которое их изъяло до рассмотрения дела, а потом возвращаются. Об изъятии вещей и документов составляется протокол или делается отметка в протоколе о правонарушении, осмотре вещей или задержании.

Временное изъятие прав возможно только, если вы совершили правонарушение, за которое предусмотрено лишения прав. Права изымают до вступления постановления в законную силу, но не более чем на 3 месяца. При временном изъятии прав выдаётся временное разрешение на право управления ТС. Если за три месяца дело не рассмотрено, права возвращаются бесплатно! (ст. 265-1 КоАП).

Основание для задержания ТС (ст. 265-2):

- Управление ТС, имеющими неисправности тормозной системы, рулевого управления, тягово-сцепного устройства, внешних осветительных приборов (в тёмное время суток) либо иные технические неисправности, с которыми в соответствии с установленными правилами их эксплуатация запрещается, или переоборудованными с нарушением соответствующих правил, норм и стандартов либо такими, которые своевременно не прошли гостехосмотр

- Эксплуатация водителями ТС, номера агрегатов которых не соответствуют записям в документах или подделаны или уничтожены.

- Управление ТС водителями, которые не имеют при себе или не предъявили для проверки права, талона к правам, техпаспорт, доверенность, временный талон, маршрутного листа, документов на груз, лицензионной карточки, полис обязательной страховки;

- Управление ТС лицом, не имеющим права управления таким ТС или передача ТС лицу, которое не имеет право управления таким ТС;

- Управление ТС лицом, лишённым права;

- Управление ТС в нетрезвом состоянии, под воздействием наркотических средств и лекарственных препаратов, передача права управления лицам, находящимся в подобном состоянии, а также ОТКАЗ от проверки на предмет опьянения;

- Нарушение правил перевозки опасных грузов, правил проезда большегабаритных и большегрузных ТС автодорогами, улицами и Ж/Д переездами.

Задержание ТС производится путём его блокирования, и только если размещение задержанного ТС существенно препятствует дорожному движению – путём доставки ТС на штрафплощадку.

О задержании делается запись в протокол о правонарушении.

Сразу после задержания сотрудник ГАИ обязан:

- дать возможность уведомить любое лицо (на выбор) о задержании и своём местонахождении;

- принять меры к возврату автомобиля к месту его постоянной дислокации;

- запретить эксплуатацию ТС до устранения неисправностей.

Автомобиль м.б. задержан только на три дня.

По прошествии трёх дней автомобиль бесспорно и бесплатно возвращается.

Талон техосмотра может быть изъят только, если эксплуатируется неисправное либо переоборудованное ТС.

Об изъятии составляется АКТ.

Отстранение от управления ТС возможно только, если есть основания полагать, что водитель пьяный (ст. 266 КоАП). Прохождение освидетельствования – обязательно. По желанию водителя освидетельствоваться можно медучреждении. Освидетельствование может быть проведено только в течение двух часов с момента выявления. Каждое освидетельствование регистрируется.

ПРИ ЛЮБОМ ПОДОЗРЕНИИ, ЧТО ДЕЙСТВИЯ ИНСПЕКТОРА НЕЗАКОННЫЕ, СРАЗУ НА МЕСТЕ НАБИРАЙТЕ ТЕЛЕФОН ДОВЕРИЯ И СООБЩАЙТЕ О ПРОИСШЕСТВИИ (ТЕЛЕФОН НАПИСАН НА БОРТУ МАШИНЫ).

ВАС ОСТАНОВИЛИ В ПУТИ

Любой из владельцев автомобиля хоть раз да выяснял отношения с инспектором ГАИ. Часто при таких встречах преобладают эмоции. А нужен профессиональный разговор, процессуальный поединок, подразумевающий особые приемы и методы, отраженные в современном законодательстве. Ведь речь идет о защите прав гражданина Украины! Да простят меня все дружественные милиционеры и гаишники, которых, к тому же, сильно "сокращать" собираются, но профессиональная деятельность адвоката, да и сама жизнь вновь заставляет вернуться к этой волнующей теме. Наиболее любознательным рекомендую обратиться к первой статье "ГАИ: война и мир", опубликованной в Закарпатской народной газете "Р.И.О." (№ 69(117) от 27.09.1997 г.) или к ее сильно отредактированному варианту опубликованному в "Документы, комментарии, консультации" - приложении к еженедельнику "БИЗНЕС" (№ 19(278) от 18.05.1998 г.). И так...

ВАС ОСТАНОВИЛИ В ПУТИ

Сотни машин, целые колонны их движутся по автотрассам. Этот стремительный поток кажется неудержимым. Но вот в какой-то точке происходит сбой, нарушение гармонии. Это инспектор ГАИ взмахнул неумолимым жестом и остановил машину. Вашу машину! Вы оказываетесь один на один с мощным механизмом государственной автоинспекции в лице инспектора. Это неотвратимо, от того не застрахован ни один водитель.

Действующее законодательство в последнее время серьезно усилило административную ответственность за нарушение правил дорожного движения (далее - ПДД), утвержденных Постановлением КМУ от 31.12.1993 г. № 1094, а так же изложенных в Законе Украины "О дорожном движении" от 30.06.1993 г. Что ж, число автодорожных происшествий говорит в пользу такого решения.

В украинском законодательстве отсутствуют такие репрессивные меры, как в России - административный арест водителя на пятнадцать суток, но задержание (а по существу, несанкционированный арест) транспортного средства на неопределенный срок, изъятие водительского удостоверения на срок до уплаты штрафа и прочие "прелести" имеются. Повсеместно практикуется направление водителей на так называемую "переекзаменовку", что является, наряду с лишением водительских прав, назначением второго, несуществующего в законодательстве Украины наказания. А что делать, если претензии инспектора ГАИ, на ваш взгляд, необоснованны? Ведь с этим явлением приходится сталкиваться постоянно. Может даже создаться впечатление, что диктат узковедомственных интересов ГАИ не оставляет водителю никакой возможности спокойно ездить по дорогам Украины, а фигура инспектора вырастает до размера как минимум удельного князя.

Однако, во всем мире есть достаточно эффективное средство борьбы за права человека и гражданина с нарушителями закона в правоохранительных структурах. Это знание законодательства, умелое его применение, спокойствие и выдержка в процессуальной поединке с любыми должностными лицами. Поединок в юридической и социологической литературе потому и называется процессуальным, что в этой борьбе применяются особые приемы и методы: допросы, обжалования, опротестования, которые отражены в специальных разделах законодательства.

ВЫ СЧИТАЕТЕ СЕБЯ НЕВИНОВНЫМ

Главный критерий современного законодательства состоит в следующем: вина любого гражданина обвиняемого ли в убийстве, хищении или проезде перекрестка на красный сигнал светофора должна быть доказана всесторонне и полно. Сомнения толкуются в пользу обвиняемого. Это и есть известный принцип презумпции невиновности, закрепленный в ст. 62 Конституции Украины.

Сотрудники прокуратуры, уголовного розыска, службы безопасности хорошо осведомлены о многоступенчатости процесса, в него входят: дознание, следствие, суд первой инстанции, кассационное обжалование, участие защитника и т.д. Поэтому они стараются добыть кирпичики улики, свидетельских показаний, многочисленных экспертиз и очных ставок. Из этих кирпичиков постепенно строится Здание доказательств. Крепкое или шаткое, но это здание можно увидеть и проверить на прочность.

Иное дело сотрудники ГАИ. Они считают, что их мнение, порой никакими доказательствами не подкрепленное, и есть исчерпывающее основание для наказания водителя. Как правило, должностные лица Госавтоинспекции затрудняют себя ответом на самый простой вопрос: "Какие доказательства вины водителя имеются, кроме голословного утверждения инспектора (изложенного в протоколе, рапорте, сделанного в устной форме)?"

Но, чтобы такой вопрос задать и выявить в дальнейшем нарушения Закона инспектором (если таковые имеются), необходимо наряду со знанием законодательства уметь и применять его на практике. Сегодня хотелось бы рассказать о некоторых приемах защиты прав и законных интересов граждан, в данном случае водителей.

Итак, ситуация первая. Вы в качестве водителя управляете транспортным средством. Неожиданно слышите свисток, но не видите сотрудников ГАИ или напротив, видите сотрудника, но не слышите свистка. Возможна ситуация, когда инспектор пытается свистеть и жестикулировать уже после того как остался где-то позади. Смело, строго по правилам, продолжайте движение в соответствии с правилами, так как требование об остановке должно быть понятно всем

участникам дорожного движения и подаваться своевременно (п.3.2, "Типовых правил взаимоотношений милиции с участниками дорожного движения и владельцами транспортных средств", являющихся Дополнением к Приказу МВД Украины № 520 от 06.08.1997 г. "О мерах относительно совершенствования деятельности милиции по надзору за дорожным движением и взаимоотношений с владельцами транспортных средств". (именуемые далее - "Приказ"). Кстати, этот очень любопытный документ очень не мешало бы знать "на зубок" любому, уважающему себя, водителю. Другая ситуация. Знак жезлом и свисток однозначно относятся к вам. Включаете указатель поворота и плавно подруливаете к тротуару или обочине, пропуская транспорт, движущийся в попутном направлении (п.9.1, 9.2 и 9.4 ПДД). Остановившуюся машину и инспектора отделяют десять-двадцать метров. Необходимо ли сдавать задним ходом? Может быть, выйти из машины и приблизиться к инспектору? Выбирайте сами: это Ваше право, но не обязанность (Ваши права и обязанности, к слову, довольно подробно расписаны и регламентированы главой 2.4 Приказа (остается загадкой - хоть кто-нибудь из водителей хотя бы слышал о том, к чему его обязывает еще и Приказ Министра внутренних дел Украины?). Строго говоря, инспектор должен подойти, "приложить правую руку к головному убору, поздороваться, четко и понятно отрекомендоваться" и т.п., уже забытые нами, "нежности" типа - "работник милиции должен выявлять (!?) ВЫСОКУЮ культуру и такт", "с внимательным, БЛАГОЖЕЛАТЕЛЬНЫМ и ПОЧТЕННЫМ отношением" к гражданам (выделено мной - Ю.А.) назвать фамилию, должность, подразделение, где он работает, а также объяснить причину задержания, на основании главы 2 Приказа. При этом необходимо иметь ввиду, что то, что на языке водителей называется "остановил", на языке юристов называется "задержал".

Первый совет: если вы чувствуете себя правым, встречайте инспектора с блокнотом в одной руке и авторучкой в другой. Выделите для них определенное место в перчаточном ящике и всегда возите с собой. Канцелярские принадлежности пригодятся и в другом случае (записать объявление, номера телефонов и т.д.). Необходимо подчеркнуть, что инспектор обязан в случае требования предъявить свое удостоверение. Он должен иметь на груди номерной жетон, отсутствие жетона должно вызвать у вас недоверие. Это нарушение инструкции инспектора часто объясняют так: "Отломалась булавка, на которой он крепится", и достают знак из кармана. Обязательно попросите сотрудника ГАИ предъявить Вам служебное удостоверение. Он не имеет права дать Вам его в руки, но обязан предъявить и предоставить возможность переписать данные. Таким образом, Вы будете точно знать, с кем имеете дело, а инспектор будет предполагать, что на него могут пожаловаться, и постарается откровенно закон не нарушать. Как минимум, он объяснит, в чем выражаются его претензии. Когда придраться уж совсем не к чему, может быть пущен в ход последний довод: "Вы не пристегнуты ремнем безопасности". На это есть резонный ответ: "Ремнем безопасности необходимо пользоваться при движении, а моя машина стоит. Я отстегнулся только что, пока Вы шли ко мне, и сделал это для того, чтобы достать документы. В остановившейся машине и водитель, и пассажир не обязаны быть пристегнуты."

Часто инспектор, видя уверенность водителя и знание им закона, в устной форме отказывается от своего обвинения. Это его право. Это УМНЫЙ инспектор. Пожелайте ему всего доброго. Однако есть сотрудники, которые любят умничать и "читать мораль", а еще хуже - писать, хотя и утверждают, что плана по протоколам не имеют. Они составляют протоколы по любому поводу, чаще всего они требуют, чтобы водитель пересел в патрульную машину, (варианты: проследовал в пикет, в "будку" и т.п.), но это, опять же, Ваше право, но не обязанность. Обязанностью это станет с того момента, когда сотрудник милиции составит протокол административного задержания в соответствии со ст.261 Кодекса Украины об административных правонарушениях, введенном в действие Постановлением ВС УССР от 07.12.1984 г. с последующими изменениями и дополнениями (далее - КоАП Украины). Протокол задержания не следует путать с административным протоколом, где указывается, в каком деянии гражданин обвиняется. Задержание же производится в исключительных случаях. Основанием для него могут быть: отсутствие документов, подозрение в совершении преступления или правонарушения (т.е. практически любого действия или бездействия, которое Вы, по мнению и внутреннему убеждению инспектора, потенциально могли совершить), управление транспортом в состоянии

алкогольного или наркотического опьянения, неисправности транспортного средства, эксплуатация незарегистрированного транспортного средства и т.п. (п. 2.2 Приказа).

Согласно ст.263 КоАП Украины (п. 2.2 Приказа), срок административного задержания не может превышать трех часов. Вот почему в таких ситуациях важно потребовать при составлении протокола указать в нем время составления, иначе Вас будут "катать" по городу и кабинетам, скажем, всю ночь: из отделения милиции в наркологический диспансер, потом в отделение ГАИ и т.д. После составления протокола с указанием времени сотрудники милиции будут чаще поглядывать на часы. Согласно ст.261 КоАП Украины, по просьбе лица, задержанного за совершение административного правонарушения, о месте его нахождения уведомляются родственники, администрация по месту работы или учебы. Поэтому используйте любую возможность, чтобы из ближайшего телефона-автомата позвонить родным, близким, сослуживцам. Можно передать записку с прохожим или водителем попутной машины. Почему это важно сделать в случае затягивания конфликта? Приезд ваших знакомых на трассу или в отделение обезопасит вас от злоупотреблений со стороны должностных лиц. Кроме того, сейчас повсеместно в различных делах на самых ранних стадиях практикуется (вернее будет сказать - должно практиковаться) участие адвоката, Вам никто не может запретить произнести всем известную по западным фильмам фразу: "Без моего адвоката, я слова не скажу".

Максимальный срок задержания - три часа Вам грозит в исключительных случаях (если Вы не имели глупости допустить "неповиновение законному требованию работника милиции"), на составление обычного административного протокола вполне достаточно 180 минут.

НА ВАС СОСТАВЛЕН АДМИНИСТРАТИВНЫЙ ПРОТОКОЛ

Содержание протокола об административном правонарушении подробно изложено в ст. 256 КоАП Украины. В этом протоколе указываются: дата и место его составления, должность, фамилия, имя, отчество лица, составившего протокол, сведения о личности нарушителя, место и время совершения и существо административного правонарушения, нормативный акт, предусматривающий ответственность за правонарушение; фамилии, адреса свидетелей и потерпевших, если они имеются, объяснения нарушителя.

Давать объяснения, подписывать протокол - это право водителя, а не обязанность. Поэтому можно дать такой совет: внимательно прочтите набранную типографским способом строчку "Подпись нарушителя". Слово "нарушителя" зачеркните и напишите сверху слово "водителя". В этом есть большой смысл. Вы подчеркиваете, что виновным себя не признаете, а нарушителем вас может признать в конечном итоге только суд. Обязательно найдите в протоколе свободное место и напишите: "не согласен". При разборе жалобы в любой инстанции будет ясно, что вы с первых минут не согласны с оценкой ваших действий инспектором, с его бездоказательными обвинениями. Интересно отметить, что из украинского КоАП как бы "выпала" обязанность должностного лица, вручить Вам копию административного протокола, что в общем-то не должно Вам мешать категорически на этом настаивать. Поэтому, при любом раскладе, будьте особо внимательны - смотрите, за что расписываетесь в протоколе (особенно, если Вам не дают его копию), а также требуйте адвоката для защиты в соответствии со ст.268 и 271 КоАП Украины, причем, в соответствии с требованиями ч.4 ст.256 КоАП Украины, это Ваше право должно быть вам разъяснено "под роспись". В любом случае - лучше вообще ничего не подписывать (пусть делают об этом отметку в протоколе), чем подписать "не знамо шо".

Недобросовестные сотрудники милиции порой утверждают, что подпись гражданина под протоколом есть признание им своей вины. Это грубое нарушение закона, а по существу возврат к так называемым "бериевским" методам дознания и следствия. Подписание протокола лицом, которое подозревается или обвиняется в том или ином административном правонарушении, означает лишь одно: это лицо ознакомлено с содержанием протокола, оно поставлено в известность, о каких действиях (или бездействии) и о нарушении какого нормативного акта в нем говорится. Подписание протокола вовсе не означает согласия гражданина с его содержанием.

КТО ВАШИ СВИДЕТЕЛИ?

Типичным нарушением прав граждан является отказ (в обход требований, предусмотренных ч.2 ст. 256 КоАП Украины) сотрудника милиции вписать в раздел протокола "Свидетели" данные Ваших пассажиров. Любимое изречение инспектора при этом: "Пассажиры не свидетели, а заинтересованные лица". Давайте зададимся вопросом: могут ли жена (girl-friend), теща (mother of girl-friend), кум, сват, брат, сосед, сослуживец быть свидетелем в уголовном или гражданском деле, административном производстве? Без сомнения, да. Специальная ст. 272 КоАП Украины "Свидетель" гласит: "В качестве свидетеля по делу об административном правонарушении может быть вызвано любое лицо, которому известны какие-либо обстоятельства, подлежащие установлению по данному делу". Почти полностью повторяет ее ст. 68 Уголовно-процессуального Кодекса Украины (далее - УПК Украины) "Показания свидетелей". Аналогично звучит и ст.41 Гражданско-процессуального Кодекса Украины (далее ГПК Украины) "Показания свидетеля": "Свидетелем может быть любое лицо, которому могут быть известны какие-либо обстоятельства, относящиеся к делу". Во всех комментариях к этим статьям подчеркнуто, что в качестве свидетелей могут выступать граждане, находящиеся в родственных, дружеских, неприязненных и иных отношениях с лицами, участвующими в деле. Однако, указанные обстоятельства учитываются судом при оценке достоверности свидетельских показаний.

Таким образом, только суд дает оценку свидетельским показаниям, а инспектор должен быть тупо-добросовестным регистратором. Он обязан внести в протокол данные всех пассажиров и внимательно проследить за этим при подписании протокола. Если этот аспект упускается, то можно столкнуться с таким явлением. А теперь представьте: приходит водитель в ГАИ или отделение милиции, а ему показывают написанные на чистых листах бумаги показания других водителей или пешеходов: один, якобы, менял в отделении проколотое колесо, другой гулял с собачкой, влюбленная парочка целовалась в подъезде, из которого видна была улица... Примеры можно продолжать. Все эти "свидетели" пишут, что видели Ваше "глобальное" нарушение ПДД. И есть причины, по которым они не были занесены в протокол, а "явились" в отделение спустя некоторое время по "собственной инициативе". В таком случае, есть все основания заявить ходатайство о вызове этих "свидетелей" на рассмотрение административного дела, а также просить прокуратуру и вышестоящее милицейское начальство, в первую очередь - прославленную инспекцию по личному составу проверить за два минувших года протоколы и другую документацию, составленную этим инспектором и его коллегами по смене и отделению, а по возможности - и иными "братьями по разуму". Глядишь, подобные "свидетели" выявятся при других конфликтах...

Когда инспектор не вносит в протокол имена пассажиров или представляет "подставных" свидетелей, он совершает уголовно наказуемое деяние, предусмотренное ст. 172 УК Украины "Служебный подлог", что предполагает ответственность за внесение должностным лицом в официальные документы заведомо ложных сведений, и предусматривает наказание в виде лишения свободы на срок до 3-х лет, а при тяжких последствиях (например, на сегодняшний день, причинение Вам ущерба более чем на 425 грн.) - от 3-х до 7 лет лишения свободы. Если же инспектор продемонстрирует Вам "особую дерзость" (предвзятость), то ему можно напомнить о существовании ст.198 УК Украины - "Самоуправство", т.е. самовольное, в противоречие установленному порядку, совершение каких-либо действий, правомерность коих Вы оспариваете, и если таковые действия причинили Вам существенный вред. Санкция этой статьи не самая строгая, но и "до 1-го года исправительных работ" такому беспредельщику будет достаточно. Ну, а если ему удастся избежать причинения Вам вреда, то все равно останется аналогичная ст.186 КоАП Украины и штрафные санкции.

Свидетели в машине (в приведенном примере) были, а в протоколе этот факт не отражен, и получилось, что свидетелей не было. И наоборот. Свидетелей обвинения в действительности не было, но по воле инспектора они откуда-то появились. И в том, и в другом случае инспектор внес в протокол официальный документ заведомо ложные сведения, тем самым совершил служебный подлог.

Рассмотрим типичный пример. Инспектор останавливает машину, подходит к ней и говорит: "Вы ехали со скоростью 100 километров в час". А водитель заявляет: "Я ехал всего лишь

60 километров в час". Инспектор предлагает посмотреть на цифры в окошечке радара. Но ведь пока он шел от патрульной машины к вашей, а потом назад, мимо пронеслось несколько машин. Где доказательства, что скорость на радаре была замерена только что, а не минуту, час, день назад? Радар не фиксирует ни номера Вашего автомобиля, ни Ваш светлый образ за рулем... Данный прибор более чем сомнительный источник доказательств. Обвинению нужны как минимум два свидетеля, которые подтвердят, что показания прибора относятся именно к вашему автомобилю. В случае "оформления" такого нарушения, свидетели, как правило, берутся инспектором из числа, остановленных уже после Вас, таких же как Вы - водителей. Ему говорят: "Видишь на радаре цифру "100"? Подпиши - "вот тут". И подписывают, не сомневайтесь, на радостях - что их остановили не за собственное нарушение, лишь бы отпустили подбр-поздорову. Поверьте, адвокат испытывает просто плотоядное наслаждение, когда допрашивает таких вот "свидетелей" нарушения в суде или на админкомиссии в ГАИ.

Попробуйте приобщить к делу показания радара. Ничего не получится. Не снимают с него показания. Таково качество прибора. Прибор не может быть использован, если он не прошел технический годовой осмотр, про что должны иметься соответствующие документы.

Здесь снова вынужден вернуться к вопросу о свидетелях и ответить на вопрос: а могут ли быть свидетелями сотрудник милиции, следователь, прокурор или судья? Один из основополагающих принципов юриспруденции: запрещение совмещения процессуальных функций. Это значит, что и милиционер, и следователь, ведущий дело, и прокурор, осуществляющий надзор, и судья, рассматривающий дело в суде любой инстанции, по тому делу свидетелями быть не могут. То же самое относится и к сотруднику милиции. Однако часто бездоказательное обвинение инспектор или его начальник пытается прикрыть ссылкой права и обязанности, предусмотренные Законом Украины "О милиции" от 25.12.1990 г. Вместе с тем надо знать, что показания сотрудника милиции по делу о преступлении или административном правонарушении оцениваются наравне с иными доказательствами, полученными в установленном законом порядке. Т.е. сами по себе показания сотрудника милиции не есть исчерпывающее и безусловное доказательство вины гражданина. Нужны и другие доказательства: показания свидетелей, заключения экспертов, фотографии, кадры киносъемки и т.д. Это же может относиться к тому сотруднику милиции, который проходил, проезжал мимо, что-либо видел, слышал. Суд может признать свидетелем, в крайнем случае, второго члена патрульной машины, наряда. Тот же, кто от своего имени составляет протокол и обвиняет, это представитель дознания, обвинения (можно спорить о терминологии), чего угодно, но только не свидетель.

Учитывая это и опираясь на уже упоминавшийся принцип презумпции невиновности, можно посоветовать: При конфликте с инспектором не сочиняйте легенды, сами же запутаетесь в своих "отмазках", при желании, Вас легко поймают на лжи. В данном случае правомерна фраза: "Я ни в чем не собираюсь оправдываться"

НЕ ОПРАВДЫВАЙТЕСЬ

Один из аспектов принципа презумпции невиновности состоит в том, что инспектор, начальник отделения или следователь должен (обязан) доказать вину гражданина, а последний не должен доказывать свою невиновность, не должен оправдываться, выкручиваться, сочинять легенды, версии. Приведу характерные примеры.

Вы выходите из магазина, министерства, фирмы, здания вокзала, аэропорта. Не успеваете вставить ключ в дверцу автомобиля, а инспектор тут как тут: "Вы поставили машину под запрещающим знаком". Так и хочется сказать: помилуйте, я только что прилетел. Правила стоянки нарушил кто-то из встречающих. Или: Мне ключи и документы передали в министерстве (магазине, фирме). Почему я должен отвечать за водителя, который управлял транспортным средством до меня?" Еще одна распостраненная ситуация. Вы ненадолго остановились в неполюженном месте, кого-то ждете, подходит инспектор и сходу выдает избитую фразу: "Почему нарушаем?" Заметьте этой фразой он демонстрирует, что ему уже все ясно и понятно, а Вы, еще не сказав и слова, заведомо оказались в роли виноватого. Резонный ответ: "Заглох!". Инспектор:

"Почему "аварийка" не включена?" Вы: "Дык - аккумулятор совсем сел, вот ща.. подожду пару минут, он с силами соберется, и я сразу поеду. Не первый раз уже!"...

Другой пример. В начале переулка, улицы висит знак "Въезд запрещен", а в конце этого переулка милицейская "засада" и Вас "обложили". Неужели Вам невольно не приходят в голову слова: "Я не проезжал на запрещающий знак. Я выехал из арки (из двора, из гаража в середине переулка - в зависимости от обстановки), и знака, следовательно, не видел. А возможно Ваш автомобиль вообще несколько дней простоял в этом переулке... или в центре города, куда по выходным вы заехать не можете, но а выехать-то никто не запретит?" Вместо таких простых и непотопляемых "отмазок", рядовой водитель начинает испытывать жуткую неловкость и собственный комплекс вины перед инспектором делает его легкой "добычей" последнего. Еще пример. Инспектора ГАИ "любят" подловить водителя на движении задним ходом на улице с односторонним движением. В данном случае Вас спасет твердое знание ПДД, в п.10.10 содержится исключительный перечень случаев запрещения движения задним ходом, и про улицы с односторонним движением там ничего не сказано, а значит - это не запрещено (главное не создавать при этом препятствий другим участникам движения).

Прислушайтесь к совету: не оправдывайтесь. Завтра не будет у вас ни арки, ни гаража, ни конкретного пункта ПДД, а стало быть, аргументов для оправдания. Приучайтесь говорить лаконично и строго по Закону: "Я не собираюсь оправдываться и ничего доказывать. Я вас, товарищ инспектор, прошу доказать, что это я поставил машину в неполюженном месте, что это именно я проехал на "кирпич". Прошу вас предоставить неопровержимые доказательства моей вины или отказаться от обвинения". Такое заявление кратчайший путь к процессуальной победе.

ВОЗБУЖДЕНИЕ УГОЛОВНОГО ДЕЛА

Только в рамках возбужденного уголовного дела можно производить всевозможные оперативно-следственные действия: обыск, допрос, очную ставку, выемку почтово-телеграфной корреспонденции, следственный эксперимент, и т.д.

Но и в рамках уголовного дела обвиняемый может давать показания и многократно менять их, а может отказаться от дачи показаний. Это есть специфические формы защиты от обвинения, предусмотренные законодательством не только Украины, но и большинства цивилизованных государств мира. Ничего зазорного в этом нет - Вас "колбасят", а Вы защищаетесь.

При Сталине обвиняемый считался одновременно свидетелем по своему делу и не мог отказаться от дачи показаний. В противном случае ему "светили" статьи, которые сейчас вменяются только свидетелям: "Отказ или уклонение от дачи показаний" и "Заведомо ложное показание". В настоящее время и в уголовном процессе, и в административном производстве гражданин может быть или обвиняемым, или свидетелем. Третьего не дано. Поэтому можно сделать однозначный вывод: у инспектора нет права допрашивать водителя на дороге, тем более в устной форме. Допрос может вестись только в письменной форме. Но разве это соображение остановило хотя бы одного милиционера, который кнутом или пряником, но всегда и при любых обстоятельствах постарается "услышать", а значит и записать то, что хочет он сам, а не то, что Вы ему говорите?

ВЫ ПОДВЕРГИЛИСЬ ДОПРОСУ

Для этого существует специальный документ - протокол допроса. Часто недобросовестные сотрудники милиции, зная, что не имеют права допрашивать, ибо уголовное дело не возбуждено, берут бланк "Протокол допроса", зачеркивают букву "д" и получается протокол "опроса". Простенько и со вкусом! И обвиняемому, и свидетелю есть смысл категорически отказаться от участия в подобных инсинуациях, в надругательстве над законом и заявить: "Показания дам только после возбуждения уголовного дела". И тут же написать жалобу прокурору района. Написание жалобы с первых секунд контакта с любыми правоохранительными органами это шанс перехватить инициативу. Запомните: до возбуждения уголовного дела возможно только одно следственное действие - осмотр места происшествия, который оформляется соответствующим протоколом. А всякие милицейские протоколы "обнаружения и изъятия" - от лукавого. Если бы

прокуратуры и суды надлежащим образом реагировали на каждое проявление подобного "правотворчества"... Ну да сколько "сладко" не говори - во рту слаще не станет.

Пример. Вас доставили в отделение милиции или ГАИ, держат уже несколько часов - пишете жалобу, что к вам применяли пытку голодом, запрещением сходить в туалет и т.п. Не стесняйтесь, ведь Вы человек, а не скотина безмолвная, к тому же Вы - гражданин, Конституцией Вам гарантированы довольно обширные права, попросите Конституцию, почитайте, поразмыслите, настаивайте на соблюдении своих прав... Все что написано в Конституции - нормы прямого действия, т.е. они применяются непосредственно и имеют главенствующую роль. Возможно, что Вам покажут уголовный кодекс и ткнут пальцем в статьи, предусматривающие длительные сроки лишения свободы. Если от Вас что-то хотят "услышать" (записать), Вас обязательно поугадают, покричат на Вас (ну это, как понимаете, - не в самом худшем случае), а потом пожалеют и обязательно предложат искреннюю помощь, пообещают немедленную выдачу индульгенции с прощением всех грехов, сразу после того, как Вы подпишите свой протокол в интересующей их "редакции". Милиционеры имеют богатый и ежедневный опыт общения с людьми в таких ситуациях, они по-своему неплохие психологи, поэтому, если они только заметят в Ваших глазах мелькнувшую тень сомнения или страха, такое давление на Вас сразу увеличится многократно, тогда - только держись. При этом Вам популярно объяснят, что такие буржуйские замашки, как приглашение адвоката, не только оскорбляют их благие намерения в отношении Вас, но даже и навредят, причем окончательно и бесповоротно. В таком случае необходимо сразу написать жалобу о применении к Вам запрещенных методов дознания и следствия, оказании психологического давления. Не поленитесь поинтересоваться и записать фамилии, звания и должности Ваших "собеседников". Помните - Вы решаете собственные, личные проблемы, а не задачи, которые стоят перед милицией, пусть уж они обходятся как-нибудь сами, без Вашей помощи...

Многое зависит от Вашей смекалки. Но ясно одно: если сегодня удастся уличить сотрудника милиции в одном нарушении прав человека, завтра в другом, то послезавтра можно поставить под сомнение составленный им материал, обвинительное заключение, другой документ.

У сотрудников правоохранительных органов имеется спасительная палочка-выручалочка. Называется она - Закон Украины "Об оперативно-розыскной деятельности" от 18.02.1992 г. Статья 8-я этого Закона содержит довольно объемный перечень мероприятий (от слежки и стукачей - до внедрения Шарапова в банду), которые однако могут проводиться только при наличии оснований, предусмотренных ст.6 этого Закона. А касаются они только уголовных преступлений и правонарушений, при отсутствии же оснований, предусмотренных в этой статье проведение оперативно-розыскных мероприятий прямо запрещено. В соответствии со ст. 1 этого Закона, задачами оперативно-розыскной деятельности являются: "поиск и фиксация фактических данных о противоправной деятельности отдельных лиц и групп, разведывательно-подрывной деятельности специальных служб иностранных государств и организаций с целью пресечения правонарушений и В ИНТЕРЕСАХ УГОЛОВНОГО СУДОПРОИЗВОДСТВА (выделено мной - Ю.А.), а также получения информации в интересах безопасности общества и государства". Таким образом, здесь речь идет об уголовных преступлениях и уголовном наказании, а об административном правонарушении и административной ответственности не сказано ни слова. Напомню общеизвестную истину о том, что расширительное толкование Закона недопустимо и сделаем вывод: к административным правонарушениям, то есть к большей части контактов с ГАИ, паспортной службой, другими структурами данный Закон отношения не имеет.

Ну, а как быть в таких случаях: в доме обокрали квартиру, во дворе была стрельба, есть раненые, иногда убитые? Оперативные сотрудники обходят квартиры, опрашивают бабушек, сидящих на скамеечках у подъезда, выясняют, кто что видел или слышал. Закон "Об оперативно-розыскной деятельности" дает им такое право. А гражданин может отвечать, а может и не отвечать. Для гражданина это право, но не обязанность. Обязанностью это станет, когда, возбудив уголовное дело, гражданина вызовут в милицию или прокуратуру и будут допрашивать в письменной форме. Но делать это будет оперуполномоченный, дознаватель - это специально уполномоченное лицо, действующее по письменному поручению следователя, которое в течение

первых десяти дней с момента события (кражи, убийства и т.п.) проводит проверку материалов по факту преступления. Допрос может вести следователь, прокурор, судья, но уж никак не сотрудник ГАИ на улице. Задавая вам вопросы, он трижды нарушил Закон: во-первых, не возбуждено уголовное дело, во-вторых, он не следователь; в-третьих, нет письменного протокола допроса, а устная форма исключается.

Часто сотрудники ГАИ и других служб подсовывают гражданам бланки, на которых через десятую копию набрано: "Объяснение". Советую ничего в этих бумажках не писать. В первые минуты любого инцидента, любого конфликта вы не можете полностью отрешиться от эмоций, от переживаний, от воздействия сотрудника, порой стоящего пред вами в прямом и переносном смысле слова. У вас не хватает, а чаще вообще не имеется, юридических знаний, не говоря уже о практическом опыте подобного общения.

Поэтому очень неплохо в рамках и закона, и юридической этики - вежливо, но твердо, отказаться от каких-либо письменных и устных показаний и объяснений, выиграть время, успокоиться, собраться с мыслями, найти хорошего (увы - не любого) адвоката, почитать литературу, посоветоваться с друзьями, поесть, выспаться, помыться, побриться, и иметь за плечами "тонну спокойствия", как изъясняются специалисты по судебной психологии.

ВЫИГРАЙТЕ ВРЕМЯ НА ОБДУМЫВАНИЕ

Мне могут возразить: можно все это проделать, если человека не задержали, не арестовали, не водворили в камеру. Ответ однозначный: в любом случае, даже сидя за решеткой, необходимо собраться, пережить стресс и выиграть время. Хоть там и не так комфортно, как дома. Но, чтобы собраться с мыслями, необходимы, в первую очередь, время и воля, а не персидская кровать и шикарная ванная. Запомните: время работает на вас - лучше просидеть трое суток в "клетке" или изоляторе временного содержания (ИВС) в молчаливом ожидании своего адвоката, чем - три года в учреждении с наименованием, напоминающем воинскую часть... Ваш покорный слуга, в свое время, провел гораздо более трех таких суток за вдумчивым чтением произведений Джона Рональда Руэла Толкиена, Франца Кафки, а потом и (кстати о заголовке статьи!) "Войны и мира" Льва Николаевича Толстого, рекомендую.

Срок административного задержания, как уже говорилось, составляет 3 часа. Без санкции прокурора в отделении милиции, ИВС можно держать не более трех суток. По большому счету и прокурор не сможет до бесконечности продлевать сроки содержания под стражей. С недавних пор арест можно обжаловать в суд. За положительными примерами далеко ходить не надо. Малоизвестный поэт Осенев - Анатолий Иванович Лукьянов, обвиняемый по делу ГКЧП, довольно долго сидел в Матросской тишине, но ни одного показания не дал. Бывший ИО премьера Украины - Ефим Звягельский, тоже выигрывал время и не давал показаний, правда это время он не на нарах проводил... Сейчас оба - депутаты парламента, по-прежнему уважаемые люди. А Вас, наверное, будут обвинять в менее тяжких преступлениях, чем их. Поэтому, если Вы сами проявите твердость духа, минимум юридических знаний, а также в хорошем смысле изобретательность, у Вас есть весомые шансы выйти победителем не только на дороге, но и в отделении милиции.

Говорилось, что нет смысла сочинять легенду инспектору на дороге. Нужно требовать от него доказательств вашей вины. Однако нет правил без исключений. Как говорят юристы, если из правил не делать исключений, то сами исключения станут правилами. Итак, когда же уместно выложить рабочую версию-легенду? Только тогда, когда она бьет не в бровь, а в глаз! Примеры легенд, мгновенно открывающих двери тюрем и ИВС, можно привести из всем известных книг и фильмов. Скажем, роман и фильм "Гонки по вертикали". На вокзале задерживают вора-рецидивиста Леху Дедушкина по кличке Батон. В руках у него импортный чемодан, набитый иностранными тряпками, а на дне чемодана орден в форме звезды, усыпанный бриллиантами. В МУРЕ, на Петровке 38, инспектор Станислав Тихонов начинает допрашивать Батона, а Леха отвечает: "Начальник, какой из двух вариантов тебя устраивает: дискуссия о презумпции невиновности или версия (читай: легенда) о том, что чемодан я только что со всем содержимым купил у неизвестного мне барыги, а стало быть, сам не знаю еще, что в чемодане?" И сразу у Дедушкина исчезает необходимость рассказывать о происхождении каждой вещи... Ну, а если бы не "свинья" в виде краденого кошелька, подложенная Жегловым Кирпичу в "Место встречи

изменить нельзя"? А как измывалась героиня Александры Захаровой над следователем в "Криминальном таланте"?

А для инспектора ГАИ иногда достаточно предъявить пропуск на въезд, удостоверение инвалида, визитную карточку и т.п. Один знакомый сотрудник СБУ, однажды, (правда по ошибке) со словами: "эС-Бе-У!", предъявил записную книжечку размером с удостоверение, правда черного цвета и с фольклорной палехской миниатюрой на обложке, но эффект возымело абсолютный... Бывает и по другому, вот интернете, на любимом сайте www.anekdot.ru, попалась история: Инспектор - "А где ваша аптечка!?" Водитель - "Вот огнетушитель!" Инспектор: "Проезжайте!"

О ДОВЕРЕННОСТЯХ

Кстати, типичным нарушением прав граждан является утверждение сотрудников милиции о том, что доверенность должна быть заверена только нотариусом. В действительности это не так. В ст. 65 Гражданского Кодекса Украины (в дальнейшем - ГК Украины) "Форма доверенности" прямо сказано, что к нотариально удостоверенным доверенностям приравниваются: доверенности военнослужащих и других лиц, находящихся на излечении в лечебных учреждениях, удостоверенные врачами этих учреждений; доверенности военнослужащих, удостоверенные командирами воинских частей; доверенности лиц, находящихся в местах лишения свободы, удостоверенные начальниками мест лишения свободы, а так же некоторые другие. Давайте вспомним, что такой важный документ, как завещание на имущество большой частью часто пишет в медицинском учреждении, а его подписью заверяет дежурный врач. И по этому завещанию наследники получают миллионные суммы, дачи, квартиры и те же машины, которые затем останавливают инспектора ГАИ, зная, к чему придраться.

Еще более широкие полномочия для выдачи доверенностей гражданское законодательство предусматривает для юридических лиц: учреждений и организаций, обществ и предприятий. Вот о чем гласит ст. 66 ГК Украины: доверенность от имени юридического лица выдается за подписью его руководителя или иного лица, уполномоченного на это уставом, с приложением печати этой организации. Только при получении денег или иных ценностей, необходима вторая подпись (бухгалтера). В доверенности же на право управления автомобилем, принадлежащим предприятию любой формы собственности, законом предусмотрена только подпись директора, скрепленная печатью. Срок действия доверенности, согласно ст. 67 ГК Украины, не может превышать трех лет, если срок в доверенности не указан, она сохраняет силу в течение одного года со дня ее получения. Доверенность, в которой не указана дата ее совершения, недействительна. Поэтому, будьте повнимательнее и постарайтесь своевременно позаботиться о своих документах, если срок действия доверенности подходит к концу, не дожидайтесь констатации данного факта инспектором ГАИ.

Часто сотрудники милиции изымают доверенности без всяких оснований. Поэтому можно посоветовать иметь доверенности в нескольких экземплярах, иначе на следующем посту или пикете вам будет трудно доказать свою правоту. Справок об изъятии доверенности мастера казуистики из ГАИ, как правило, не дают. Заметим, что супруги могут оформить у нотариуса свидетельство о праве общей собственности на машину. Оно сроком не ограничено, значит, не надо будет тратить время, чтобы продлевать или переоформлять это свидетельство. А доверенность, как говорилось, может быть дана на три года.

О ПОВЕСТКАХ

Вторым по значению документом, с которым каждый из нас сталкивается в различных обстоятельствах, является повестка. Чаще всего повестки приходят из следующих учреждений: ГАИ, суд, прокуратура, милиция, военкомат. В большинстве случаев повестки бросают в почтовые ящики. В сельской местности кладут под калитку, ворота участка или между досок забора. Вручают случайным прохожим, соседям. Мол, передайте при случае. Между тем современное законодательство и к содержанию повестки, и к порядку ее вручения предъявляет серьезные требования. Содержание повестки: 1. Наименование и точный адрес суда (прокуратуры, отделения ГАИ или милиции); 2. Указание места и времени явки; 3. Наименование дела, по которому производится вызов (уголовное, гражданское, административное); 4. Указание лица,

вызываемого в суд (прокуратуру, милицию), а также в качестве кого оно вызывается (обвиняемого, подозреваемого, свидетеля, потерпевшего, истца, ответчика); 5. Предложения лицам, участвующим в деле (касается только гражданских дел), представить все имеющиеся у них доказательства по делу; 6. Указания на последствия неявки.

Специальная статья 94 ГПК Украины называется "Порядок вручения повесток". В ней указано, что повестки вручаются под расписку, которая подлежит возвращению в суд (милицию, прокуратуру) с указанием времени вручения. Есть несколько способов доставки повесток адресату: по почте рекомендованным письмом, через рассылных, через участкового инспектора, милиционеров или солдат конвойной службы, находящихся в здании суда и т.п. Чаще всего для этих целей используется почта, но в целях экономии сил и времени, иногда эта обязанность перепоручается заинтересованной стороне. По сей день действуют Почтовые правила, утвержденные Приказом Министерства связи СССР № 93 от 13 марта 1984 г. В них сказано, что судебные повестки должны пересылаться в заказных письмах с отметкой на конверте "Судебная повестка", а на практике мы эти конверты опять-таки находим в почтовых ящиках. Их бросают, а не вручают. Следовательно, снова нарушается закон.

Повестка, адресованная государственным предприятиям, учреждениям, организациям вручается соответствующему должностному лицу, которое расписывается на втором экземпляре повестки.

Если лицо, доставляющее повестку, не застанет гражданина, извещаемого или вызываемого по делу, в месте его жительства или работы, то повестка вручается кому-нибудь из совместно с ним проживающих взрослых членов семьи, а при их отсутствии жилищно-эксплуатационной организации, исполнительному комитету сельского Совета или администрации по месту его работы. В указанных случаях должностное лицо, получившее повестку, обязано под свою ответственность немедленно вручить ее надлежащему лицу (ч.3 ст.94 ГПК Украины).

Следует отметить, что расписка родственников и других лиц, перечисленных в вышеуказанной статье, приравнивается к расписке самого лица, вызываемого или извещаемого. Поэтому примите совет: не оказывайте вашим родным, близким, соседям "медвежью услугу". Не расписывайтесь за других и, на всякий случай, не открывайте дверь незнакомым. Каждый должен отвечать только за себя. Во-первых, никому и никогда не открывайте дверь. Под видом "почтальона" или "милиционера" в квартиры и дачи проникают убийцы, грабители и вымогатели. Но коль уж вас застали, скажем, на лестничной клетке с мусорным ведром в руках, или с газетой у почтового ящика и требуют расписаться, скажите вежливо, но твердо: "Извините, пожалуйста, это повестка из такого серьезного учреждения ГАИ, например. Я не могу и не желаю отвечать за моего сына (брата, свата и т.п.). Вот вы его постарайтесь застать и с ним разговаривайте, а мы сейчас в ссоре. В конце концов это ваша работа, но не моя обязанность!" В девяноста случаях из ста все эти почтальоны и курьеры бросят повестку в почтовый ящик. А вы выиграете время, сумеете собраться с мыслями, узнать, действительно ли перед вами был почтальон или преступник, завладевший чужой формой и служебной документацией. Кроме того, Вы сможете спокойно "прикинуть" - куда, в связи с чем и для чего Вас "хотят", можете посоветоваться со своим адвокатом.

Наше общество все быстрее движется к принятию таких законов, которые дадут возможность каждому из вас произносить известную фразу: "Ни слова не скажу и ничего не подпишу без моего адвоката". Возьму на себя смелость утверждать, что действующее законодательство Украины предусматривает для адвоката столь обширные права и возможности их применения, что если бы все они соблюдались правоохранительными органами своевременно и в полном объеме, то адвокату надо, или иметь диагноз "tormoz konkretiko" (извините - не уверен в своей латыни), или откровенно действовать не в интересах клиента, чтобы "проиграть" практически любое дело.

ДАЖЕ КАШЛЯТЬ Я БУДУ, ТОЛЬКО В ПРИСУТСТВИИ СВОЕГО АДВОКАТА

В уголовном процессе адвокат допускается к участию в деле с момента задержания, ареста или предъявления гражданину обвинения в совершении уголовного преступления (ст.44 УПК

Украины). Адвокат имеет право "до первого допроса подозреваемого или обвиняемого иметь с ним свидание один-на-один, а после первого допроса - без ограничения их количества и продолжительности" (ст.48 УПК Украины). В конфликтах с ГАИ, паспортной службой, налоговым инспектором адвокат (представитель стороны) может начать вас защищать, консультировать в устной и письменной форме, представлять ваши интересы во всех судебно-правовых органах с любого времени.

Вы даже не представляете, как меняется ситуация, когда к различным должностным лицам ГАИ приходит группа граждан: водитель, свидетели с его стороны и адвокат с чемоданом кодексов и комментариев. А еще лучше, если к ним присоединяется народный депутат и журналист, хотя бы районной газеты. Необходимо представлять какое отношение к адвокатам исповедуют работники правоохранительных органов. Понятнее всего это отношение может проиллюстрировать следующая цитата, недавно увиденная мной на стене в одном из отделов таможни: "Адвоката нужно брать ежовыми рукавицами и ставить в осадное положение, ибо эта интеллигентная сволочь часто паскудничает". Судя по подписи, которая приведена под цитатой, принадлежит она, несостоявшемуся адвокату В.И. Ульянову (Ленину).

Меня спросят: где, например, в далеком селении взять квалифицированного адвоката? Идите двумя путями. В маленьком селении ищите просто грамотного человека учителя истории, библиотекаря, зав. клубом, секретаря сельсовета. В крайнем случае, поезжайте в райцентр. Там можно найти юрисконсультов на заводах и фабриках. Посещайте нотариальные конторы, там тоже помогут написать заявление. Если Вам попадется адвокат, не спешите возлагать все свои надежды именно на него. Адвокатские услуги - тот же рынок. Когда Вы ходите по базару, то не покупаете товар у первого попавшегося продавца, Вы прицениваетесь, пробуете, меряете и не обязательно покупаете самое дешевое... И, наконец, не пускайте "на растопку" газеты с такими статьями, как эта.

ЖАЛОБА

Подача жалобы приостанавливает, как правило, исполнение приговора, решения, постановления, если Вы не забудете в ней об этом прямо попросить.

Итак, инспектор остановил вас, изъял водительское удостоверение и наложил штраф, или никакого постановления не вынес, но протокол оформил. Вам вменяется деяние, за которое могут лишить права управления транспортными средствами. Что делать? Прежде всего, учесть: в вашем распоряжении есть десять дней. За это время необходимо подать жалобу, которая автоматически приостанавливает исполнение любого постановления (ст.291 КоАП Украины). Кроме того, на срок до рассмотрения жалобы вам обязаны продлить временное разрешение на управление транспортным средством. Необходимо напомнить, что любой документ, а жалобу в особенности, необходимо посылать заказным письмом с уведомлением. Но лучше всего найти время, подъехать к начальнику районного ГАИ и вручить, ему (в канцелярию, приемную, секретариат) жалобу под расписку на втором экземпляре. Иной раз сам факт подачи жалобы водителем подталкивает начальника к отмене постановления инспектора. Кому охота ходить по судам? Но чаще начальник, не желая "подставлять" своего инспектора, может и отказать вам, в устной форме. Не беда, настаивайте на регистрации. Возникает вопрос: десять дней пролетят очень быстро, а рядом может не оказаться специалиста по административному законодательству. В таких случаях пишется так называемая малая (краткая) жалоба.

Вот ее примерный текст:

"Начальнику такого-то ГАИ

От Иванова Ивана Ивановича, проживающего по адресу:

ЗАЯВЛЕНИЕ

Прошу отменить постановление от такого-то числа с.г., вынесенное инспектором Петровым П.П. Виновным себя ни в чем не признаю, свою вину считаю не доказанной. Постановление считаю незаконным и необоснованным. Прошу незамедлительно возвратить изъятое у меня водительское удостоверение. Подробная жалоба будет подана моим адвокатом после ознакомления со всеми материалами дела. С уважением, Иванов И.И. Дата."

Допустим, начальник ГАИ отказал вам и оставил в силе постановление инспектора. Ваша дорога теперь лежит в управление ГАИ города или области и (или) в суд (ст.288 КоАП Украины). Приложите ко второй жалобе ксерокопии постановления, вашего первого заявления, ответа на него, заявления пассажиров, других свидетелей защиты. Не плохо обзавестись депутатским запросом, ведь защищать права избирателей первая обязанность депутата.

Копию Вашей жалобы неплохо направить в прокуратуру, который вправе его опротестовать (ст.290 КоАП Украины). При исчислении сроков на обжалование не должен приниматься в расчет тот день, в который вынесено постановление по делу об административном правонарушении. Соблюдение установленного для подачи жалобы срока может быть подтверждено с помощью почтовой квитанции или почтового уведомления о вручении, данных регистрационных журналов, расписок принявших жалобу лиц, иных достоверных данных. Следует отметить, что сроки подачи жалобы заканчиваются по истечении последнего десятого дня, предоставленного для обжалования. Если окончание срока приходится на нерабочий день, то последним днем срока считается первый следующий за ним рабочий день.

Что делать, если вы не уложились в десять дней? Ничего страшного. Просто к основной жалобе прилагается вторая "Заявление о восстановлении пропущенного срока". В нем указывается уважительные причины: болезнь, командировка, иные причины, которые могут быть признаны уважительными. Для доказательства своей правоты Вы должны приложить копию больничного листа, командировочного удостоверения, справку сельсовета, местной администрации о пожаре, наводнении, ином стихийном бедствии.

Порой недобросовестные сотрудники милиции пытаются лишить граждан права на обжалование. Они стараются не выдать копию постановление о наложении административного взыскания в установленный законом трехдневный срок (ст.285 КоАП Украины), посылают его по почте спустя длительное время простым письмом. Очень часто, выдавая постановление на личном приеме, стараются в графу "Дата выдачи" вписать день вынесения постановления. И вот что получается: постановление о наложении на Вас административного взыскания вынесено, к примеру, 05 марта. Вы приходите в отделение 25 марта. В графу "Дата выдачи" необходимо поставить 25 марта, а сотрудник группы разбора или дознаватель пишет 05 марта. 5 дней плюс 10 дней (срок подачи жалобы) получается - 15 дней. Таким образом, не успев получить постановление, Вы, при такой фальсификации, уже теряете право на обжалование, если бездумно распишетесь в корешке о выдаче постановления. Всегда пишите разборчиво: "Копию постановления (решения, определения, приговора) получил 25 (двадцать пятого) марта 2000 года". Это даст Вам возможность просить о восстановлении срока на обжалование.

Получив от Вас заявление, начальник ГАИ, милиции обязан принять одно из двух решений: восстановить пропущенный срок подачи жалобы или отказать в восстановлении пропущенного срока. Его отказ может быть обжалован в городское управление, областное и т.д. Этот же вопрос может рассмотреть суд одновременно с Вашей основной жалобой.

В суд по месту своего жительства можно обжаловать действия и решения должностных лиц, коллективных органов и общественных организаций (ст.248-1 и 248-2 ГПК Украины). Если у Вас нет времени или желания ходить по судам, Вы можете уполномочить на это родственника, адвоката, депутата, любое другое лицо, которому Вы дадите доверенность. Для обращения в суд с жалобой ст.248-5 ГПК Украины устанавливаются следующие сроки: два месяца со дня, когда гражданину стало известно о нарушении его прав и свобод; один месяц со дня получения гражданином письменного уведомления об отказе в удовлетворении жалобы вышестоящим органом или со дня истечения месячного срока после подачи жалобы, если гражданином не был получен на нее ответ. Пропущенный срок для подачи жалобы может быть возобновлен судом, если он пропущен по уважительным причинам. Очень важно, что теоретически (к сожалению не практически) положен конец судебной волоките. В соответствии со ст.248-6 ГПК Украины, жалоба рассматривается судом в десятидневный срок с участием заявителя (гражданина, подавшего жалобу, и должностного лица, представителя государственного органа решение или действия которого, обжалуются.

КОГДА МОЖНО НЕ ПРЕДЪЯВЛЯТЬ ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ

Согласно пунктам 2.1 и 2.3 ПДД, водитель должен иметь при себе и передавать работнику милиции (дружинникам и внештатным сотрудникам милиции) водительское удостоверение. Однако если гражданин моет или ремонтирует машину, снимает дворники, включает или отключает охранную сигнализацию, забирает что-то из салона или совершает подобные действия, он не является собственно водителем, ибо никаким транспортным средством он в данный момент не управляет, а последнее стоит, максимум прогревается, но никак не движется.

На этом обстоятельстве построены многие конфликты. Например, мыть машину в состоянии алкогольного опьянения действующее законодательство не запрещает, а работники милиции требуют в такой ситуации водительское удостоверение, пытаются наказать гражданина как водителя. Подчеркну что, в такой ситуации вы имеете право, но не обязаны предъявлять водительское удостоверение. Предположим, что вы после ужина решили поставить машину на сигнализацию или забрать пакет яблок, а в это время подошел или подъехал наряд милиции и требует документы. У них для этого тоже припасена хитрость: "А откуда мы знаем, что вы Иванов или Петров, в техническом паспорте фотографии нет. Предъявите документ, удостоверяющий вашу личность". Что делать? Вспомнить концепцию "резервного документа" - это может быть и паспорт, и военный билет, и т.п. Пусть попробуют изъять. Все равно придется возратить. А водительское удостоверение останется в целостности и сохранности, и с утра следующего дня будет вами использовано по своему назначению. В любом случае - при возникновении потенциально чреватой крупными неприятностями ситуации, лучше временно утратить, где-то забыть свои права, чем отдать их (а значит и себя самого) "на съедение" гаишникам, т.к. Вы сразу же, в значительной степени, окажетесь в заведомо проигрышном положении, условия игры Вам будут диктовать с особой жестокостью.

ТЕХНИЧЕСКИЙ ПАСПОРТ ИЗЪЯТИЮ НЕ ПОДЛЕЖИТ

Самым важным документом, который необходимо всегда иметь при себе, является технический паспорт (талон). Это документ, подтверждающий право собственности и не подлежащий изъятию, какое бы нарушение вы ни совершили, даже аварию с самым трагическим исходом. На трассе может быть море крови и гора исковерканного металла, а технический паспорт все равно должен остаться у собственника транспортного средства.

При совершении нарушения, за которое может быть наложено взыскание, водительское удостоверение, в соответствии с требованиями ст.265 КоАП Украины, изымается на срок до вынесения постановления по делу и уплаты нарушителем штрафа, что фиксируется в талоне к удостоверению, который возвращается водителю, или выдается временное разрешение на право управления транспортным средством. Если у Вас нет удостоверения, или Вы уклоняетесь от уплаты штрафа, то может быть задержано Ваше транспортное средство. Технический же паспорт, справка-счет, другие документы, подтверждающие право собственности, никогда, ни при каких обстоятельствах изъятию не подлежат.

Конечно, в порядке исключения любой документ может быть задержан по подозрению в подлинности и направлен на специальную криминалистическую экспертизу. Но это происходит, как правило, в рамках уголовного процесса и должно быть оформлено специальным протоколом, но никак не административным, какие постоянно составляют инспектора ГАИ.

О ЛИЦЕНЗИЯХ НА ПЕРЕВОЗКИ

Пристального внимания заслуживает относительно новый документ лицензия. Лицензированию подлежат различные виды деятельности, в том числе и всевозможные перевозки людей и грузов. Если, например, ваша фирма купила автобус и постоянно за плату организовывает экскурсии или имеет грузовик, и превратила его в грузовое такси, тогда необходима лицензия, она потребуется и гражданину, который осуществляет перевозки систематически с целью получения прибыли.

Но ведь, как правило, бывают принципиально иные ситуации. Завод для своих целей купил станки и везет их в цеха. Фирма для строительства своего офиса купила лес, кирпич, цемент.

Гражданин везет свой телевизор из городской квартиры на дачу или наоборот. Никакая лицензия тут не нужна, и оправдываться не надо. Тем более платить штраф, тем более без квитанции... Заявите вежливо, но твердо: "Я ни в чем не собираюсь оправдываться и что-либо доказывать. Это мое дело. Куда хочу, туда и везу". Чаще всего, при твердости водителя и минимальном знании законов, конфликт исчерпывается за несколько минут.

КТО КОНТРОЛИРУЕТ ЭФИР

В последнее время автолюбители, предприятия и фирмы часто оснащают свои машины радиотелефонами, рациями, другими средствами связи, которые нужно должным образом оформить и зарегистрировать. Но делают это в учреждениях Министерства связи, а не в ГАИ или ином подразделении органов внутренних дел. Это не оружие и не автомобиль. И в технический паспорт автомобиля средства связи, в отличие от сирен и проблесковых маячков, дополнительных фар, не вносятся. Да и контроль за эфиром государство доверило Министерству связи, а не ГАИ.

Следовательно, документы на телефоны, телетайпы, радиотелефоны, радиостанции и иные средства связи могут храниться в ящике стола или сейфе учреждения. Никто не может обязать водителя, пассажира, руководителя учреждения иметь их при себе, а тем более предъявлять сотруddникам милиции.

НА ПРОТИВОУГОННОЕ УСТРОЙСТВО ДОКУМЕНТ НЕ НУЖЕН

Кстати, не предусмотрена обязанность иметь при себе документы на противоугонное устройство, его установку и эксплуатацию. Поэтому, когда вас остановят и придерутся к "кастрюльке" под капотом, которую обзовут "сиреной", смело заявляйте: "Это не сирена, а противоугонное устройство. А как работает, я не покажу, чтобы не выдать секреты его функционирования. В любом случае - при возникновении потенциально чреватой крупными неприятностями ситуации, лучше временно утратить, где-то забыть свои права, чем отдать их (а значит и себя самого) "на съедение" гаишникам, т.к. вы сразу же, в значительной степени, окажетесь в заведомо проигрышном положении, условия игры Вам будут диктовать с особой жестокостью.

ДАВАТЬ ИЛИ НЕ ДАВАТЬ ДЕНЬГИ?

Принципиально важной представляется необходимость остановиться на следующих ситуациях. Например, у вас в машине маленькие дети, старики, инвалиды. Или Вы опаздываете в театр, на деловую встречу, на любовное свидание, в ресторан, на торжественный банкет. Словом, нет сегодня ни времени, ни сил, ни желания вступать с инспектором в словесную перепалку, а он тут как тут. Зачастую составление протокола отнимает у водителя до 30-40 минут. А споры вокруг сирены, технических неисправностей и т.п. могут длиться и дольше, и как раз на этом построено большое и малое вымогательство.

Кто платит деньги, тому - Бог судья, адвокат тут не советчик. Адвокат - советчик и помощник тем, кто хочет относительно быстро уехать и одновременно раздобыть доказательства преступления инспектора.

Бытует мнение, что денежная "кукла" - не мошенничество, а форма и способ уклонения от вымогательства взятки. Возите с собой в перчаточном ящике, сумке, папке так называемую "куклу": сверху купюра, целесообразнее по 5 или 10 гривней (тогда пачка будет толще), снизу купюра, а в середине умело нарезанная бумага, лучше всего в банковской упаковке. Достаете "куклу" и говорите: "Командир, вот здесь как раз, только что наша фирма в банке получила. Можешь не считать, точно, как в аптеке. Давай мои права и отпуская с миром". И улыбайтесь от уха до уха. В девяноста случаях из ста вы спокойно уедете. Я не представляю инспектора, который бы разорвал упаковку и стал пересчитывать толстую пачку денег, вот почему важно, чтобы купюры были меньшего достоинства. Если случится что-то непредвиденное - я Вам такого не советовал, случай рассмотрен здесь с целью расширения Вашего и инспекторского кругозора, поэтому прошу не воспринимать его в рекомендательном плане.

НАРУЧНИКИ НА ЗАПЯСТЬЯХ ИНСПЕКТОРА

Вы твердо решили отправить за решетку вымогателей и взяточников, надевших белую португую. Пользуйтесь методами прославленного ОБХСС (теперь эти отделы переименованы в подразделения по борьбе с экономическими преступлениями, но новая аббревиатура звучит не так благозвучно). Берете пачку реальных денег, переписываете номера и серии купюр, кладете в машину. Даете инспектору эти деньги по предыдущей схеме и едете уже не в театр или ресторан, а в прокуратуру, районное управление СБУ, региональное управление по борьбе с организованной преступностью, или в инспекцию по личному составу УВД. Уверен, что, узнав о причине Вашего появления - Вас встретят с распростертыми объятиями. Для большей эффективности предполагаемого результата, лучше "отпроситься" у инспектора поехать за деньгами и по дороге туда-обратно, но до передачи взятки, посетить одно из указанных учреждений по Вашему выбору. Лично Вы в обоих случаях подложите освобождению от уголовной ответственности за дачу взятки (ч.3 ст.170 УК Украины). Учтите также, что взятка не только деньги. Это любые предметы, имеющие реальную стоимость.

Вы напишите заявление, что вас путем вымогательства и шантажа вынудили (вынуждают) дать взятку, еще лучше, если с вами были свидетели пассажиры такие-то. Передаете ксерокопию листа с номерами купюр. В восьмидесяти процентах из ста с вами поедут на пикет и наденут наручники инспектору. И сделают это умело, быстро и эффективно. Ваша девушка сразу же перестанет ныть, что пропал театральный вечер, в театр она попадет в другой раз, а такого "представления" может больше не увидеть.

Конечно, за несколько часов, пока вы ездили туда-сюда, взяточник в милицейской шинели может потратить (спрятать) часть денег, но хоть одна-две бумажки все равно останутся (найдутся). Съесть, сжечь, порвать, почувствовав опасность, можно небольшое лишь количество бумаги. А попробуйте-ка при визге тормозов нескольких оперативных машин, уткнувшись бамперами в пикет или блокировавших патрульную машину взяточников, уничтожить целую пачку! Все равно улики останутся, а для суда этого будет достаточно. Поверьте, никто так не расправляется с виноватым, как свои же, теперь наверняка бывшие, коллеги. Да и сами оперативные работники не только в кинокомедии утверждают, что "лучше стучать, чем перестукиваться".

ОТ СУМЫ, ДА ОТ ТЮРЬМЫ...

Помните любимое изречение завскладом Воронцова (персонажа одной из самых удачных серий "Следствие ведут ЗнаТоКи"): "Холод тюремной камеры каждому из нас дышит в затылок"? Еще более точно и емко высказался известный публицист Аркадий Ваксберг, назвав одну из своих проблемных статей "Мы все временно на свободе". Но работникам правоохранительных органов более близка фраза Феликса (Железного) Дзержинского: "То, что вы пока не судимы, это не ваша заслуга - это наша недоработка".

Как надо понимать эти цитаты? А так, что посадить могут любого. "Был бы человек, а статья найдется", эту фразу в милиции сегодня произносят намного чаще, чем в других правоохранительных органах. В связи с тем, что сотрудникам милиции предоставлено право досматривать транспортные средства, существенную опасность для каждого из нас представляют статьи Уголовного кодекса, предусматривающие ответственность за незаконное хранение, ношение оружия, хищение боеприпасов. Поэтому остановлюсь на этом подробнее.

Как говаривал один автогонщик - "Свой срок каждый из нас возит в багажнике своего автомобиля". Он имел в виду, конечно же, деяния, совершенные по неосторожности. Летишь на большой скорости, а тут как тут пьяный черт выскакивает под колеса. Тормозишь, и машину выбрасывает на троллейбусную остановку, в итоге - трупы и следствие. Водитель не хотел, не думал, не гадал, но должен был предвидеть, проявил преступную небрежность и оказался в КПЗ - камере принудительной задумчивости, как говаривал уже упоминавшийся Леха Дедушкин по кличке "Батон" из романа и фильма "Гонки по вертикали".

Но, кроме неосторожности, случается и умысел. Ему-то и посвящена ст. 222 УК Украины "Незаконное ношение, хранение, приобретение, изготовление и сбыт огнестрельного или холодного оружия, боевых припасов и взрывчатых веществ". Ею любят спекулировать недобросовестные сотрудники милиции. "Ща я пойду и найду у тебя в машине горсть патронов от

табельного ПМа"... Не приходилось Вам слышать такую фразу? А моим клиентам приходилось... Иногда предлагается использовать вариант с "нахождением" фальшивой денежной купюры, и, как следствие, перспективой на ст. 79 УК Украины "Изготовление или сбыт поддельных денег или ценных бумаг", а там санкция даже по части первой - от 3 до 10 лет. Если Вас будут "ломать" таким образом, вспомните совет людей, прошедших сталинский "архипелаг ГУЛАГ": "Не верь, не бойся, не проси".

Ну, и в заключение темы. Если Вы, конечно исключительно в целях личной безопасности, возите с собой в машине (храните дома, как память о службе в армии) автомат Калашникова или что-то в этом роде, то последуйте простому совету. Вытащите из своей "пушки" возвратную пружину, или боек, или еще какой мелкий элемент затвора, положите это отдельно - в коробку со шпунтиками-винтиками (в вазочку с драгоценностями Вашей супруги). Если обнаруженное у Вас огнестрельное оружие является неисправным, небоеспособным и из него невозможно производить выстрелы, то оно вовсе не огнестрельное и уголовное наказание к Вам применено быть не может, главное чтобы Вы не имели реальной возможности привести его в пригодное состояние.

Подводя итог столь объемной публикации о взаимоотношениях с ГАИ, в качестве заключительного наглядного примера, не могу не привести весьма показательную реальную историю с того же www.anekdot.ru: "Это не совсем анекдот, - это было со мной! Останавливает меня гаишник за то, что я, якобы, повернул без стрелки. - Документы, штраф, - говорит. А у меня настроение пофигистичное. Я говорю: - Забирай права, составляй протокол, мне без разницы, ведь ты же знаешь, что все равно я ничего платить не буду. - Это как!? - А так: свидетелей в протоколе нет, понятых тоже, протокол составлен с нарушением процессуальных норм - ни один суд не примет. Задумался гаишник, отдает документы и говорит фразу, от которой я упал: - НЕЛЬЗЯ БЫТЬ ТАКИМ МЕЛОЧНЫМ!!!".

Перечень лекарственных средств, которые должны находиться в медицинских аптечках первой медицинской помощи для пассажирских легковых с количеством пассажиров до 9 человек и грузовых транспортных средств

(автомобильная аптечка - 1)1. Средства для остановки кровотечения, наложения повязок при травмах

- 1.1. Жгут для остановки кровотечения 1 ед.
- 1.2. Бинт стерильный 5 м * 10 см 1 ед.
- 1.3. Салфетки "Колетекс" с хлоргексидином 6 см * 10 см 2 ед.
- 1.4. Салфетки "Колетекс" кровоостанавливающие с фурагином 6 см * 10 см 2 ед.
- 1.5. Пакет перевязочный стерильный 1 ед.
- 1.6. Лейкопластырь в рулоне 5 см * 5 м 1 ед.
- 1.7. Пластырь бактерицидный 2,3 см * 7,2 см 4 ед.
- 1.8. Косынка медицинская перевязочная 50 см * 50 см 1 ед.
2. Антисептические средства
- 2.1. Раствор йода 5%-ный - 10 мл 1 фл.
3. Обезболивающие и сердечные средства
- 3.1. Бутарфанола тартрат 2%-ный 1 мл. в шприц-тюбике 2 ед.
- 3.2. Нитроглицерин 1%-ный в капсулах (0,0005) 20 капс.
4. Дополнительные средства
- 4.1. Ножницы с тупыми концами 1 ед.
- 4.2. Перчатки медицинские №8 из полиэтилена 1 пара
- 4.3. Пленка (клапан) для проведения искусственной вентиляции легких 1 ед.
- 4.4. Сульфацил натрия 20% 1 мл. в шприц-тюбике 2 ед.
- 4.5. Булавки английские 6 ед.
- 4.6. Портативный аппарат для искусственной вентиляции легких 1 ед.

5. Инструкция 1 ед.
6. Футляр для аптечки 1 ед.

Необходимо своевременно пополнять или заменять лекарственные средства после их использования или окончания срока действия

Перечень лекарственных средств, которые должны находиться в медицинских аптечках первой медицинской помощи для пассажирских транспортных средств с количеством пассажиров более 9 человек

(автомобильная аптечка - 2)1. Средства для остановки кровотечения, наложения повязок при травмах

- 1.1. Жгут для остановки кровотечения 3 ед.
- 1.2. Бинт стерильный 5 м * 10 см 6 ед.
- 1.3. Салфетки "Колетекс" с хлоргексидином 6 см * 10 см 9 ед.
- 1.4. Салфетки "Колетекс" кровоостанавливающие с фурагином 6 см * 10 см 9 ед.
- 1.5. Пакет перевязочный стерильный 4 ед.
- 1.6. Лейкопластырь в рулоне 5 см * 5 м 3 ед.
- 1.7. Пластырь бактерицидный 2,3 см * 7,2 см 10 ед.
- 1.8. Косынка медицинская перевязочная 50 см * 50 см 3 ед.
- 1.9. Тесемка для фиксации шин 10 м
2. Антисептические средства
- 2.1. Раствор йода 5%-ный - 10 мл 2 фл.
3. Обезболивающие и сердечные средства
- 3.1. Бутарфанола тартрат 2%-ный 1 мл. в шприц-тюбике 6 ед.
- 3.2. Нитроглицерин 1%-ный в капсулах (0,0005) 40 капс.
4. Дополнительные средства
- 4.1. Ножницы с тупыми концами 2 ед.
- 4.2. Перчатки медицинские №8 из полиэтилена 4 пары
- 4.3. Пленка (клапан) для проведения искусственной вентиляции легких 4 ед.
- 4.4. Гипотермический портативный пакет-контейнер 4 ед.
- 4.5. Сульфацил натрия 20%-ный 1 мл. в шприц-тюбике 4 ед.
- 4.6. Булавки английские 12 ед.
- 4.7. Термопояс 4 ед.
- 4.8. Воронички для фиксации шейного отдела позвоночника, комплект: 4 размера для взрослых; 1 детский 1 ед.
- 4.9. Шины эластичные SAM SPLINT:
 - 4.9.1. Для верхних конечностей 4 ед.
 - 4.9.2. Для нижних конечностей 6 ед.
- 4.10. Портативный аппарат для искусственной вентиляции легких 1 ед.
5. Инструкция 1 ед.
6. Футляр для аптечки 1 ед.

Необходимо своевременно пополнять или заменять лекарственные средства после их использования или окончания срока действия

Указанные перечни утверждены приказом Министерства здравоохранения Украины от 07.07.1998 №187

ДСТУ 3961-2000 Аптечка медична автомобільна
<http://www.infocar.com.ua/?print=2583&action=law>

31.4. Запрещается эксплуатация транспортных средств в соответствии с законодательством при наличии таких технических неисправностей и несоответствия таким требованиям:

....

31.4.7. Другие элементы конструкции:

ее) отсутствуют:

медицинская аптечка с нанесенными на нее сведениями о типе транспортного средства, для которого она предназначена, - на мотоцикле с боковым прицепом, легковом, грузовом автомобиле, колесном тракторе, автобусе, микроавтобусов, троллейбусе, автомобили, которые перевозит опасный груз;

знак аварийной остановки (мигающий красный фонарь), который отвечает требованиям стандарта, - на мотоцикле с боковым прицепом, легковом, грузовом автомобиле, колесном тракторе, автобусе;

на грузовых автомобилях с разрешенной максимальной массой свыше 3,5 т и в автобусах с разрешенной максимальной массой свыше 5 т - противооткидные упоры (по меньшей мере два);

проблесковые маячки оранжевого цвета на транспортном средстве, которое перевозит крупногабаритные, тяжеловесные или опасные грузы;

работоспособный огнетушитель на легковом, грузовом автомобиле, автобусе.

Статья 121. Нарушение водителями правил эксплуатации транспортных средств, правил пользования ремнями безопасности или мотошлемами

(1) Управление водителями транспортными средствами, имеющими неисправности тормозной системы, рулевого управления, тягово-сцепного устройства, внешних световых приборов (в темное время суток) или другие технические неисправности, с которыми в соответствии с установленными правилами эксплуатация их запрещается, или переоборудованными с нарушением соответствующих правил, норм и стандартов, или такими, которые своевременно не прошли государственного технического осмотра, -

влечет за собой наложение штрафа от двадцати до двадцати пяти необлагаемых минимумов доходов граждан

340-425 грн

Задержание ТС

Изъятие талона ГТО

Сотрудник ГАИ

ОГНЕТУШИТЕЛЬ

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від 8 жовтня 1997 р. N 1128

Київ

Про забезпечення транспортних засобів первинними засобами пожежогасіння

Із змінами і доповненнями, внесеними

постановою Кабінету Міністрів України

від 4 червня 2003 року N 873

З метою запобігання загибелі (травмуванню) під час пожеж і займань пасажирів, що перевозяться автомобільним і залізничним транспортом, Кабінет Міністрів України ПОСТАНОВЛЯЄ:

1. Затвердити перелік транспортних засобів і норми їх оснащення вогнегасниками (додається).

Власникам транспортних засобів забезпечити ці засоби до 2001 року первинними засобами пожежогасіння або аналогічними сертифікованими засобами з відповідними технічними характеристиками.

2. Міністерству з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи вжити заходів для залучення підприємств, що входять до складу Українського пожежного концерну "Укрпожсервіс", інших вітчизняних виробників до

розроблення, виробництва та постачання на внутрішній ринок України первинних засобів пожежогасіння, зазначених у переліку.

(пункт 2 із змінами, внесеними згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 04.06.2003 р. N 873)

3. Міністерству з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи і Міністерству транспорту здійснювати контроль за виконанням цієї постанови.

(пункт 3 із змінами, внесеними згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 04.06.2003 р. N 873)

Прем'єр-міністр України В. ПУСТОВОЙТЕНКО

ЗАТВЕРДЖЕНО

постановою Кабінету Міністрів України

від 8 жовтня 1997 р. N 1128

Про Доверенность!!

выдержка из ПДД

2. ОБОВ'ЯЗКИ І ПРАВА ВОДІЇВ МЕХАНІЧНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

2.1. Водій механічного транспортного засобу повинен мати при собі:

а) посвідчення на право керування транспортним засобом відповідної категорії і талон, що додається до посвідчення;

б) реєстраційний документ на транспортний засіб (для транспортних засобів Збройних Сил - технічний талон), а у разі відсутності в транспортному засобі його власника, крім того, - свідоцтво про право спільної власності на цей транспортний засіб

чи тимчасовий реєстраційний талон; (и хотелось бы отметить что доверенность не подтверждает право совместной собственности на ТС, как думал один из форумчан)

А про доверенность вот что 2.12. Власник транспортного засобу має право: а) довіряти в установленому порядку користування і розпорядження транспортним засобом іншій особі;

Порядок этот предусмотрен Гражданским кодексом Украины, правда немного не корректно предусмотрен, если инетресует почему некорректно могу пояснить по запросу, и вообще все эти мульки с доверенностями это пережиток прошлого, точнее доверенность на осуществление всяких там действий от имени собственника это правильно (например снятие и постановка на учет, продажа, обмен, одним словом "правочины"), а вот управление ТС это ИМХО не сочетается с самим понятием доверенности по ГКУ. (опять же если интересно могу разъяснить)

То есть можно сделать несколько выводов и один из них это то, что водитель ДОЛЖЕН иметь в обязательном порядке:

1. Водительское удостоверение и талон к нему.

2. Регистрационный документ на транспортное средство, а в случае отсутствия собственника св-во на право совместной собственности и , в нашем случае, временный регистрационный талон.

Так что временный талон является обязательным при условии отсутствия собственника.

Также в Законе Украины "Про дорожнє движение", написано следующее:

Водій зобов'язаний:

- мати при собі та на вимогу працівників міліції передавати для перевірки
- посвідчення, реєстраційні та інші документи, що підтверджують
- право на керування транспортним засобом, а також дорожні
- (маршрутні) листи і документи на вантаж, що перевозиться (крім
- власників транспортних засобів, які використовують їх в
- індивідуальних некомерційних цілях), а у випадках, передбачених
- законодавством, страховий поліс (сертифікат) про укладання
- договору обов'язкового страхування цивільно-правової
- відповідальності власників наземних транспортних засобів та
- ліцензійну картку на автомобільний транспортний засіб у разі
- надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів;

И в заключение Постанова Кабінету Міністрів N 1388 від 07.09.1998р. "Про затвердження Правил державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок"

п.15 ...якщо власник транспортного засобу передав в установленому порядку право користування або розпорядження ним іншій фізичній або юридичній особі, їм видається підрозділами ДАІ тимчасовий реєстраційний талон на період дії документа, який підтверджує право користування або розпорядження.

И на оформление такого талона дается 10 дней со дня выдачи доверенности!

ОБЖАЛОВАНИЮ ... ПОДЛЕЖИТ!

Довольно часто водитель, привлечённый к административной ответственности, получив на руки постановление суда по своему делу, не согласен с ним. Либо не считает себя виновным, либо полагает, что мера административного взыскания (особенно если это лишение права управления транспортными средствами), применена к нему несправедливо. Однако, изучая текст постановления, натывается в конце на формулировку: обжалованию не подлежит.

Нужно ли впадать в отчаяние в связи с этим?

Нет. Поскольку данная формулировка означает отсутствие апелляционного и кассационного порядка обжалования таких постановлений. Это, бесспорно, ограничивает возможности лица, привлечённого к административной ответственности. Но, в то же время, не означает, что такое постановление не может быть отменено вообще.

Наоборот. Возможность такой отмены прямо предусмотрена ст.294 КоАП Украины. Постановление может быть отменено председателем вышестоящего суда или его заместителем, либо на него может быть внесён протест прокурором.

Соответственно, любому из этих должностных лиц может быть адресована жалоба, в которой излагается просьба отменить постановление по делу об административном правонарушении или изменить его. (Практика показывает, что в большинстве случаев более эффективным является обжалование председателю вышестоящего суда.)

На что нужно обращать внимание при составлении жалобы?

Прежде всего, на несоответствие выводов суда обстоятельствам дела. Особенно это касается дел о ДТП, в случае, если есть сомнения в виновности участников. Кстати, в этом случае может оказаться полезным обратиться к специалисту-автотехнику и приложить к жалобе его заключение, если этого не было сделано раньше.

Также необходимо обращать внимание на отсутствие доказательств совершения правонарушения или их несоответствие закону. Это и отсутствие привязки скорости, измеренной прибором, к конкретному автомобилю, а также нарушение законодательства о метрологии и

метрологической деятельности; и нарушения при проведении освидетельствования на состояние опьянения; и отсутствие объяснений потерпевшего, а то и вообще данных о его личности, в случае, если протокол составлен за создание аварийной обстановки, и т.п.

Также необходимо обратить внимание, если Ваши права были нарушены в процессе рассмотрения дела об административном правонарушении. Например, необоснованное отклонение судом ходатайств, отказ в истребовании или приобщении к делу доказательств, и т.п.

Особо следует выделить ситуацию, когда дело рассматривают в отсутствие лица, привлекаемого к административной ответственности. Ст.268 КоАП допускает это только в одном случае и при выполнении двух условий: если это лицо было надлежащим образом уведомлено о месте и времени рассмотрения дела, и если от него не поступило ходатайства о переносе рассмотрения. (По смыслу закона обоснованность ходатайства значения не имеет, для рассмотрения дела в отсутствие лица, привлекаемого к ответственности, необходимо, чтобы ходатайство не поступило вообще.)

На практике суды часто рассматривают дела в отсутствие граждан, привлекаемых к ответственности, даже не высылая им повесток (или высылая не заказной почтой, благодаря чему в деле не остаётся доказательств вручения повестки). Либо (что бывает реже, но тоже встречается на практике) рассматривают дело, несмотря на наличие ходатайства о переносе рассмотрения.

И то, и другое является грубым нарушением прав лица, привлекаемого к административной ответственности. На них в обязательном порядке нужно обращать внимание в жалобе, и вероятность отмены постановления будет весьма высока.

В жалобе председателю вышестоящего суда необходимо просить отменить постановление судьи либо с прекращением дела, либо с направлением его на новое рассмотрение. В жалобе на имя прокурора – внести протест на постановление. (В ряде случаев бывает эффективным отправить одновременно две жалобы – на имя прокурора и председателя вышестоящего суда.) К жалобе на имя председателя вышестоящего суда прилагается копия самого обжалуемого постановления, заверенная печатью суда.

Жалобу и приложенные к ней материалы целесообразно отправлять заказным письмом с уведомлением о вручении.

Поскольку порядок подачи такой жалобы не является кассационным или апелляционным, сроков обжалования, как таковых, не существует. Что особенно ценно с учётом того обстоятельства, что дела рассматриваются зачастую в отсутствие лица, привлекаемого к ответственности, которому, в результате, не сразу становится известно о том, что постановление вынесено, и какое административное взыскание на него наложено. Фактически, жалоба в порядке ст.294 КоАП может быть подана хоть через год после вынесения постановления.

Для принятия решения об обжаловании постановления следует учитывать ещё одно важное обстоятельство. Срок, в течение которого может быть наложено административное взыскание, не превышает, в соответствии со ст.38 КоАП, два месяца с момента нарушения. Следовательно, если постановление по делу отменено, это, как правило, означает, что при повторном рассмотрении дела наложить административное взыскание уже нельзя по сроку. Поэтому обжалование постановления, особенно если в качестве меры административного взыскания применено лишения права управления транспортными средствами, при наличии оснований, обычно оказывается целесообразным для того, кто к нему прибегает.

С ДОРОГИ В СУД: ПРАВОМЕРНОСТЬ И МЕРЫ ЮРИДИЧЕСКОГО ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ.

...Совсем ещё недавно было трудно даже представить, что придётся писать такую статью на такую тему. Кое-кому даже казалось, что наша страна движется по пути к демократизации и становлению правового государства. Как часто бывает, иллюзии были разрушены именно событиями в автомобильной сфере. А именно – акцией, которая проводится, по громогласным заявлениям отдельных политических деятелей, с 10 января текущего года.

Как известно, заключается эта акция не просто в том, что ГАИ более активно контролирует дороги и действия участников движения на них, и даже не только в том, что ряд нарушений трактуются (часто безосновательно) как создание аварийной обстановки, но и в том, что водителя либо доставляют в суд прямо с дороги, под «конвоем» сотрудника ГАИ, у которого остаётся изъятное водительское удостоверение, и там дело немедленно рассматривается, либо на месте вручается бумажка (назвать это документом не поворачивается язык) под названием „сповіщення” (кто-то же придумал такую лингвистическую новеллу!), о том, что рассмотрение дела состоится в ближайшие дни.

Вот с этой практикой, точнее, с её законностью, нам и предстоит разобраться. А если она незаконна – выработать меры противодействия. И сделать это не на основании домыслов тех, кто хотел бы максимально уменьшить возможности водителя для защиты, и не на основании проектов, а исключительно на основании законодательства, действующего на момент написания статьи.

Итак, обычно давление на водителя начинается с изъятия у него водительского удостоверения. Насколько оно законно?

В настоящий момент изъятие водительского удостоверения при оформлении протокола об административном правонарушении КоАП Украины не предусматривает. Соответствующая часть, которая давала такое право сотрудникам ГАИ, из ст.265 КоАП давно исключена. Между тем, ст.19 Конституции Украины ограничивает действия должностного лица органа государственной власти пределами, способом и порядком, прямо предусмотренными законом.

Некоторые специалисты обосновывают возможность изъятия водительского удостоверения нормами Закона Украины «О дорожном движении». Согласиться с этим нельзя, по крайней мере, относительно случаев, когда оно проводится при оформлении административного правонарушения. Поскольку указанный закон не содержит чисто процессуальных норм, на основании которых это возможно было бы сделать. А раз так, то уже налицо нарушение пределов, способа и порядка действий, непосредственно установленных законом для должностного лица.

Поэтому такие действия сотрудника ГАИ могут быть обжалованы в дальнейшем.

Насколько законна доставка водителя в суд немедленно после составления протокола?

И опять обратимся к КоАП.

Ст.259 этого Кодекса чётко устанавливает ***перечень случаев и мест, куда может быть доставлен «нарушитель» непосредственно после нарушения. Суд, доставка для немедленного рассмотрения дела, в этот перечень не входит!***

Может быть, считать происходящее административным задержанием?

Что ж, тогда к этому тоже предъявляются определённые требования. Задержание ведь относится к мерам обеспечения производства по делам об административных правонарушениях. ***Ст.260 КоАП чётко говорит, в каких случаях могут быть приняты такие меры.*** Во-первых, в

случаях прямо передбачених законом. Доставка в суд прямо з місця порушення законом не передбачена. Во-вторых, з метою пресічення админістративних правопорушень, коли вичерпані інші засоби впливу. В даному випадку, якщо водія зупинили, то найкращим админістративним правопорушенням (якщо воно взагалі було) вже пресічено, і ніяких інших заходів для цього не потрібно. Або з метою встановлення особистості, складання протоколу, якщо це неможливо зробити на місці. Між тим, особистість водія встановлюється за його документами, тоді як про затримання для складання протоколу говорити не потрібно: якщо водія везуть в суд, - це означає, що протокол вже складено. Або для забезпечення своєчасного і правильного розгляду справ. Однак в даному випадку це не є необхідним. І більше того: як буде показано нижче, «правильним» таке розгляду справ бути не може взагалі.

При цьому в разі, коли працівником міліції проводиться админістративне затримання, це в обов'язковому порядку повинно бути оформлено протоколом, а також о затриманні повинно бути повідомлено родичам затриманого, а за його бажанням – за його місцем роботи.

Ітак, ми встановили, що ні доставка порушника, ні затримання в разі з доставкою в суд застосовані бути не можуть. Однак задамося питанням: а наскільки взагалі правомірна така передача справ – прямо з дороги суду?

Ст.257 КоАП передбачає передачу протоколу. Т.е. визначений порядок направлення справи в суд по інстанції, але ніяк не її передачу безпосередньо працівником ГАІ, складившим протокол, в суд.

Більше того. В самому суді прийняття і рух будь-яких документів, зокрема і адмінматеріалів, чітко регламентовано. В частині, Інструкцією о виробництві в місцевому загальному суді (каз Госудадмінстрації України 27.06.2006 N 68), далі Інструкція. Цей найкращий документ, як правило, проходить мимо уваги сторін в процесі. Між тим, ознайомитися з ним повністю можна тут: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z0860-06>

Ми ж процитуємо тільки окремі висловлювання з нього (на мові оригіналу).

2.1. Усі судові справи та кореспонденція, у тому числі документи, надіслані електронною поштою, факсимільним зв'язком, а також телеграми, що надходять до суду, приймаються, опрацьовуються та підпис передаються за призначенням працівниками апарату суду відповідно до обов'язків.

2.2. Працівник апарату суду, на якого відповідною Посадовою інструкцією покладено обов'язки щодо приймання судових справ і кореспонденції, у день їх надходження перевіряє цілісність пакетів та конвертів і відповідність їх адресування, з дотриманням встановлених правил безпеки розкриває пакети й конверти, перевіряє відповідність вкладень до опису (наявність додатків до документа), проставляє на правому нижньому чи іншому вільному від тексту місці супровідного листа до судової справи (матеріалу), першої сторінки листа чи іншого документа реєстраційний штамп суду, у якому зазначає дату надходження матеріалу в суд і реєстраційний номер згідно з журналом реєстрації вхідної кореспонденції (додаток 1).

Конверти (пакети), у яких надходять документи, приєднуються до одержаних документів. У разі одержання матеріалів у пошкодженій

упаковці, а також якщо при відкритті конверта (пакета) виявлено відсутність будь-якого документа чи додатка до нього, про це складається акт (додаток 2) у двох примірниках, один примірник якого надсилається відправнику, а другий - долучається до одержаних матеріалів і передається разом з ним для розгляду за належністю.

Из приведённого видно, что для принятия документов сотрудниками суда установлены достаточно жёсткие требования.

2.3. Прийняття судових справ і вхідної кореспонденції від кур'єра (кур'єром) здійснюється за пред'явлення документа, що посвідчує його особу та належність до організації-відправника (одержувача). У разі відсутності такого документа судові справи, кореспонденція від нього (ним) не приймаються.

Получается интереснейшая ситуация: непосредственно у инспектора, составившего протокол, который не является курьером, принимать дело вообще неправомерно!

2.8. Після попереднього розгляду документа керівництвом і призначення виконавця в той самий день документ повертається до працівника апарату суду, який здійснював його реєстрацію, для реєстрації резолюції. До журналу реєстрації вхідної кореспонденції вносяться відомості про зміст і дату накладення резолюції, прізвище та ініціали виконавця, термін виконання, дата передачі документа виконавцеві.

2.9. Документи для розгляду (виконання) від одного виконавця до іншого передаються тільки на підставі письмової вказівки керівництва, яким здійснювалися розгляд документа та накладення резолюції. Передача документів відбувається з внесенням до журналу реєстрації вхідної кореспонденції відповідних даних про передачу.

Т.е. после поступления документа, в нашем случае админпротокола, в суд, руководством последнего должно быть принято решение, кому заниматься этим делом. Как говорят практикующие юристы, дело должно быть «расписано» на того или иного судью, который должен будет его рассмотреть. И существует для этого определённая процедура, как и для смены этого судьи.

3.5. Матеріали про адміністративне правопорушення, а також подання щодо застосування конфіскації предметів реєструються в обліково-статистичній картці на справу про адміністративне правопорушення (додаток 26 (*za860-06*) та в алфавітному покажчику справ про адміністративні правопорушення (додаток 27). В алфавітному покажчику справ про адміністративні правопорушення відображаються дані про кожну особу, щодо якої надійшов для розгляду протокол про адміністративне правопорушення.

Т.е. до рассмотрения дела оно должно быть ещё и надлежащим образом зарегистрировано. И отражены данные о каждом лице, привлекаемом к админответственности. Возникает вопрос: возможно ли это сделать при таком порядке, какой сейчас применяют ГАИ и суды?

Интересно и другое. Такое направление материалов «с дороги в суд», минуя соответствующие инстанции ГАИ, нарушает ещё и ряд положений нормативного акта под названием: ІНСТРУКЦІЯ з організації провадження та діловодства у справах про адміністративні порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху (ЗАТВЕРДЖЕНО наказом Міністерства внутрішніх справ України від 22 жовтня 2003 р. N 1217). (Ознакомьтесь можно здесь: <http://law.autoua.net/nakaz1217.htm>)

Так, пп.6.2 – 6.7 этой Инструкции прямо предусматривают процесс **передачи протокола и его регистрации внутри структуры ГАИ и пересылки в судебные органы. В данном случае эти требования не выполняются.**

Очевидно, что доставка не то что нарушителя, а даже одного только протокола на него таким образом в суд уже противоречит и КоАП, и установленным нормам делопроизводства.

А как с правами самого лица, привлекаемого к административной ответственности?

Тут тоже, мягко говоря, не всё гладко.

Эти права предусмотрены ст.268 КоАП. И там есть прямое указание на то, что это **лицо должно быть заблаговременно уведомлено о времени и месте рассмотрения своего дела. Естественно, если само рассмотрение осуществляется прямо после составления протокола, ни о каком заблаговременном уведомлении и речи быть не может.**

Кроме того, эта статья предусматривает **целый ряд прав лица, привлекаемого к административной ответственности. Знакомиться с материалами дела, предоставлять доказательства, заявлять ходатайства, пользоваться правовой помощью адвоката или иного специалиста в области права, и пр. Очевидно, что воспользоваться этими правами без подготовки, на которую при таком порядке рассмотрения дел просто нет времени, невозможно.** И что руководство МВД и судебной системы, идя на такие меры, не могло этого не понимать, а значит, водителей лишают права на защиту совершенно сознательно! Причём делается это, по сути, не просто в нарушение закона, а в качестве акта общегосударственной политики. Так что невольно задумаешься над вопросом: а кто будет следующим?

Более того. **Ст.33 КоАП предусматривает, что при наложении административного взыскания учитываются, помимо прочего, личность правонарушителя, его имущественное положение. А также смягчающие и отягчающие обстоятельства.** Это особенно актуально, когда санкция соответствующей статьи КоАП предусматривает как штраф, так и лишение права управления транспортными средствами. Получается, что **без наличия в деле характеризующих материалов на лицо, привлекаемое к административной ответственности, вообще не может быть объективного рассмотрения дела с учётом всех предусмотренных законом обстоятельств! А при такой доставке «нарушителя» в суд прямо с места происшествия нет физической возможности получить эти материалы.**

Таким образом, при такой доставке в суд водителя и его дела возможностей обеспечить его полностью законное и объективное рассмотрение нет! Да и быть не может.

Немного лучше и ситуация, когда водителю вручается „сповіщення” на следующий день.

Во-первых, **ни одним нормативным документом не предусмотрено ни право сотрудника ГАИ вручать такой документ (как и вообще его вид и содержание), ни право ГАИ назначать время рассмотрения дела в суде.** Теоретически суд совершенно не обязан рассматривать дело именно в тот срок, который указан ГАИ. Кроме того, на практике чаще всего срок указывается – следующий после составления протокола день. Что также **не укладывается в рамки заблаговременного уведомления о дате судебного заседания.**

Отсюда вывод: **необходимо дать водителю рекомендации, как противодействовать такой практике, содержащей массовые нарушения закона.**

Прежде всего, в случае, **если сотрудник ГАИ желает сразу сопроводить Вас в суд вместе с делом, требуйте составления протокола административного задержания!** С указанием, что впоследствии можете подать заявление в прокуратуру по факту незаконного задержания.

Кроме того, **в самом админпротоколе в обязательном порядке давайте подробные пояснения, если не согласны с нарушением. И указывайте свидетелей, в том числе и тех, кто находился с Вами в автомобиле!** Сотрудники ГАИ обычно противятся указанию в протоколе их данных: дескать, заинтересованные лица! Однако закон не содержит таких ограничений. И фиксировать свидетелей необходимо. Также, если протокол составляется за создание аварийной обстановки, - фиксируйте свои возражения. Подробно см. в статье на данном сайте, посвящённой этой проблеме.

Если разубедить сотрудника ГАИ в необходимости немедленно доставить Вас в суд не удалось – готовьтесь к борьбе! Которая немедленно и начинается. И направлена она на максимальную процессуальную фиксацию Вашего несогласия на рассмотрение дела в такой форме, причём несогласия аргументированного и выраженного в соответствующей процессуальной форме.

Начать необходимо, если есть такая возможность, со «звонка другу». Если есть среди знакомых человек, находящийся возле стационарного телефона, необходимо попросить его **отправить на адрес суда телеграмму с уведомлением от Вашего имени, в которой просить отложить рассмотрение дела об административном нарушении в отношении Вас в связи с необходимостью подготовки письменного ходатайства по делу, обращения к адвокату, а также получения характеризующих документов для приобщения к делу. Также в обязательном порядке указать, что немедленное рассмотрение дела нарушает Ваши права как лица, привлекаемого к административной ответственности. Ссылаться при этом на ст.268 КоАП. Также просить рассматривать дело с ведением протокола или применением технических средств фиксации процесса.**

Это следует делать, если есть малейшая возможность, что телеграмма будет вручена в суде тем же числом, что и рассмотрение дела. Поскольку точно определить время вынесения постановления, если оно всё же будет вынесено в этот день, нереально, то наличие такой телеграммы и уведомления о её вручении будет, в случае необходимости обжалования, основанием для отмены постановления.

Это ещё не всё. Когда Вы приезжаете в суд, инспектор передаёт документы сотрудникам суда и оставляет Вас в очереди. Скорее всего, очередь будет длинной. Используйте же это время с пользой!

Прежде всего, **подготовьте ходатайство о переносе рассмотрения дела, аналогичного телеграмме содержания.** Если телеграмму не отправляли, это тем более важно. **Идеально было бы писать его сразу в двух экземплярах** (такое впечатление, что сейчас автомобиль, помимо аптечки и огнетушителя, необходимо оборудовать папкой с нормативной литературой, бумагой, ручкой и копиркой!), **чтобы сдать в канцелярию суда. Тут же лучше всего получить отметку о приёме на втором экземпляре.** Это прямо предусмотрено п.2.6. Инструкции, о чём нужно напомнить сотрудникам канцелярии в случае отказа принимать документы или ставить отметку на втором экземпляре! **Если нет возможности подать в двух экземплярах это ходатайство – проследите, чтобы единственный экземпляр был прямо в Вашем присутствии зарегистрирован в соответствующем журнале!**

Затем составляйте и таким же образом подавайте **ходатайство по сути нарушения, в т.ч. об истребовании характеристики с места работы или жительства, а также вызове в судебное заседание свидетелей, если таковые были. И, если не признаёте свою вину, - о закрытии дела в связи с отсутствием состава правонарушения.**

При наличии у судьи набора таких документов дело просто невозможно будет рассмотреть немедленно и вынести решение, не разбираясь. Свершить тот самый «суд скорый и неправый», на который надеялись и которого добивались устроители нынешней кампании. Если же сотрудник канцелярии не успеют «донести» их до судьи, или последний не обратит на них внимания, - их наличие в деле является основанием для обжалования постановления. Процедура которого описана в статье на этом сайте.

И, естественно, всё изложенное нужно будет устно объяснить судье, когда дойдёт до рассмотрения самого дела. При необходимости продемонстрировав отметки на вторых экземплярах ходатайств, уже находящихся в суде.

Если Вам вручили „сповіщення“ о явке в суд на завтрашний день, порядок действий должен быть примерно таким же. Телеграмма примерно такого же содержания, если она может быть вручена до заседания, или подача такого же письменного ходатайства о переносе заседания через канцелярию суда. При возможности и необходимости – и подача ходатайства по сути нарушения.

Дело в том, что **ст.268 КоАП предусматривает возможность рассмотрения дела в отсутствие лица, привлекаемого к ответственности, только в случае его уведомления о дате и при отсутствии от него ходатайства о переносе. Если такое ходатайство есть – рассмотреть дело в отсутствие человека нельзя.** Тем более, если ходатайство мотивированное. Если дело в такой ситуации всё же будет рассмотрено, при наличии доказательств того, что ходатайство подавалось, - это **повод к отмене постановления.** А если ещё и успеть подать второе ходатайство – по сути нарушения, это будет лишней линией защиты.

Я прекрасно понимаю, что могут последовать обвинения в мой адрес: дескать, даёте возможность нарушителям избежать ответственности. Однако на самом деле это не так. Изложенные процессуальные «ухищрения» не блокируют рассмотрение дела как такового. Если нарушение действительно надлежащим образом зафиксировано, если в деле есть доказательства, - суд вполне может его рассмотреть и наказать нарушителя. И потому единственное, чего можно избежать таким способом, - это именно «скорого и неправого» суда, который не разбирается и «стрижёт под одну гребёнку», причём зачастую – без убедительных доказательств.

С другой стороны, нужно отметить, что введение такой практики, да ещё и в виде «кампании», до изменения законодательства, усиление давления на водителей, заведомая трактовка ряда нарушений как создания аварийной обстановки даже при отсутствии последствий, предусмотренных ч.4 ст.122 КоАП или надлежащих доказательств этого, - шаг, прежде всего, МВД, направленный на усиление противостояния с гражданами страны, и прежде всего – автомобилистами, которые в нашей стране составляют самую социально активную часть общества, своего рода авангард. (Кстати, последнее подтверждается тем, что с нарушениями со стороны пешеходов усиления борьбы не наблюдается.) Так что инициатива в этом противостоянии, в эскалации напряжённости в этой сфере принадлежит не автомобилистам.

Здесь нужно сказать, что не только с точки зрения закона, но и с точки зрения целесообразности нынешняя кампания, особенно в части стремления к вынесению постановлений о лишении права управления и искусственной «подгонки» ряда нарушений под «лишенческую» ч.4 ст.122 КоАП не является оправданным. Никакое повышение дорожной дисциплины это не может оправдать. И дело не только в правовой стороне вопроса, но и в том,

что лишение права управления для владельца автомобиля по неблагоприятным последствиям вполне сопоставимо со средним ДТП. Однако вероятность попасть в ДТП сравнительно невелика, и если она даже уменьшится в результате повышения дисциплины на дорогах, то это будет уменьшение на «мизерную долю от мизера». А вот опасность оказаться лишённым права управления, причём необоснованно, что, как уже говорилось, по последствиям часто сопоставимо, возросла во много раз!

И ещё об одном нельзя не сказать. Если МВД добивается ужесточения санкций за нарушения ПДД и увеличения своих полномочий в этой сфере путём принятия соответствующего закона, то его специалисты допустили, очевидно, крупную тактическую ошибку, начав свою «акцию» до изменения законодательства. Поскольку ГАИ доказала на практике свою возможность злоупотребления этими полномочиями, и превышения даже тех, которые по закону имеются сейчас.

Поэтому приходится прийти к однозначному выводу: если и есть необходимость увеличения санкций за нарушения ПДД, то только при условии сохранения функции рассмотрения дел за судами, причём с реформированием процесса рассмотрения этих дел в духе состязательности и приближения стандарта доказательств к таковому по уголовным делам. В противном случае приходится констатировать, что опасность от такого рода изменений, в том числе и от предлагаемых сейчас, превысит эффект...

"НОВЫЕ ШТРАФЫ" ИЛИ ПРАВОВАЯ КАТАСТРОФА?

Принятый и опубликованный недавно закон, который скоро вступит в силу, которым внесены многочисленные изменения в нормативные акты, регулирующие сферу дорожного движения, широко обсуждается в водительской среде. Однако обсуждается, в основном, один аспект: ужесточение админвзысканий за нарушение ПДД. Это увеличение штрафов, во многих случаях более, чем вдесятеро, увеличение сроков лишения права управления и распространение этого админвзыскания на новые виды нарушений, и введение за нарушения ПДД новых видов админвзыскания – общественных работ и административного ареста. Сказано уже много о том, что во многих случаях вводимые меры взыскания несоразмерны ни самим нарушениям, ни доходам населения Украины.

По этому поводу повторяться смысла, видимо, нет. Однако главные проблемы, которые ждут водителей в связи с этим новым законом, лежат не в этой плоскости.

Многие водители поддерживают введение нового закона и более жёстких наказаний: дескать, меньше нарушать будут! Вывод, на самом деле, поверхностный: количество нарушений зависит не столько от тяжести, сколько от неотвратимости наказания. Но если бы было дело только в этом! Если бы закон касался только нарушителей! Тогда ужесточение наказаний для них законопослушные водители могли бы только приветствовать. Однако, к сожалению, новый закон не только не ставит преград на пути распространённой практики необоснованных обвинений водителей в нарушениях ПДД, - наоборот: он существенно снижает возможности водителя, который не признаёт нарушения, защищаться, и, наоборот, расширяет полномочия сотрудников ГАИ по давлению на водителей, причём как в рамках закона, так и с превышением полномочий.

Вот на этих аспектах нового закона мы и сосредоточим своё внимание. С целью анализа положения, которое сложится после его вступления в силу, и разработки процессуальных методов защиты прав водителей.

Да и не только водителей...

Ведь одним из принципиальных нововведений является фотофиксация нарушений Правил дорожного движения и введение *ответственности собственников (сособственников транспортных средств)*.

Такая ответственность вводится вносимой в Кодекс об административных правонарушениях Украины (далее КоАП) статьи 14-1, которая предусматривает, что к административной ответственности за нарушения ПДД, зафиксированные в автоматическом режиме специальными средствами, работающими в режиме фото- или видеосъёмки, привлекаются собственники или сособственники транспортных средств. При наличии обстоятельств, свидетельствующих о совершении такого нарушения другим лицом, собственник имеет право в течение 10 дней со дня вручения ему постановления о наложении штрафа, сообщить о таких обстоятельствах лицу, принявшему постановление. На период выяснения и проверки исполнения постановления приостанавливается.

Вроде бы всё выглядит логично. Но только на первый взгляд, и то в теории. На самом деле, правовых проблем возникает множество. Как чисто юридического, так и практического характера.

Прежде всего, ч.2 ст.61 Конституции Украины чётко предусматривает, что юридическая ответственность каждого (а административная ответственность – один из видов юридической ответственности) имеет индивидуальный характер. А это значит, что устанавливать ответственность без разбора всех собственников транспортных средств – нельзя. (Напомним, что согласно ст.8 Конституции, её нормы имеют высшую юридическую силу и в то же время – являются нормами прямого действия, защита прав граждан, в т.ч. и судебная, на основании непосредственно норм Конституции Украины, - гранатируется. При таких обстоятельствах в случае явных противоречий статьи закона конституционной норме – суд при рассмотрении дела обязан применять конституционную норму, а в случае сомнений – обязан подать документы в установленном порядке для рассмотрения вопроса Конституционным Судом Украины; это предусмотрено Постановлением Пленума Верховного Суда Украины от 1.11.1996г. «О применении Конституции Украины при осуществлении правосудия»).

Более того. Ст.9 КоАП (в которую новым законом изменений не внесли) определяет административное правонарушение как противоправное, виновное (умышленное или по неосторожности) действие или бездействие. Ч.2 этой статьи определяет, что административная ответственность за такие правонарушения, предусмотренные КоАП, наступает, кроме случая, когда они влекут в соответствии с законом уголовную ответственность.

Т.е. сфера применения КоАП очерчена чётко: это все те действия или бездействие, которые а) противоправны; б) виновны; в) ответственность за них предусмотрена КоАП; г) они не влекут уголовной ответственности. Если нет хотя бы одного из этих признаков, то об административной ответственности говорить нельзя.

Так было всегда в советской и украинской доктрине и практике административного права. И вот теперь вводится норма, согласно которой ответственность несут лица, которые заведомо не делали ничего противозаконного и виновного! Кроме того, что имеют в своей собственности автомобиль.

Конечно, не секрет, что для определённых слоёв нашего общества это само по себе уже является раздражителем и признаком некоей отрицательной социальной характеристики, а то и основанием прямого обвинения в чём-то противоправном. Однако законодателю нужно было бы быть выше таких «точек зрения», и тем более не ломать один из основных принципов административного права.

Ведь если следовать такой логике, можно далеко зайти. Например, найдя брошенные браконьерами орудия лова, привлекать к ответственности директора завода, который

производит, например, рыболовные сети (законно). Отношение его к содеянному примерно такое же, как и собственника транспортного средства, который сам этим транспортным средством не управляет.

А если этого не делать, а оставить такую норму только применительно к собственникам транспортных средств, - это и будет значить ещё более откровенное, чем раньше, нарушение всех правовых принципов по отношению к конкретной категории населения, - тем, кто может себе позволить иметь в собственности транспортное средство.

Другая проблема, - это тот факт, что многие транспортные средства являются собственностью юридических лиц. Между тем, КоАП не предусматривает ответственности юридических лиц. Ст.12016 предусматривают особенности ответственности только отдельных категорий физических лиц. А юридическое лицо привлечь к ответственности согласно КоАП невозможно.

Ноконеч, непонятно, как быть, если за данное правонарушение предусмотрено административное взыскание в виде лишения права управления, а собственник транспортного средства вообще никогда не получал водительского удостоверения.

Непонятно и другое.

При наложении админвзыскания, согласно ст.33 КоАП, должны учитываться, помимо прочего, ряд параметров. В частности, личность правонарушителя, степень его вины, имущественное положение, обстоятельства, которые смягчают и отягчают ответственность.

Как можно узнать всё это, если постановление принимается без вызова лица, привлекаемого к ответственности, а вручается ему по почте? Как вообще можно привлекать к ответственности и назначать в соответствии с этой статьёй админвзыскание лицу, которое не является правонарушителем и не имеет за собой никакой вины? Как можно учесть личность нарушителя, если о нём вообще ничего неизвестно (неизвестно, кто был за рулём в момент нарушения), а о собственнике транспортного средства нет никаких данных?

При таких обстоятельствах очевидно, что любое назначение админвзыскания собственнику транспортного средства без установления, кто же был за рулём, - противоречит ч.2 ст.61 Конституции, ст.ст.9, 33 КоАП.

На практике будет ещё одна проблема. Как известно, в нашей стране распространены так называемые автомобили-«двойники», т.е. имеющие номерные знаки и документы реально существующего автомобиля, отличающиеся только номерами агрегатов. Делается это для того, чтобы можно было пользоваться нерастаможенными или похищенными автомобилями. Точно так же «дублирующие» номера иногда используются в оперативных целях милицией и спецслужбами. А постановления во всех этих случаях будут приходиться собственнику легально зарегистрированного транспортного средства, и доказать свою невиновность ему будет крайне сложно.

С другой стороны, перечень обстоятельств, которыми собственник может мотивировать несогласие с наложением админвзыскания, - неисключительный. Т.е. собственник может сообщить, что он в момент нарушения находился за границей, или в другом населённом пункте, или в больнице, или предоставить документы, что транспортное средство находилось в ремонте. Не указывая при этом, кто был за рулём (если, естественно, вообще есть, кроме случая с ремонтом, лица, имеющие право управления). И на этом основании не соглашаться со своей ответственностью. А пока будет проводиться проверка и поиск водителя, может и истечь срок наложения административного взыскания...

Опять же, пока непонятно, как справятся подразделения ГАИ с большим количеством таких нарушений, да ещё с необходимостью выделения транспорта юридических лиц и пр.

Ещё одно серьёзное нововведение: за судами остаётся рассмотрение только тех дел, по которым предусмотрено применение административного взыскания в виде лишения права управления транспортными средствами, административного ареста или общественных работ. Остальные дела будут рассматривать органы милиции, причём самые распространённые нарушения – любой сотрудник милиции, имеющий специальное звание, будет выписывать постановление на месте. При этом если водитель отрицает правонарушение, составляется ещё и протокол об административном правонарушении, и тут же постановление. И протокол, и постановление составляются в двух экземплярах, вторые экземпляры выдаются водителю.

Сделано это, как можно судить из средств массовой информации, чтобы разгрузить суды от вала дел об админнарушениях.

В то же время это, в сочетании с размерами штрафов и полномочиями сотрудников ГАИ, намного ухудшит положение водителей. Прежде всего, потому, что исчезнет независимая инстанция, которая принимает решения о виновности водителя и которая не связана с ГАИ ведомственными интересами (по крайней мере, теоретически). Да и по поводу оценки доказательств у судей есть свои профессиональные навыки и убеждения (основанные на рассмотрении уголовных и гражданских дел). Судебная система не идеальная, конечно, в этом отношении. Но по сравнению с ситуацией, когда решение о виновности водителя будет принимать сотрудник ГАИ, часто малоквалифицированный, и чаще всего – не желающий слушать доводов водителя, - ситуация значительно ухудшится, т.к. доказать что-то ему будет малореально.

Конечно, его действия можно будет обжаловать, в том числе и в судебном порядке. Однако, учитывая менталитет наших людей, большинство из которых боятся обращаться в суды, - правовая защищённость водителей существенно ухудшится. А возможности сотрудников ГАИ безнаказанно приписывать несуществующие нарушения – возрастут во много раз. Ибо они становятся прокурорами и судьями в одном лице. Хорошо, что не палачами...

С другой стороны, вряд ли будет достигнута и задача разгрузить суды. Поскольку даже если 5-10% водителей начнёт обжаловать постановления сотрудников ГАИ в судебном порядке, а в отличие от нынешней ситуации (когда помощник судьи пишет зачастую постановления, - ах, да, «проекты постановлений», - по пачке поступивших в суд протоколов без вызова водителей), заседания придётся проводить по всей форме, да откладывая по несколько раз из-за неявки инспектора в суд, - работы судьям будет значительно больше, как и потраченного на неё времени.

Между прочим, количество тех, кто всё же обжалует действия ГАИ, видимо, вырастет и ещё по одной причине. Дело не только в размере штрафов, платить которые «просто так» мало кому захочется. Но и в том, что за совершение ряда нарушений повторно в течение года предусмотрены взыскания в виде лишения права управления, общественных работ или административного ареста. Следовательно, каждое нарушение будет «на вес золота», и обжаловать каждое «сомнительное» постановление нужно будет хотя бы для того, чтобы следующее не оказалось «повторным»! То есть использовать все шансы для того, чтобы было отменено каждое предыдущее постановление.

Причём принимать эти меры нужно быстро – не позднее 10 дней после вынесения постановления. Иначе жалоба не будет удовлетворена из-за пропуска срока. Т.е. нельзя дожидаться следующего нарушения, чтобы обжаловать постановление по предыдущему, чтобы следующее не стало «повторным». Заботиться об этом нужно, не откладывая в долгий ящик.

Из немногих положительных моментов следует отметить обязательное вручение водителю копий протокола и постановления. Такие положения вносятся в ст.ст. 254 и 258 КоАП. Это, во-первых, поможет в случае обжалования принимать оперативные меры, не бегая за

документами, чтобы понять, на что жаловаться. Во-вторых – помешает сотруднику ГАИ «дописать» что-то в протокол уже без водителя, как это периодически бывает сейчас.

Также следует отметить, что по тем делам, которые продолжают рассматриваться судами, вводится процедура полноценной апелляции, чего раньше не было. Это хорошо с той точки зрения, что будет иметь место полноценный процесс обжалования и рассмотрения дел, в противоположность существующему письменному порядку. И можно будет добиться более объективного рассмотрения доводов жалоб. Однако, во-первых, трудно представить нагрузку апелляционных судов в связи с этим. Во-вторых, водителям нужно учесть, что такой порядок тоже предполагает подачу апелляции в течение 10 дней после вынесения постановления судом первой инстанции по делу. Ждать долго, как делается сейчас, станет практически невозможно. А пропуск срока на обжалование нужно будет обосновать уважительными причинами.

Вводится изъятие водительского удостоверения при составлении админпротокола. Правда, нужно отметить, что только по тем делам, по которым предусмотрено админвзыскание в виде лишения права управления. И только на срок, в течение которого может быть наложено админвзыскание (кстати, по делам, которые рассматривают суды, он увеличивается с двух месяцев до трёх): то есть если в течение этого срока дело не дошло до суда или судом не рассмотрено, то удостоверение должно быть водителю автоматически возвращено. Причём бесплатно.

Вроде бы, на первый взгляд, достаточно мягкая норма. Однако это, во-первых, мощнейший рычаг психологического давления на водителей. (Правда, тут нет худа без добра: многие начнут с самого начала принимать все меры для того, чтобы дело было рассмотрено объективно, а, напомним, та категория дел, по которой предусмотрено лишение права управления, остаётся за судами, следовательно, можно подавать соответствующие ходатайства и принимать другие меры.) Хуже всего, однако, тем, кому нужно выехать за границу: там наш талон с отметкой об изъятии водительского удостоверения не даёт права управления. И фактически любая заграничная поездка может быть сорвана любым сержантом, ещё не начавшись. Вот где мощнейший рычаг для злоупотреблений и вымогательства!

Также вводятся такие меры, как изъятие или блокирование транспортных средств в ряде случаев. К этим случаям относятся, в частности, наличие неисправностей, с которыми эксплуатация запрещена, отсутствие регистрации транспортного средства, управление без документов, управление в состоянии опьянения или под действием лекарств, снижающих внимание и реакцию. При этом лицу, у которого изымается транспортное средство, должна быть предоставлена возможность сообщить об изъятии транспортного средства, или принять меры к возврату его на место постоянной дислокации. То есть и в этих случаях об обязательном изъятии говорить нельзя, очевидно, всё может решаться индивидуально (например, при отстранении нетрезвого водителя от управления может осуществляться передача транспортного средства другому водителю). При этом срок задержания транспортного средства не может превышать трёх дней.

Кстати, за возврат транспортного средства запрещено требовать плату. А нарушение правил парковки не входит в перечень случаев, когда разрешено изъятие. А отсюда следует, что практика эвакуации транспортных средств в ряде населённых пунктов будет противоречить закону ещё более серьёзно, чем это есть сейчас, и обжаловать факты такой эвакуации будет проще с правовой точки зрения.

Также вводится изъятие талона техосмотра в случае выявления неисправностей, с которыми эксплуатация транспортного средства запрещена. Правда, непонятно, как их выявить в законном порядке, если (несмотря на изменение редакции ст.35 Закона «О дорожном

движении»), других случаев, кроме государственного техосмотра, когда сотрудникам ГАИ разрешается проверять техническое состояние, закон по-прежнему не предусматривает. Т.е. механизма реализации в этой части просто не существует по-прежнему, а совершать действия, прямо не предусмотренные законом, сотруднику милиции запрещает ст.19 Конституции Украины.

При этом все случаи изъятия могут быть обжалованы в суде в порядке, предусмотренном ст.267 КоАП. Этим механизмом тоже будет необходимо пользоваться.

В данной статье невозможно рассмотреть все аспекты изменений, вводимых данным законом. Тем более, что некоторые из них (например, касательно порядка освидетельствования на состояние опьянения и т.п.), видимо, будут требовать приведения в соответствие с новым законом ряда подзаконных нормативных актов. С другой стороны, комментировать введение срока действия водительских удостоверений до определения конкретики Кабмином тоже нельзя (за исключением того, насколько будет коррупционно ёмким такая норма, как, впрочем, и весь новый закон). Оставим за рамками данной статьи и ответственность перевозчиков – это отдельная сфера.

А вот некоторые методы борьбы за свои права отметим.

Частично о них, в части ответственности собственника транспортного средства, процессуальных возможностей обжалования и пр., уже говорилось выше. Отметим ещё некоторые важные моменты.

В ст.268 КоАП, которая определяет вообще все права лица, привлекаемого к админответственности, не вносится изменений. Следовательно, остаются права на правовую помощь, предоставление доказательств и пр. То же самое касается и ст.33 КоАП, о чём говорилось выше.

Следовательно, при «рассмотрении» дела об админнарушении сотрудником ГАИ на месте, соблюсти эти права нереально. Соответственно, водитель, кроме объяснений по сути своего несогласия с нарушением, может указать, что нуждается в помощи адвоката, хочет предоставить характеризующие личность документы и пр., для чего просит отложить дело. Вынесение, несмотря на это, постановления сотрудником милиции будет явным и грубым нарушением прав лица, привлекаемого к административной ответственности, а следовательно, при обжаловании постановления в суде, повлечёт его отмену.

Ни в коем случае нельзя будет при новом законодательстве упускать никакой возможности обжалования при несогласии с нарушением. Слишком серьёзны могут быть последствия – и с финансовой точки зрения, и с точки зрения возможных повторных нарушений.

С самого начала составления протокола нельзя будет упускать моментов, связанных с трактованием ПДД (об этом уже не раз приходилось упоминать мне в своих статьях) и с трактовкой ряда нарушений.

Так, несколько меняется трактовка нарушения правил по отношению к пешеходам: теперь речь не о нарушении правил проезда перехода, а о непредоставлении преимущества пешеходам. То есть нельзя говорить о нарушении, если пешеходу не создавалось реальных помех (например, он переходил другую полосу движения), или в случае. Если пешеход двигался на запрещающий сигнал, и в других случаях, когда пешеход не имел преимущества. Кроме того, по сути, требования к оформлению этого нарушения в соответствии со ст.256 КоАП должны включать фиксацию данных и объяснения «пострадавшего» пешехода. Об этом уже говорилось в более ранних статьях применительно к делам о создании аварийной обстановки; правила эти новый закон не меняет.

Зато именно применительно к созданию аварийной обстановки вводятся ещё более жёсткие требования в части подтверждения её доказательствами, в частности, пояснениями свидетелей и потерпевших или фиксации техническими средствами. Само по себе это прогресс,

но введение такой нормы свидетельствует о понимании законодателями проблемы приписывания несуществующих нарушений. Если понимали, как можно было настолько увеличивать полномочия ГАИ?

Также вводится понятие нарушения парвил остановки и стоянки, создающие препятствия дорожному движению или угрозу безопасности. Так вот, их существование тоже должно будет доказываться, и при отсутствии доказательств – водитель должен это отметить в протоколе, точнее, в своих пояснениях к нему. И в дальнейшем реализовать все процессуальные возможности по отстаиванию своих прав – подаче ходатайства в суд, обжалованию постановления.

В общем, всех возможных случаев в одной статье, конечно же, не рассмотреть. Однако, очевидно, каждому водителю придётся освежить в памяти ПДД и выучить «правила игры», вводимые новым законом. И если раньше водители могли махнуть рукой на небольшой штраф, то теперь отстаивать свои права придётся активно и в большинстве случаев. И хотя положение водителей с новым законом ухудшается, возрастёт, очевидно, и количество необоснованных протоколов и постановлений, и просто нервотрёпки, вызванной излишней ретивостью сотрудников ГАИ, однако нельзя сказать, что закон вообще не даёт возможностей для такой защиты. Естественно, тому, кто пожелает и не поленится этими возможностями воспользоваться. Однако с точки зрения теории права, с точки зрения того, какие серьёзные нарушения прав граждан, какие исключения из общего правового порядка и общих принципов правового регулирования закладываются новым законом, и какие последствия может повлечь распространение новых принципов на другие сферы регулирования, - происшедшее можно охарактеризовать только как правовую катастрофу.

ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ: КАК ЗАЩИЩАТЬСЯ ОТ ОБВИНЕНИЙ?

Не будет преувеличением сказать, что превышение разрешённой скорости движения – одно из самых распространённых нарушений ПДД. Соответственно, это одна из основных претензий со стороны сотрудников ГАИ к водителям. Однако и один из самых распространённых видов фальсификаций якобы имевших место нарушений. Именно это и обусловило необходимость чёткой и грамотной правовой позиции по этой категории дел. И начинать отстаивать её нужно с первого момента остановки.

Прежде всего, следует знать, что в настоящее время ст.122 КоАП Украины предусматривает ответственность за превышение скорости движения только более, чем на 20 км/ч. Водители, особенно иностранцы, часто не знают об этой особенности украинского законодательства. Чем, естественно, сотрудники ГАИ с удовольствием пользуются.

Скорость, естественно, нельзя измерить «на глазок». Для этого у сотрудников ГАИ имеется соответствующая аппаратура. Однако для того, чтобы эти измерения были легитимны сами по себе и могли использоваться в качестве доказательств в суде, они должны отвечать определённым требованиям, которые устанавливает Закон Украины «О метрологии и метрологической деятельности».

Так, на данную сферу распространяется метрологический надзор. Это значит, что используемые для измерений, использующихся в качестве доказательства, приборы должны быть допущены к применению (как тип средств измерительной техники) на территории Украины. Кроме того, каждый экземпляр прибора должен пройти поверку. И каждый используемый для измерений прибор должен иметь соответствующие документы, из которых видно, что он прошёл эти процедуры.

На деле же встречается ситуация, когда на прибор вообще никаких документов нет, или поверку он прошёл, но данный тип средств измерительной техники допуска к использованию в Украине не получал. В этом случае результаты измерений как доказательство использованы быть не могут, и если за превышение скорости на водителя составляется админпротокол, то в своих объяснениях (для чего на бланке протокола есть специальная графа) водитель может указать на эти обстоятельства. Как и на то, что документы на средство измерительной техники инспектор показать отказался, в результате чего законность применения прибора проверить не удалось.

После этого в суде нужно заявить ходатайство о закрытии дела за отсутствие состава правонарушения, мотивируя его тем, что надлежащих и собранных без нарушения закона доказательств превышения скорости в деле нет. Восполнить их суд в большинстве случаев не может, поскольку в протоколе редко бывает указан серийный номер измерительного прибора, и даже если у суда возникнет желание истребовать документы на этот прибор из ГАИ, то непонятно, на какой же прибор их требовать.

Следующая ситуация: на участке, где ограничение скорости 60 км/ч, водителя обвиняют в превышении на основании показаний прибора – 81 км/ч. Между тем, каждый прибор имеет погрешность измерений. Кстати, если погрешность неизвестна, то согласно требований того же Закона «О метрологии и метрологической деятельности» использование результатов измерений вообще невозможно. Но часто, как в приведённом случае, различие между величиной скорости, с которой начинается возможность наказать водителя, и показаниями прибора, - меньше той самой погрешности измерений. Опять же, водители часто не знают этого и «ведутся» на неправомерные обвинения инспектора. Если такая ситуация имела место, то в протоколе также необходимо указать на эти обстоятельства.

Однако следует указать ещё на один важнейший момент. Большинство приборов, стоящих сегодня на вооружении ГАИ, позволяют инспектору предъявить водителю «голые» цифры скорости, но не предоставляют доказательств принадлежности измеренной скорости именно данному автомобилю. Между тем, на приборе может отразиться скорость более массивного или движущегося с большей скоростью транспортного средства. Отсутствие же доказательств принадлежности этой скорости конкретному транспортному средству не позволяет использовать измерение при обвинении против его водителя.

Часто сотрудники ГАИ используют в качестве «доказательства» секундомер, который встроен в прибор и показывает время с момента измерения. Однако это, во-первых, не является доказательством в правовом смысле. Эффект рассчитан, скорее, на то, что водитель сам признается. Однако здесь нужно помнить, что водитель никогда не сможет точно сказать, прошло с момента измерения, скажем, 40 секунд или 50. Между тем, на скорости 80 км/ч это означает разницу более чем в 200м дистанции, то есть возможно, была измерена скорость транспортного средства, двигавшегося на таком расстоянии спереди или сзади.

Поэтому если водителю предъявляются такого рода показания прибора, он может, как говорится, с чистой совестью указать в протоколе на то, что доказательства принадлежности именно ему измеренной прибором скорости – отсутствуют. А затем просить суд закрыть дело за отсутствием состава административного правонарушения.

ЗАЩИТА НАЧИНАЕТСЯ СРАЗУ ПОСЛЕ УДАРА: ПОВЕДЕНИЕ ВОДИТЕЛЯ НА МЕСТЕ И В ПРОЦЕССЕ ОФОРМЛЕНИЯ ДТП.

Очень часто в процессе оформления ДТП, непосредственно после происшествия, участники допускают грубые ошибки в своей юридической позиции. И нередко эти ошибки приводят к обвинению, часто необоснованному. Однако бывают случаи, когда эти первичные

ошибки впоследствии так и не удаётся исправить. Поэтому азы (естественно, все нюансы в одной короткой статье не изложить) поведения на месте происшествия необходимо знать каждому водителю.

Типичная ошибка очень многих: участник происшествия старается дать пояснения сразу и как можно более подробные. Часто это влияние шока. Психологически преодолеть его непросто, однако учтите: у вас нет времени на шок и нет права на ошибку. Сам факт ДТП должен мобилизовать ваши нервы и ваш интеллект с целью действий с точностью почти что часового механизма. Эмоции в этой ситуации вредят, как ни в какой другой.

Прежде всего, сразу после аварии необходимо зафиксировать обстановку места ДТП. Водители, старающиеся скрыться с места происшествия, на самом деле ничуть не облегчают своего положения. Вероятность того, что их найдут (и дополнительно накажут) весьма высока. А вот отсутствие на месте происшествия, неучастие в оформлении происшествия отнимут важнейшие возможности защиты.

Естественно, активные действия можно предпринимать в том случае, если сам водитель не пострадал в результате ДТП и в состоянии этим заниматься. Но если это так – ни секунды терять нельзя.

Первое действие после остановки транспортного средства – необходимо оглядеться вокруг и немедленно оценить обстановку. И прежде всего выделить те моменты, которые позволят защититься впоследствии от возможных обвинений (они возможны даже в том случае, если на первый взгляд кажется, что полностью неправ другой участник происшествия). Очень может быть, что как раз пока вы будете в первую очередь осматривать место происшествия, повреждение своей машины или броситесь к другому участнику аварии, в темноте скроется проезжавший мимо автомобиль со свидетелями, которые смогли бы доказать вашу невиновность. В таком случае, нужно, по меньшей мере, запомнить его номер (лучше записать). Свидетели-пешеходы (кроме случаев, когда они оказались непосредственными виновниками аварии) обычно остаются на месте несколько дольше, по крайней мере, их данные можно попытаться взять после оказания помощи пострадавшим, когда вообще понятно, есть ли таковые. Но потеря первых нескольких секунд может обойтись весьма дорого...

О прямо предусмотренной ПДД обязанности не перемещать транспортные средства и другие предметы (кроме случаев, когда это необходимо для оказания медицинской помощи пострадавшим) надо сказать особо. Как бы ни понуждали это сделать другие участники движения, поступать так нельзя. И по ПДД запрещено, и ценные доказательства могут быть утеряны.

Далее, естественно, следует вызов ГАИ и иных экстренных служб (при необходимости). После чего обычно начинается собственно процесс оформления ДТП. Вот тут часто водитель полагает главным дать как можно более подробные показания. Но это является ошибкой по нескольким причинам.

Во-первых, основным является правильная фиксация сотрудниками ГАИ обстановки места происшествия. Очень часто одна неправильная линия на схеме или цифра меняет выводы о виновности участников происшествия на 180 градусов. А проблема правильной фиксации обстановки места происшествия действительно существует. На это и надо обращать особое внимание, в процессе составления документов, прежде всего схемы, контролировать каждый шаг, а при их подписании не стесняться указывать свои замечания, если таковые имеются.

Во-вторых, как раз на месте происшествия всегда следует рассмотреть возможность не давать никаких показаний. Нужно помнить, что любой человек вправе отказаться давать показания относительно себя, близких родственников или членов семьи на основании ст.63 Конституции Украины. Никаких объяснений такого решения закон не требует, однако в разговоре

с сотрудниками ГАИ или в документах ДТП объяснить свой отказ давать сейчас пояснения можно состоянием стресса или шока, ухудшением самочувствия и т.п.

В-третьих, если принято решение всё же давать пояснения, то делать это надо без подробностей. Указать, что именно произошло, акцентировать внимание на неправомерных действиях других участников ДТП или иных лиц (например, дорожных служб), если таковые имели место. Но ни в коем случае не называть никаких конкретных цифр, например, дистанции, на которой обнаружено препятствие, и т.п.

Причин здесь несколько, и они же обуславливают нежелательность вообще давать пояснения «по горячим следам». Дело в том, что обычно в аварийной ситуации водитель руководствуется глазомером, а не точными измерениями расстояния. А глазомер у него обычно в таких случаях хромает. Очень часто при сравнении свидетельских показаний выясняется, что один человек, скажем, оценил расстояние в 30 метров, другой в 10. А реально значение было где-то между ними... Потому водитель часто даёт неверные цифры. А впоследствии их будет оценивать судебно-автотехническая экспертиза, и в результате действия водителя могут быть неправильно оценены на основании его же ошибочных по цифрам показаний.

Исправить такие ошибки гораздо труднее, чем не совершать их. Тем более, что дознаватели, следователи и судьи почему-то часто склонны больше верить параметрам, изложенным в пояснения непосредственно на месте происшествия. При этом естественное состояние стресса в расчёт не принимается. Вообще, первичные пояснения лучше давать так, чтобы впоследствии их можно было дополнить, но не пришлось менять, к чему обычно следователи и судьи относятся крайне неодобрительно, что сказывается на их оценке обстоятельств дела.

Поэтому не будет преувеличением сказать, что на первых этапах производства по делу о ДТП некоторое тактическое преимущество обычно имеет тот участник, который в первичных показаниях дал меньше информации. По сути, дал меньше оружия против самого себя.

Разумеется, бывает очень полезным присутствие на месте происшествия адвоката, который может проконсультировать водителя, указать, на что обратить внимание и какой линии поведения придерживаться. Так что если подобная возможность в принципе существует, обратиться к адвокату лучше на первых же этапах оформления происшествия, причём лучше к тому, кто специализируется именно на данной категории дел, поскольку в противном случае специфические аспекты, важные для дальнейшей оценки, в том числе и экспертной, могут остаться незамеченными и неучтёнными.

Конечно, соблюдение изложенных правил ещё ни в коем случае не гарантирует от обвинения в совершении ДТП. Как справедливого, так и несправедливого, обусловленного предвзятостью или низкой квалификацией должностных лиц. Однако значительно снизить вероятность такого исхода, а если избежать его не удалось – упростить защиту и повысить её эффективность, - позволяет.

ЭВАКУАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЗА НЕПРАВИЛЬНУЮ ПАРКОВКУ: ПРАВООХРАНИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИЛИ ПРЕСТУПЛЕНИЕ?

В последние годы в ряде украинских городов, и прежде всего в столице, получила распространение практика принудительной эвакуации на специальные стоянки (штрафплощадки) неправильно припаркованных автомобилей. Зачастую для этого городскими властями закупается даже специальная техника - автомобили-эвакуаторы. Возвращают транспортное средство владельцу не только после оформления нарушения, но и оплаты “услуг”

эвакуатора и штрафплощадки. Такая практика вызывает возмущение автомобилистов, особенно учитывая, что нет гарантий от злоупотреблений и эвакуации правильно припаркованных автомобилей (в силу неверного толкования ПДД или сознательных злоупотреблений). Городские же власти обычно оправдываются необходимостью борьбы с заторами, основной причиной которых будто бы является неправильно припаркованный транспорт (при этом о других причинах этого явления, например, неправильной организации движения, как-то “забывают”).

Все эти споры обычно ведутся в русле вопроса о целесообразности таких мер. Но крайне редко затрагиваются правовые аспекты ситуации. Мы же рассмотрим проблему именно с этой точки зрения: насколько правомерна в таких случаях принудительная эвакуация транспортного средства?

Прежде всего, отметим, что транспортное средство является объектом права собственности. Согласно ст.41 Конституции Украины, собственность подразумевает возможность владения, пользования и распоряжения вещью, в данном случае автомобилем. Ограничение права собственности допускается только в строго определённых случаях. Причём случаи эти должны быть предусмотрены законом, а не подзаконными нормативными актами. Тем более ограничения, не установленные законом, не могут быть введены актами органов местного самоуправления: это будет и грубейшим нарушением прав собственника, и нарушением прав граждан по признаку места проживания (поскольку распространяться такие незаконные ограничения будут, прежде всего, на жителей соответствующей территории), а последнее прямо запрещено ст.24 Конституции Украины.

Итак, нам необходимо выяснить, как относится украинское законодательство к таким мерам, как принудительная эвакуация транспортного средства?

Здесь нужно учитывать, что нарушение правил парковки является административным правонарушением. Следовательно, оформление такого нарушения должно производиться в соответствии с Кодексом об административных правонарушениях (далее КоАП).

Нынешняя редакция КоАП не предусматривает таких мер, как принудительная эвакуация (изъятие) транспортного средства, в качестве обеспечения производства по делам об административных правонарушениях. Кстати, не предусматривает и снятия в таких случаях номерных знаков. Уже этого было бы достаточно для утверждения о незаконности эвакуации, поскольку в соответствии со ст.19 Конституции Украины, должностные лица органов государственной власти и местного самоуправления могут действовать только в пределах, в порядке и способом, прямо предусмотренными законом.

Может быть, неправильная стоянка – повод для запрета эксплуатации в соответствии с Законом Украины “О дорожном движении”? Это тоже не так. Во-первых, данный случай не содержится в исключительном перечне оснований для запрета эксплуатации (ст.37 Закона). Во-вторых, Закон “О дорожном движении” вообще не предусматривает запрета эксплуатации путём доставки автомобиля на штрафплощадку.

Таким образом, о законности эвакуации говорить в любом случае не приходится. Получается, что права собственника транспортного средства нарушаются незаконными действиями представителей органов власти!

А как выглядят с правовой точки зрения требования оплатить “услуги” эвакуатора и штрафплощадки, которые водитель не заказывал и в которых не нуждался?

Фактически под угрозой нарушения его прав, - невозврата собственности, - водителя принуждают оплатить услуги, в которых он не нуждался! Такое навязывание услуг не только прямо запрещено Законом Украины “О защите прав потребителей”. Помимо этого такие действия

подпадают под ст.9 Закона Украины “О защите от недобросовестной конкуренции”. И за эти нарушения их организаторы могут и должны нести ответственность.

Однако мы “забыли” о ещё одной проблеме. Ведь происходит не только противозаконный отъём денег у водителей. Фактически, как мы видели, владелец транспортного средства существеннейшим образом ущемляется в своих правах. Фактически транспортное средство выбывает из его владения противоправным и принудительным образом, против его воли. Тем самым он лишается возможности и пользоваться, а также и распоряжаться транспортным средством. По крайней мере, до момента его возврата (а возврат обусловлен выплатой каких-то денежных сумм, не имеющих отношения к штрафным санкциям собственно за административное правонарушение).

А когда транспортное средство противоправно выбывает из владения собственника, - это уже совсем не шутки! Такие действия уже прямо подпадают под ст.289 Уголовного кодекса (УК) Украины. Причём следует учитывать, что такие действия редко совершаются в одиночку (обычно к ним имеют отношение сотрудники ГАИ, оформляющие само админнарушение и “изъятие транспортного средства”, и сотрудники службы, осуществляющей собственно эвакуацию транспортного средства). Кроме того, чаще всего речь идёт об эвакуации не самых дешёвых автомобилей. А по признакам совершения незаконного завладения транспортным средством организованной группой лиц или относительно транспортного средства стоимостью свыше 250 минимальных размеров заработной платы такие действия относятся к ч.3 ст.289 УК, предусматривающей, между прочим, наказание в виде лишения свободы на срок от десяти до пятнадцати лет с конфискацией имущества.

Так что у водителя, пострадавшего от незаконной эвакуации транспортного средства, есть большой арсенал правовых средств борьбы за свои интересы.

Так, начиная с момента незаконного завладения транспортным средством он вправе заявить в правоохранительные органы (в данном случае в прокуратуру, поскольку нарушение закона совершается при участии сотрудников милиции) о совершении в отношении его преступления. С момента, когда выяснилось, что автомобиль не просто похищен неизвестными лицами, а “эвакуирован”, и понятно, на какой штрафплощадке он находится, водитель может обращаться в прокуратуру с письменным заявлением (можно направить телеграмму с уведомлением о вручении), в котором описать происшедшее и обязательно просить возбудить уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч.3 ст.289 УК Украины. Получив такое заявление, прокуратура будет вынуждена реагировать в точном соответствии с нормами УПК. То есть произвести проверку с целью установить, имеются ли признаки состава преступления (как мы убедились, дело обстоит именно так) и, в случае подтверждения этой информации, возбудить уголовное дело. (В случае незаконного отказа в возбуждении уголовного дела его можно обжаловать в установленном порядке, в том числе и в суд.) Таким образом, виновные в незаконном завладении транспортным средством не уйдут от ответственности.

Действовать таким образом водитель может и после того, как заберёт транспортное средство со штрафплощадки, и если самостоятельно забирать и платить деньги за “услуги” не может или не хочет. Состав преступления в любом случае будет иметь место. В случае, если водитель оплатил требуемые от него суммы и забрал автомобиль, доказательствами по делу будут сохранившиеся документы, от протокола изъятия транспортного средства до непосредственно платёжных документов.

Кроме того, - в случае нежелания обращаться в прокуратуру или параллельно с этим, - можно обращаться в органы по защите прав потребителей и органы Антимонопольного комитета

Украины с целью привлечения виновных к ответственности за нарушение антимонопольного законодательства и законодательства о защите прав потребителей.

Наконец, при подтверждении неправомерных действий организаций, осуществивших эвакуацию транспортного средства и его хранение на штрафплощадке, автовладелец имеет полное право обратиться в суд с целью возмещения причинённого ему ущерба. При этом ущерб может быть причинён как повреждением самого автомобиля (в момент возвращения автомобиля владельцу нужно внимательнейшим образом сравнить его состояние с тем, что отмечено в протоколе изъятия. Если есть повреждения, не отмеченные в протоколе, - это необходимо обязательно зафиксировать. За причинение таких повреждений будут отвечать нарушители законодательства), так и иным образом. Например, отсутствие возможности какое-то время пользоваться и распоряжаться автомобилем может быть причиной упущенной выгоды, и такую упущенную выгоду также можно потребовать возместить. Можно требовать также и возмещения морального ущерба.

Главное в такой ситуации – занять активную позицию в защите своих прав. При этом нужно понимать, что, поступая так, водитель не просто принимает меры к наказанию правонарушителей и возмещению собственного ущерба. Он тем самым способствует укреплению законности в государстве. С другой стороны, тем самым он делает невыгодными для организаторов такие нарушения (тем более невыгодными, чем больше будет водителей с активной правовой и гражданской позицией). А значит, уменьшается вероятность нарушения в будущем прав как данного водителя, так и его коллег по рулю.

ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ, МЕДИЦИНА И ПРАВО: КОНФЛИКТ ИЛИ КОНСТИТУЦИОННЫЙ ТУПИК?

Важность обеспечения прав человека в сфере, смежной с медициной, поистине трудно переоценить. Мало в какой ещё сфере возможно воздействие непосредственно физически на человека, даже никогда не попадавшего в поле зрения правоохранительных органов. И принуждение к прохождению каких-то медицинских процедур и манипуляций бывает по этой причине одним из самых грубых нарушений прав человека, причём в сфере как личной неприкосновенности, так и достоинства личности.

Пожалуй, наиболее часто встречающиеся случаи применения к человеку медицинских мер помимо его воли связаны в нашей стране со сферой дорожного движения. Точнее, с проверкой водителя на состояние опьянения. Впрочем, следует сказать, что в сфере, связанной с дорожным движением у нас часто считаются нормальными такие действия, которые в практически любой иной сфере считались бы совершенно недопустимыми.

Здесь нельзя не сказать ещё об одном. Традиционно у нас борьба с пьянством за рулём ведётся, такое впечатление, не на жизнь, а на смерть. Кто должен явиться жертвой, не совсем понятно. Однако именно это нарушение ПДД считается одним из самых серьёзных, и административные взыскания за него установлены едва ли не самые жёсткие. Считается, что нетрезвые водители – едва ли не основная причина аварийности.

Нисколько не оправдывая тех, кто садится за руль в состоянии опьянения, тем не менее, следует отметить, что статистические данные не подтверждают большой доли аварийности именно в связи с нетрезвостью водителей. Достаточно хотя бы посмотреть на сводки аварийности за день на сайте [Департамента ГАИ МВД Украины](#): на фоне общей дневной статистики ДТП аварии по вине нетрезвых водителей либо вообще не отмечены, либо есть в единичном числе. Таким образом, создаётся впечатление, что столь титанические усилия как законодателя, так и

правоприменительных органов направлены на борьбу с отнюдь не самым опасным по своим последствиям нарушением.

Доказать факт управления транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, можно, разумеется, только путём проведения соответствующих исследований, потому что сотрудник ГАИ в этом вопросе специалистом не является, и его мнение – только субъективная точка зрения. Поэтому практика сложилась следующим образом: водитель признаётся нетрезвым с последующим привлечением к административной ответственности в одном из трёх случаев: а) на вопрос инспектора отвечает, что действительно употреблял спиртное и находится в состоянии опьянения; б) трубка контроля трезвости даёт положительную реакцию (синеет), после чего водитель признаёт опьянение; в) водитель отправлен на медицинское освидетельствование, которое показало, что он, действительно, находится в состоянии опьянения.

Сама по себе положительная реакция трубки контроля трезвости считается доказательством не может, поскольку такое возможно не только в связи с опьянением, но и с плохим качеством трубки, а также наличием у водителя ряда заболеваний. Однозначным доказательством признаётся только результат медицинского освидетельствования. А для того, чтобы пьяный водитель не мог уйти от ответственности вместе с освидетельствованием, творцы ещё советского КоАП ввели в ст.130 норму, по которой к ответственности водитель привлекается не только за управление транспортным средством в состоянии опьянения, но и за уклонение от освидетельствования. Вот такая презумпция виновности.

Такая расставленная законодателем ловушка для пьяного водителя на деле оборачивается таковой для человека спешащего и не имеющего возможности тратить значительное время на медицинское освидетельствование.

Вообще ситуация эта с точки зрения чисто юридической для правового государства абсолютно неприемлема, я бы даже сказал, дика! За то, что человек отказывается содействовать в сборе доказательств против себя, его наказывают так же, как за само правонарушение, которое пытаются доказать. Это всё равно, как если бы обвиняемому в убийстве, отказывающемуся давать показания, грозило пожизненное заключение уже за сам этот отказ...

Однако нетрудно заметить, что в данном случае норма КоАП, безусловно, противоречит ч.3 ст.28 Конституции. Согласно последней, от «милицейского опыта» с трубкой контроля трезвости, равно как и от медицинского освидетельствования, человек не просто имеет право отказаться – на эти действия должно быть предварительно получено его свободное согласие. (Как отдельный опыт с трубкой контроля трезвости, так и цепь опытов, представляющих собою исследование – медицинское освидетельствование, проводятся над человеком, имеют своей целью получение знаний (о том, находится ли водитель в состоянии опьянения), которые необходимы, в свою очередь, для практической цели — решения вопроса о привлечении к административной ответственности.) Понятно, что ни о чём таком при существующем порядке производства по данной категории дел и речи нет.

Может возникнуть закономерный вопрос: что именно считать с конституционной точки зрения опытом? Попробуем ответить.

Согласно ст.1 Закона Украины «О научной и научно-технической деятельности», прикладные научные исследования – это научная и научно-техническая деятельность, направленная на получение и использование знаний для практических целей. Исследования, как процесс, должны состоять из ряда конкретных действий. По отношению к исследованиям, если рассматривать их, как процесс (по-украински – дослідження), такими отдельными действиями, составными частями, являются опыты (досліди). И даже в том случае, когда опыт производится изолированно, самого определения это не меняет. Поэтому остаётся дать такое определение:

опытом в смысле ч.3 ст.28 Конституции является действие, производимое с целью получения каких-либо научных, медицинских, специальных и (или) иных знаний, а также их использования для практических целей.

Если исходить из смысла ч.3 ст.28 Конституции, то отказ от медицинского освидетельствования не может быть поводом для привлечения водителя к административной ответственности. Однако, очевидно, доказать это сотрудникам ГАИ, которые едва ли намерены в ближайшее время прекратить составление по данному поводу админпротоколов, будет весьма затруднительно.

Более того. КоАП предусматривает ответственность не за собственно отказ, а за уклонение от медицинского освидетельствования. То есть не за словесное выражение несогласия с направлением на такое освидетельствование, - поскольку уклонение предусматривает совершение правонарушителем каких-то конкретных действий с целью избежать такого освидетельствования. Не просто отказаться, а деятельно сопротивляться тому, чтобы оказаться объектом таких манипуляций...

Очевидно, что для водителя, не желающего по каким-либо причинам проходить процедуру освидетельствования, имеется, вероятно, только один способ юридической защиты. При составлении протокола об админнарушении он имеет право в соответствующей графе протокола сделать собственноручную запись, например, такого содержания: «От медицинского освидетельствования не уклоняюсь, что предусмотрено диспозицией ст.130 КоАП, а отказываюсь, реализуя своё право, предоставленное ч.3 ст.28 Конституции Украины». После чего можно добавить мотивировку такого решения (нехватку времени и т.п.).

В соответствии КоАП Украины, данная категория дел подлежит рассмотрению судьями районных (городских) судов. То есть профессиональными юристами, а не руководителями подразделений ГАИ, правосознание и правоприменительная практика которых часто имеют весьма своеобразный характер. Юрист же, понимающий, что конституционные нормы имеют высшую юридическую силу в государстве, к тому же п.1 Переходных положений Конституции чётко предусматривает, что старое законодательство действует только в части, не противоречащей Конституции, вынести постановление о применении к водителю в такой ситуации административного взыскания не сможет, поскольку это будет явным нарушением прав человека.

Здесь, однако, следует указать, что такая позиция водителя изначально будет выглядеть в глазах сотрудников ГАИ крайне конфликтно. Поэтому занимать её людям, неподготовленным, прежде всего психологически, к активному отстаиванию своих прав, не рекомендуется. Также следует отдавать себе отчёт, что далеко не во всех ситуациях это целесообразно. Скорее, такое поведение уместно в ситуации критической, когда или оно является единственным способом избежать неприятных правовых последствий, или экстренность ситуации делает совершенно неприемлемой потерю времени на процедуру освидетельствования. Но едва ли такая защита будет являться целесообразной в качестве повседневной практики.

Помимо того, часто водителя (а иногда и пассажиров, на случай дальнейшего выяснения, кто именно управлял транспортным средством), которые пострадали в результате ДТП и доставлены в лечебное учреждение, подвергают тем или иным тестам на состояние опьянения, не спрашивая, разумеется, согласия. Это, безусловно, также нарушение ч.3 ст.28 Конституции, и потому результаты как освидетельствования, проведённого вопреки воле водителя (под угрозой ответственности за уклонение), так и таких больничных анализов, не могут использоваться в качестве доказательств, как полученные с нарушением закона, на основании ст.62 Конституции. А в таком случае, если пострадал сам виновник ДТП, результаты таких анализов часто кладут в

основы формулы обвинения, где состояние опьянения признаётсяотягчающим обстоятельством. Как мы видели, такое использование этих результатов противоречит требованиям Конституции, что следует иметь в виду при выборе линии защиты по данной категории дел.

Разумеется, всё вышесказанное касается не только административной ответственности за управлением транспортом в состоянии опьянения, но и целого ряда других составов админнарушений, за которые на практике к ответственности привлекают реже. Это, например, уклонение от медицинского осмотра или обследования, совершённое наркоманом (ст.44-1 КоАП), уклонение от обследования лицом, «в отношении которого имеются достаточные сведения (!) о том, что оно больно венерической болезнью» (ст.45 КоАП).

В то же время, нужно отдавать себе отчёт, что в ряде случаев создавшееся положение чревато тем, что привлечь к ответственности, например, пьяного водителя, если он противодействует этому и знает свои права, практически невозможно. Однако это обстоятельство, с учётом приведённых выше соображений о доле нетрезвых водителей в общей статистике ДТП, никак не может служить каким-либо оправданием для отказа в защите прав человека.

Особенно это важно с учётом того, что ответственность за отказ от освидетельствования фактически давно стала инструментом в руках многих сотрудников ГАИ для вымогательства не только с нетрезвых водителей, но и для шантажа потерей времени на медицинское освидетельствование (а фактически это обычно несколько часов) в тех случаях, когда даже явно трезвый водитель сильно спешит.

Другой аспект медицинского обеспечения дорожного движения – это медицинское освидетельствование водителей на годность к управлению транспортными средствами.

При этом целесообразность такой практики тоже выглядит, мягко говоря, сомнительной. Ни для кого не секрет, что часто водительские медсправки либо получают без надлежащего прохождения комиссии, либо они у водителей просто отсутствуют. Между тем, ДТП по медицинским причинам (когда водителю стало плохо) являются на практике редкостью. Ещё реже встречаются аварии, происшедшие из-за того, что у водителя изначально наличествовали противопоказания к управлению транспортным средством. Другой аспект проблемы – это перечень таких противопоказаний, принятый у нас: в большинстве случаев перечисленные там заболевания крайне мало влияют на способность безопасно управлять транспортным средством. Таким образом, вместо мероприятий, реально способствующих безопасности движения, в этой сфере фактически существует только лишний барьер для водителей или только желающих стать ими.

Насколько всё это соответствует Конституции Украины?

И здесь тоже следует ясно понимать: реально существующие у нас водительские медкомиссии – это, по сути, цепь медицинских опытов, которым подвергается человек, проходящий комиссию. Тут и различные исследования зрения (на остроту, способность различать цвета и т.п.), и нервной системы (молоточком невропатолога по колену), и целый ряд анализов, в том числе проводимые в наркологическом диспансере – на зависимость от алкоголя и наркотиков... Каждое такое исследование представляет собою цепь отдельных опытов, то есть на него распространяется действие ч.3 ст.28 Конституции Украины.

Безусловно, при существующем порядке, когда следствием отказа проходить такую комиссию формально является невозможность получить водительское удостоверение (или, в некоторых случаях, аннулирование имеющегося), либо невозможность эксплуатировать транспортное средство (невозможность пройти техосмотр), такие опыты нельзя признать проводимыми с добровольного согласия человека. Нарушение ч.3 ст.28 Конституции – налицо.

Теперь подойдём к проблеме с другой стороны. Право управлять транспортными средствами, безусловно, относится к правам человека. Хотя оно и не упоминается в разделе II Конституции, тем не менее, этот тезис доказывается очень легко. Во-первых, согласно ч.1 ст.22 Конституции, права и свободы, перечисленные в этом разделе, не являются исчерпывающими. Во-вторых, лишение права управлять транспортными средствами прямо предусмотрено законом в качестве меры административного взыскания и уголовного наказания. Следовательно, такое право существует и защищается законом, лишить же его могут только на законных основаниях и в предусмотренном законом порядке.

Согласно же ч.2 ст.24 Конституции, в правах «не может быть привилегий или ограничений по признакам расы, цвета кожи, ...убеждений, ... по языковым или иным признакам». Под этими «иными признаками», перечень которых в Конституции не дан (то есть перечень, приведённый непосредственно законодателем, не является исключительным), безусловно, понимается, в числе прочего, и состояние здоровья.

Применительно к нашей правовой системе, наличие множества медицинских оснований для отказа человеку в праве управлять транспортным средством – явное нарушение прав человека, дискриминация, ограничение прав по признаку состояния здоровья. Это – явление в государстве, стремящемся к статусу правового, недопустимое. Другой вопрос, что от плохого состояния здоровья нужно отличать физические недостатки, вызывающие функциональную неспособность управлять транспортным средством. К таковым можно отнести неспособность манипулировать органами управления вследствие повреждений опорно-двигательного аппарата (кроме случаев управления специально оборудованными транспортными средствами), а также неспособность в силу недостатков зрения различать дорожную обстановку в нормальных условиях движения. Функциональная неспособность человека выполнить те или иные действия, безусловно, не может считаться нарушением его прав, поскольку в этом случае ограничения жизненных возможностей такого человека имеют физический, а не правовой характер. Во всех других случаях, когда состояние человека не мешает ему управлять транспортным средством, а только может такое произойти в будущем в случае дальнейшего ухудшения здоровья, отказ человеку в возможности управлять транспортным средством – это нарушение его прав, в том числе и как собственника транспортного средства.

Особенно ярко это проявляется, когда такие ограничения прав устанавливаются по вовсе произвольному признаку – факту обращения когда-то в прошлом в наркологическое или психиатрическое лечебное учреждение («состояние на учёте»).

При этом возражения о том, что применение такого подхода будет угрожать безопасности движения, не могут быть приняты. Причин тому несколько.

Во-первых, сейчас во всём мире считается общепринятым, что соблюдение прав человека предполагает наличие определённых жертв и неудобств ради этого со стороны других людей. Примеры известны каждому – хотя бы те же западные требования к оборудованию общественных мест, чтобы ими могли пользоваться люди, вынужденные пользоваться инвалидными колясками, и т.п.

Во-вторых, в той же сфере дорожного движения таких примеров тоже достаточно. Так, водители автомобилей, обозначенных знаком «Инвалид», имеют право отступать от ряда пунктов ПДД, в том числе останавливаться в зоне действия знака «Стоянка запрещена», а также «Остановка запрещена» при оснащении его соответствующей табличкой, и т.п. Очевидно, что это может создавать неудобства, а во многих случаях – и опасность для остальных участников движения, которым, в принципе, нет никакой разницы, кому принадлежит припаркованный в таком месте автомобиль. Однако такие нормы существуют, и вопрос об их отмене никогда не

ставился. В таком случае, государственный подход к людям с различными заболеваниями должен быть одинаковым.

Наконец, есть ещё один, не менее важный, аспект проблемы. На каких основаниях человек может управлять транспортным средством? Обычно управляют или частным транспортом, или делают это в силу трудового договора.

Согласно ст.41 Конституции Украины, каждый имеет право владеть, пользоваться и распоряжаться своей собственностью. Пользование транспортным средством в соответствии с его назначением с неизбежностью предполагает управление им. А ущемление в праве собственности по признаку состояния здоровья не предусмотрено Конституцией.

Точно так же не предусмотрено и конституционных изъятий из права на свободный выбор работы, предусмотренного ст.43 Конституции Украины. Это право является непреложным для любого, кто физически способен выполнять эту работу.

Таким образом, установление списка медицинских противопоказаний для управления транспортными средствами, да ещё порядка, при котором человек должен сам собирать доказательства своей пригодности к этой деятельности, по сути, является грубейшим нарушением сразу нескольких важнейших конституционных прав. (И опять же – эти принципы являются универсальными, и распространяются, естественно, отнюдь не только на сферу дорожного движения. Здесь они нарушаются чаще всего, но эта сфера не является единственной, где существуют «запреты на профессию» по медицинским показаниям. И во всех этих сферах указанная выше логика может свободно применяться.) В то же время, согласно ст.8 Конституции Украины, нормы Конституции имеют наивысшую юридическую силу, им должны отвечать нормы всех законов и иных нормативных актов. В то же время конституционные нормы являются нормами прямого действия, то есть непосредственно на их основании человек может требовать защиты своих прав, в том числе и в суде.

Это – важнейшие правовые постулаты, и их соблюдение является краеугольным камнем для определения ситуации с правами человека в стране в целом. Поэтому совершенно неправомерно утверждать, что для сферы дорожного движения допустимы, будто бы, какие-то изъятия из этих фундаментальных прав человека, чем бы такие точки зрения ни мотивировались. Поскольку достаточно допускать такое в какой-то определённой сфере, чтобы стало вероятным прекращение действия основных прав человека в обществе в целом. В конце концов, если какие-то действия считаются нормой в отношении водителей, то почему нельзя признать их нормальными в отношении кого угодно и по любому поводу?

Точно так же нельзя отрицать право водителя отказаться от медицинского освидетельствования на состояние опьянения на том основании, что это может стать способом уклонения от ответственности для человека, действительно севшего за руль в нетрезвом состоянии. Ведь в любом случае, нарушение конституционных (например, в части равноправия) и иных прав граждан никак не может быть оправдано какими бы то ни было соображениями, в том числе и безопасности дорожного движения. Права человека первичны по отношению ко всем остальным правовым институтам, существующим в государстве.

ВИНОВАТ В ТОМ, ЧТО ... ПРАВ, ИЛИ ЧТО ЛОМАЕТ ВОДИТЕЛЬСКИЕ СУДЬБЫ И ПОЧЕМУ НА НАШИХ ДОРОГАХ ПРЕИМУЩЕСТВО НИЧЕГО НЕ СТОИТ.

Не секрет: наши Правила дорожного движения написаны нередко в таких выражениях, что толковать их можно неоднозначно. А некоторые пункты словно специально предназначены для того, чтобы отягчить участь водителя, попавшего в аварию.

Однако подавляющее большинство водителей даже не задумывается, - пока не столкнутся с этим на практике, - как легко оказаться обвиняемым в ДТП, даже если до него Правил не нарушал, аварийной обстановки не создавал. Более того, - по всем пунктам имел преимущество перед тем, с кем столкнулся. И виной тому – практически только один пункт ПДД – п.12.3.

Что же это за пункт? Казалось бы, ничего в нём нет, кроме заботы о безопасности. Согласно этого пункта, в случае возникновения опасности для движения или препятствия, которые водитель объективно способен обнаружить, он должен немедленно принять меры к уменьшению скорости вплоть до полной остановки транспортного средства или безопасного объезда препятствия. На первый взгляд, кажется, что всё логично и гуманно... Но это только на первый взгляд.

Посмотрим на определения препятствия и опасности для движения в п.1.10 ПДД. Под определение опасности подпадает, как мы увидим, практически любой нарушитель ПДД по отношению к водителю, имеющему преимущество: пешеход-нарушитель, перебегающий дорогу в неположенном месте, автомобиль, выезжающий со второстепенной дороги и т.п. Коль скоро п.12.3 ПДД обязывает водителя в таких случаях тормозить, - фактически это значит, что он должен полностью отказаться от своего преимущества, как только это преимущество кто-то пожелает нарушить. Что, фактически, сводит на нет саму идею преимущества в движении: что же это за преимущество, если при появлении нарушителя имеющий преимущество обязан от него отказаться? Что это за преимущество, если его невозможно реализовать? Что это за преимущество, если оно никак не защищено с правовой точки зрения, более того – есть обязанность от него отказаться? Получается, что преимущество действует только на пустой дороге, где нет ни одного потенциального нарушителя. Но там оно не имеет смысла!

Более того. Зная положения п.12.3 ПДД, наши нарушители этим умело пользуются. Они-то знают, что если они уже нарушили, то имеющий преимущество им уступит! В результате очерёдность проезда (о кошмарной ситуации с пешеходами уже не говорим – это тема для отдельного разговора) у нас регулируется не ПДД, а наличием наглости. Первым проезжает не тот, у кого преимущество по ПДД, а тот, у кого хватило смелости выехать и «выдавить» другого. Как отношения между феодалами в средневековье: ты становишься владельцем чего-то зачастую не по праву, а просто по факту, потому, что хватило сил это захватить, и нету права, которое бы препятствовало таким захватам! Например, полосы движения... Вот и на наших дорогах благодаря п.12.3 ПДД, благодаря понуждению к отказу от преимущества в движении устанавливаются поистине феодальные порядки. Только благодаря одному этому пункту Правила оказываются фактически неспособными отрегулировать важнейший вопрос – о том, грубо говоря, кто проедет «проблемные» места первым, а кто за ним. Фактически в этой части нормы ПДД остаются только на бумаге. Но ведь это – едва ли не важнейший из тех моментов, которые должны регулироваться ПДД! Если они этого сделать не могут, если первым едет не тот, кто прав, а тот, кто наглее, а имеющий преимущество должен ему уступить, - то тогда зачем нужны такие ПДД? Фактически они позволяют безнаказанно нарушать право на первоочерёдность проезда. Это всё равно, как если бы в УК проводилась такая мысль: убивать запрещено, но если кто-то это делает, то сопротивляться ему запрещается (во имя общественной безопасности). Конечно, в уголовном праве нет ничего подобного. Наоборот, там подробно расписана необходимая оборона.

Всё, что описано выше, касается случаев, когда ни ДТП, ни непосредственной угрозы ДТП не было. Если же что-то подобное произошло... Тут вступают в игру ещё некоторые факторы, которые вытекают, опять же, из формулировок ПДД.

Тот же п.12.3 обязывает водителя при возникновении препятствия или опасности принять меры к снижению скорости вплоть до остановки или безопасному объезду препятствия. А чем

отличается препятствие от опасности? Анализ определений, данных в п.1.10 ПДД, позволяет изложить упрощённо это отличие так: всё, что неподвижно находится в полосе движения или движется попутно, - это препятствие, всё, что движется хоть частично вбок или навстречу, - опасность.

В результате экспертная и следственно-судебная практика пошла у нас по очень жёсткому пути: если речь об опасности для движения (перебегавшем пешеходе, выезжавшей со второстепенной дороги или перестраивавшейся с соседней полосы машине), то безопасным считается только торможение. И есть случаи, когда водителей привлекали к ответственности за то, что в такой ситуации они вместо торможения или вместе с торможением пытались маневрировать.

Между тем, очевидны две вещи. Во-первых, что зачастую именно маневрирование способно предотвратить аварию. Во-вторых, что во многих случаях движение рулём бывает чисто рефлекторным – против природы, как говорится, не попрёшь!

Абсурдность этого положения видна вот на каком примере. В нынешней редакции ПДД, в отличие от предыдущей, к частным случаям опасности для движения отнесли движущееся навстречу направлению движения по полосе транспортное средство. Иначе говоря, классическая ситуация «встречный в лоб». Раньше такой объект относился к препятствиям для движения. Соответственно, при встрече с ним можно было маневрировать. Сейчас же нужно останавливаться в пределах полосы и покорно ждать, пока встречная «фура» вас сомнёт. По крайней мере, по версии авторов ПДД и их толкователей из следственных, экспертных и судебных инстанций...

Конечно, если ДТП удалось избежать благодаря манёвру, никто никого наказывать не будет. Но если авария всё же произошла, то поворот руля будет оцениваться весьма отрицательно...

Можно ли защищаться от таких обвинений? В общем-то, да. Такую возможность даёт формулировка ч.4 ст.122 КоАП, дающая, в числе прочего, определение аварийной обстановки. Согласно этой статье, в этой обстановке участник движения вынужден резко изменить скорость, направление движения или принимать иные меры по обеспечению личной безопасности или безопасности других граждан. То есть закон позволяет для обеспечения личной безопасности и безопасности других граждан (фактически для избежания ДТП) менять скорость, направление движения, принимать и другие меры в зависимости от ситуации. На это можно при необходимости ссылаться (принимая во внимание, что КоАП имеет большую юридическую силу, нежели ПДД – акт подзаконный), но следует сказать, что результат не гарантирован: в конечном итоге, убедить следователей и судей удаётся не всегда.

Взяв частный случай, мы тем временем подошли к гораздо более глобальной и страшной проблеме, порождаемой формулировкой п.12.3 ПДД. Да, водителей привлекают к ответственности. За что? Не за то нарушение, которое, собственно, и привело к ДТП. А за то, что, уже оказавшись в аварийной ситуации, они не приняли всех возможных мер к предотвращению ДТП.

Зло здесь многократное.

Во-первых, ответственность перекладывается (по крайней мере, частично, а иногда и полностью – особенно в случаях с наездами на пешеходов) на водителя, который ПДД не нарушал, аварийной обстановки не создавал. Фактически на него перекладывается ответственность за безопасность, хотя угрожает этой безопасности совсем не он. Это и несправедливо, и крайне отрицательно сказывается на климате на наших дорогах: фактически исчезает стимул ездить без нарушений. Водитель знает: мало того, что нарушаешь ты или нет,

можно попасть в аварию, так ещё и независимо от того, кто создал аварийную ситуацию, можно оказаться виновным...

Во-вторых, нарушители тоже прекрасно осознают, что ответственность за последствия с них, по меньшей мере, частично снимается. И действуют соответственно, то есть безответственно.

В-третьих, определить следственным путём исходные данные, необходимые для ответа на вопрос: имел ли водитель возможность избежать ДТП путём торможения? – зачастую непросто. Очень часто по этой категории дел приходится обнаруживать ошибки в исходных данных, которые влияют на результат экспертизы, а в конечном итоге – на судьбы людей...

Впрочем, к разговору о тех или иных нюансах расследования подобных дел мы ещё неоднократно будем возвращаться.

ПРОЦЕССУАЛЬНЫЕ НОРМЫ И СПЕЦИФИКА ДЕЛ О ДТП

Дела о ДТП представляют собой одну из самых распространённых в судебной практике. Касается это и уголовных, и гражданских, и дел об административных правонарушениях. В зависимости от последствий ДТП и позиции участников и пострадавших, любое ДТП может оказаться причиной возникновения дела любой из указанных категорий. Однако при рассмотрении судами этих дел (а также при расследовании уголовных дел органами досудебного следствия) возникают одни и те же проблемы, причём характерные для этой категории дел и практически никогда не возникающие по делам других категорий.

Чем это объясняется? Характерной особенностью многих дел по ДТП, которая крайне редко встречается по делам других категорий: кроме прочих обстоятельств, по ним приходится устанавливать, и кто из участников происшествия оказался его виновником. По подавляющему большинству других дел виновная и потерпевшая стороны очевидны. Возьмём для примера распространённые уголовные дела по квартирным кражам, где виновная и потерпевшая сторона очевидны, а основная задача – установить личность виновного и добыть доказательства совершения преступления именно этим лицом. Примерно такая же ситуация по делам о возмещении ущерба, вызванного залитием квартиры. И, естественно, есть много категорий гражданских дел, где понятие виновности вообще не употребляется (например, наследственные и многие другие имущественные споры), где суду нужно разбираться только в сути правоотношений между сторонами. Такая же ситуация и по множеству категорий дел об административных правонарушениях.

Так вот, к этой особенности дел о ДТП, по которым известен, как правило, состав участников происшествия, но неизвестен виновник, наши процессуальные нормы, регулирующие рассмотрение различных категорий дел, оказываются совершенно не приспособлены, что на практике вызывает многочисленные коллизии в случаях, когда виновность участниками ДТП оспаривается.

Наиболее тяжёлая в этом отношении ситуация, безусловно, по делам об административных правонарушениях. Объясняется это, прежде всего, усечённостью самого процесса рассмотрения таких дел в соответствии с КоАП Украины. Основная проблема здесь заключается в том, что КоАП не предусматривает вообще никакой процедуры административного дознания или расследования. Ст.254 КоАП предусматривает только составление протокола об административном правонарушении, ст.257 – направление протокола органу или должностному лицу, которому надлежит рассмотреть дело. Наконец, ст.ст.276-282 регулируют рассмотрение дела этим должностным лицом или органом (применительно ст.124 КоАП это судьи районных (городских) судов). Больше никаких этапов производства по делу закон в принципе не предусматривает.

Трудно сказать, почему законодатель таким образом подошёл к проблеме. Может быть, потому, что дела об административных правонарушениях считались столь «мелкими», что занимать ими много времени и внимания соответствующих должностных лиц считалось нецелесообразным. Что ж, это можно понять, когда речь идёт о случаях с бесспорной виновностью. Но оказалось, что в случаях, когда этот момент бесспорным не является, КоАП просто не даёт ни органам милиции, ни суду достаточных процессуальных инструментов для установления истины по делу. По сути, законом не определён процесс сбора доказательств по делу. Каким именно образом опрашивать свидетелей, и даже кто должен это делать, - органы ГАИ или суд? Как их устанавливать, если их данные неизвестны (и, опять же, кто должен этим заниматься)? Ничего этого КоАП детально не регламентирует. В отличие от УПК, не определён порядок истребования у тех или иных организаций необходимых данных (например, о погодных условиях на момент ДТП, режиме работы светофорных объектов и многих других, которые являются необходимыми для установления подлинной картины происшествия). Даже процесс осмотра места происшествия не регламентирован, в результате сотрудниками ГАИ в ряде случаев он проводится весьма поверхностно, протокол осмотра не составляется, а составляется только схема места происшествия, которая далеко не всегда даёт полную картину.

В целом ряде случаев на вопросы о виновности в ДТП невозможно ответить без проведения экспертиз – судебно-автотехнической, транспортно-трассологической и пр. Хотя ст.251 КоАП включает в перечень доказательств заключение экспертизы, однако КоАП не разъясняет, кто именно и каким образом должен эту экспертизу назначать, каким процессуальным документом это оформляется, каковы права и обязанности участников ДТП и экспертов, и многие другие моменты. В результате экспертизы по данной категории дел назначаются крайне редко. При этом ситуация усугубляется ещё и небольшими сроками наложения административного взыскания, предусмотренными ст.38 КоАП: реально за два месяца далеко не всегда удаётся собрать необходимые доказательства, особенно если по делу есть необходимость проведения экспертиз. А исключений из этих сроков закон не предусматривает.

В результате возникает удручающая картина. Сотрудники ГАИ по закону могут лишь составить протокол на предполагаемого нарушителя. Проводить какое-либо расследование закон, по сути, не даёт им полномочий. (В этой связи необходимо помнить о ст.19 Конституции Украины, которая предписывает должностным лицам органов государственной власти действовать только в пределах, способом и в порядке, прямо предусмотренных законом.) Админпротоколы составляются, как правило, на месте происшествия сотрудниками, оформляющими ДТП, а далеко не все из них обладают необходимой квалификацией, чтобы определить виновного чуть ли не «на глаз», без соответствующего расследования, а в ряде случаев это невозможно в принципе. В свою очередь, судья, рассматривающий это дело, далеко не всегда настроен на детальное выяснение обстоятельств дела, а многие судьи не имеют соответствующей подготовки (и даже не являются сами водителями), чтобы оценивать специфические обстоятельства ДТП. Кроме того, судья связан тем самым сроком, предусмотренным ст.38 КоАП, и перед ним стоит выбор: устанавливать детально обстоятельства дела и рисковать невозможностью наложения админвзыскания, или совершить суд скорый и не всегда правый. Как правило, если нет каких-то обстоятельств, например, активной позиции участника ДТП, рассмотрение остаётся крайне поверхностным, экспертизы не назначаются, и т.п.

Мало того. Если судья установит, что сотрудники ГАИ неправильно определили виновника ДТП, он может закрыть дело против того, на кого был составлен админпротокол, за отсутствием состава правонарушения, однако практически лишён возможности принять меры к привлечению к ответственности настоящего виновника. Таким образом, если в силу недостаточной

квалификации сотрудников ГАИ на лицо, виновное в ДТП, не составлен протокол прямо на месте нарушения, то административной ответственности такое лицо, скорее всего, избежит вовсе. Соответствующих полномочий судье просто не даёт КоАП, да и сроки наложения админвзыскания за время рассмотрения дела и возможного возврата его органам ГАИ, как правило, уже истекают. В результате оказывается, что процессуально виновник не определён, и вывод суда о том, кто виновен, приходится «вылавливать» из текста постановления, иногда косвенно. А усугубляется ситуация ещё и отсутствием порядка апелляционного обжалования постановлений по делам об административных правонарушениях (к сожалению, порядок, предусмотренный ст.294 КоАП, полностью его не заменяет).

А между тем, - и тут мы переходим к ситуации, сложившейся по гражданским делам о возмещении ущерба от ДТП, - именно по делу об административном правонарушении проводится основная работа по определению виновной стороны. Связано это с тем, что в ныне действующей редакции ГПК Украины появилась весьма опасная именно для этой категории дел в существующей ситуации новелла. Согласно ч.4 ст.61 ГПК, не только приговор по уголовному делу и, при ряде обстоятельств, решение по другому гражданскому делу, как это было раньше, но также и постановление по делу об админнарушении является обязательным для суда, рассматривающего гражданское дело, по вопросам, имели ли место те или иные действия и совершены ли они конкретным лицом.

В принципе, логика понятная. Если при рассмотрении дела об админнарушении определён виновник, то нет смысла, казалось бы, углубляться в эти вопросы повторно при рассмотрении гражданского дела. И должна быть исключена ситуация, когда два суда при рассмотрении дела об админнарушении и гражданского дела об одном ДТП по-разному определили виновность. Однако есть два обстоятельства, позволяющие смотреть на это совершенно иначе. Первое из них – это та самая усечённость процесса по делам об админнарушениях, не позволяющая в полной мере установить истину по делу, что часто приводит к ошибкам. Вторая – это неосведомлённость о такой специфике населения. Большинство водителей полагают, что по делу об административном нарушении решается только вопрос сравнительно небольшого штрафа, в худшем случае – лишения права управления транспортными средствами на срок до полугода (санкция ст.124 КоАП). И что в случае, если на него подадут в суд иск о возмещении ущерба, он сможет доказать свою правоту в гражданском процессе. Соответственно, не принимает мер в рамках дела об административном правонарушении. (Кстати, такая неосведомлённость поддерживается и используется рядом сотрудников ГАИ, а иногда и судов, для упрощения своей работы по таким делам.) А затем в гражданском процессе этого сделать не удаётся...

Как уже говорилось, хуже всего здесь положение того лица, которое само не участвовало в ДТП, но согласно ГК может оказаться обязанным возмещать ущерб (например, работодатель наёмного водителя): участником процесса об административном правонарушении такое лицо вообще не является, и, следовательно, на процесс установления виновности по делу о ДТП повлиять практически не может. Что же касается самого наёмного работника, то он, в силу ограничения его ответственности по трудовому законодательству, в доказывании своей невиновности, по сути, не заинтересован. В результате возможности ответчика, не бывшего непосредственным участником ДТП, по доказыванию невиновности своего водителя, оказываются резко ограниченными.

Таким образом, указанная новелла в ныне действующей редакции ГПК Украины также не несла бы столь отрицательных последствий, если бы не усечённость процесса по делам об

административных правонарушений. А в настоящее время она приводит к крайней сложности доказывания невиновности того или иного участника ДТП в целом ряде случаев.

Свой вариант этой проблемы существует и в уголовных делах о ДТП. Связано это, опять же, с тем, что часто виновность участников ДТП сначала не очевидна. При наличии предусмотренных ст.286 УК Украины последствий, дело, как правило, возбуждается по факту ДТП, а не против конкретного лица (лиц). Участникам ДТП на протяжении практически всего следствия не предъявляется обвинений, также не признают их и потерпевшими, часто даже тогда, когда у следователя уже имеются доказательства, и сформировалось твёрдое мнение о виновности участников ДТП. Цель этого обычно двоякая. Во-первых, следователь пытается избежать ситуации, когда он не укладывается в установленные законом сроки следствия: согласно ст.120 УПК, эти сроки исчисляются со дня установления лица, совершившего преступление. То есть пока это лицо формально считается неизвестным, такой опасности для следователя нет. Вторая (и, как правило, не менее важная) причина в том, что в этом случае участники ДТП «выдерживаются» в статусе свидетелей, в результате чего не могут принять мер по защите своих интересов по делу, да и информации о ходе расследования, по сути, лишены. Например, не могут ставить дополнительные вопросы экспертам при назначении экспертиз, заявлять ходатайства по делу и т.п. Затем одному из участников ДТП предъявляется обвинение, сразу после этого следует ознакомление с результатами уже проведённых экспертиз, с остальными материалами дела, и дело передаётся в суд. Если новоиспечённый обвиняемый заявляет ходатайство о проведении каких-либо следственных действий, поиске новых доказательств, назначении новых экспертиз, - оно, как правило, отклоняется, и дело быстро отправляется в суд, часто столь быстро, что нет возможности для полноценного обжалования действий следователя. В сочетании с обвинительным уклоном, который часто существует по этой категории дел (пожалуй, мало как по какой другой), - последствия получаются страшные.

Можно ли противодействовать всему этому? В большинстве случаев – да. Но только при условии активной позиции участника ДТП с самого начала производства по делу.

По делам об административных правонарушениях есть мало используемый сейчас путь. Каким образом перевести разбирательство дела по составленному на месте, зачастую безо всяких доказательств, протоколу об админнарушении в плоскость не столь усечённого процесса? Такой путь есть. Действия сотрудников милиции по оформлению ДТП, а также сами составленные ими документы могут быть предметом обжалования, точнее, обращения в суд с административным иском, согласно Кодекса административного судопроизводства (КАС) Украины. Инструменты доказывания согласно КАС приближаются к тем, которые даёт участникам процесса ГПК Украины. При этом согласно ч.2 ст.71 КАС, по делам о противоправности действий органов государственной власти возлагается на ответчика, то есть на эти самые органы, в нашем случае на милицию. Иначе говоря, обращаясь в суд, участник ДТП, наконец-то, вынуждает ГАИ по-настоящему доказывать его вину!

Правда, и в этом случае (ч.4 ст.72 КАС) существует обязательность для суда постановления по делу об админнарушении. Однако и этот фактор можно нейтрализовать, если обратиться с административным иском до того, как будет передан в суд и рассмотрен сам админматериал. Если административный иск подан, то далее лицо, привлекаемое к административной ответственности, может подать ходатайство о переносе рассмотрения дела на другую дату, в данном случае – до рассмотрения дела по административному иску. Дело в том, что ст.268 КоАП сформулирована таким образом, что в отсутствие лица, привлекаемого к ответственности, дело об админнарушении может быть рассмотрено только в том случае, если это лицо, во-первых, уведомлено о дате и времени рассмотрения, и, во-вторых, не подало ходатайства о переносе

дела. Т.е. если такое ходатайство подано – дело рассматривать нельзя вообще, независимо от причин и оснований подачи ходатайства. А к моменту рассмотрения дела по административному иску, во-первых, может истечь срок наложения административного взыскания (особенно в случае, если по делу проводилась экспертиза). Во-вторых, если сам админпротокол и другие документы, как и действия милиции, будут признаны незаконными и недействительными, то суду по делу об админнарушении и рассматривать будет нечего.

Кстати, парадоксально, что таким образом можно фактически избежать административной ответственности практически за любое нарушение. Подача административного иска и ходатайства о переносе рассмотрения дела об админнарушении позволяет, даже в случае, если нарушение доказано, фактически сделать невозможным наложение админвзыскания по срокам.

По гражданским делам ответчик может аргументировать доказывание в части обстоятельств ДТП таким образом: не оспаривая постановления по делу об админнарушении (и не нарушая ч.4 ст.61 ГПК) в части виновности данного водителя, просить назначить экспертизу или провести процессуальные действия другого характера с целью доказывания вины также и другого участника ДТП, акцентируя внимание на возможном снижении размера ответственности или ответственности в соответствии со степенью вины при наличии вины также и другого участника ДТП. А в дальнейшем, при наличии полученных доказательств, можно подавать жалобу на постановление по делу об админнарушении в соответствии с ст.294 КоАП.

По уголовным делам желательно меры по своей защите принимать с начальных периодов следствия. Здесь нужно помнить, что, хотя предъявление обвинения и признание потерпевшим зависит от следователя, то в соответствии со ст.50 УПК заинтересованное лицо может само проявить инициативу, предъявить гражданский иск в рамках уголовного дела и приобрести статус гражданского истца. Поскольку в большинстве ДТП бывают повреждены транспортные средства, это даёт основания для обращения с таким иском. Если владелец автомобиля не был участником ДТП, то он может обосновывать иск иным материальным ущербом (вплоть до упущенной выгоды) или моральным. Исключение – ДТП с пешеходами, где предъявление такого иска бесперспективно (и следователь может отказать в признании гражданским истцом) в силу специфики гражданского законодательства (ответственность владельца транспортного средства без вины в рамках гражданского права). В этом случае, если водитель не является собственником повреждённого транспортного средства, такой иск может предъявить собственник, формально оказываясь на другой стороне «баррикад», но фактически влияя на ход следствия в интересах водителя. Конечно, возможности такого влияния для гражданского истца (кто бы ни был признан таковым) до определённой степени ограничены. Но в другом случае у него такой возможности вообще, по сути, нет.

Также всегда нужно помнить о том, что даже свидетелю ст.63 Конституции Украины позволяет не давать показаний относительно себя или близких родственников. В ряде случаев воспользоваться ею весьма полезно, т.к. часто доказательства против водителя берутся непосредственно из его собственных показаний.

Однако в любом случае реформа процессуального законодательства назрела. Прежде всего, это касается процесса по делам об административных правонарушениях, который нуждается в полном пересмотре: введение института административного дознания или расследования, чёткого порядка совершения ряда процессуальных действий, детализации процесса рассмотрения дел в судах. В идеале должна быть достигнута истинная состязательность процесса, обязанность органов милиции доказывать вину лица, привлекаемого к административной ответственности. Кстати, в этом случае будет снята проблема и по делам о

нарушениях ПДД, не связанных с причинением какого-либо ущерба, по которым водители часто оспаривают свою виновность.

По гражданским делам необходима возможность доказывания обстоятельств ДТП и виновности в нём независимо от результатов рассмотрения дел об админнарушениях.

Реформа уголовного процесса – большая тема, выходящая за пределы этой статьи, однако одна из необходимых мер – введение обязанности следователя предъявить обвинение лицу, в отношении которого получены данные о совершении им преступления, в течение определённого срока после получения этих данных, и аналогичным образом введения обязанности признать потерпевшим лицо, которому причинён ущерб преступлением в течение определённого срока с момента получения таких данных.

Всё это позволит в значительной степени избежать судебных ошибок и длительного, зачастую требующего значительных средств на судебные издержки, процесса их исправления, которые по делам о ДТП встречаются чаще, чем по большинству других категорий дел.

СОЗДАНИЕ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ: ПРАВДИВЫЕ И ЛОЖНЫЕ ОБВИНЕНИЯ. КАК ЗАЩИТИТЬСЯ?

Обвинения водителя в создании аварийной обстановки со стороны сотрудников ГАИ являются довольно распространёнными. Причём в последнее время админпротоколы за это нарушение составляются всё чаще, и в ряде случаев обвинение в создании аварийной обстановки выглядит весьма сомнительным. ***А поскольку санкция за такое нарушение – не только штраф, но и лишение права управления транспортными средствами, то водителям необходимо чётко понимать, когда о таком обвинении может идти речь, а когда нет, и как защищаться в каждом конкретном случае.***

Ответственность за нарушения, повлекшие создание аварийной обстановки, предусмотрена ч.4 ст.122 КоАП Украины. Для понимания того, в каких случаях говорить о создании аварийной обстановки правомерно, рассмотрим конструкцию этой нормы.

Прежде всего, ответственность предусмотрена не за любое нарушение, повлекшее создание аварийной обстановки, а только за предусмотренное другими тремя частями этой же ст.122 КоАП. Правда, список их обширен: превышение скорости более чем на 20 км/ч, проезд на запрещающий сигнал светофора или регулировщика, нарушение правил обгона и встречного разъезда, проезда перекрёстков, начала и изменения направления движения, проезда специальных транспортных средств; несоблюдение требований дорожных знаков, разметки, безопасной дистанции, нарушение правил остановки и стоянки, расположения транспортных средств на дороге, движения по автомагистралям, приоритета транспортных средств общего пользования, пользования внешними световыми приборами, предупредительными сигналами, перевозки людей или движения по тротуарам и пешеходным дорожкам; нарушения правил проезда пешеходных переходов.

Как видим, список достаточно обширный. Однако исключительный. Это значит, что за другие нарушения (независимо от их последствий) привлекать водителя к ответственности по ч.4 ст.122 КоАП нельзя!

Однако главное не это.

Сама ч.4 ст.122 КоАП содержит ***определение аварийной обстановки: это ситуация, при которой другие участники движения были вынуждены резко изменить скорость, направление движения или принять иные меры для обеспечения собственной безопасности или безопасности других граждан.***

На практике это означает, что должны существовать участники движения, которым была создана такая обстановка, подпадающая под это определение. Причём эти участники движения подпадают под определение потерпевших, которое даёт ст.269 КоАП.

Отсюда следует, что протокол об административном правонарушении, предусмотренном ч.4 ст.122 КоАП Украины, должен содержать ряд необходимых реквизитов. А именно: в нём, помимо, естественно, данных предполагаемого нарушителя, **должно быть указано, какое именно нарушение из вышеприведённого списка он совершил, какой пункт Правил дорожного движения при этом нарушил, а также – данные того участника движения, который был вынужден принимать меры для обеспечения безопасности, и его транспортного средства** (если это не пешеход)!

Последнее прямо вытекает из требований ст.256 КоАП, которая устанавливает требования к содержанию протокола об административном правонарушении. В частности, обязательно отмечать суть предполагаемого правонарушения, а это значит, что нужно указать, каким именно нарушением, кому была создана аварийная обстановка и в чём это выразилось (какие именно экстренные меры для обеспечения безопасности он был вынужден принять); кроме того, там же как на обязательный элемент протокола указано на данные потерпевших (и свидетелей), если они есть. А само понятие аварийной обстановки, изложенное в ч.4 ст.122 КоАП, как мы уже установили, говорит об обязательности наличия потерпевшего.

Более того. Ст.251 КоАП Украины устанавливает, что доказательства совершения административного правонарушения устанавливаются, среди прочего, и пояснениями лица, привлекаемого к административной ответственности, а также свидетелей и потерпевших. Таким образом, в случае, если лицо, привлекаемое к административной ответственности, отрицает данное правонарушение, то оно должно быть подтверждено пояснением свидетелей или потерпевших. Без них, по сути, оказывается, что доказательства правонарушения отсутствуют.

Исходя из этого делаем вывод: **не каждое нарушение Правил дорожного движения, даже грубое, такое, например, как проезд на запрещающий сигнал светофора или выезд на полосу встречного движения, может считаться созданием аварийной обстановки!** Для того, чтобы оно являлось таковым, необходимо, чтобы другой участник движения был вынужден резко менять скорость или направление движения или применять другие меры для обеспечения безопасности... С другой стороны, для доказывания того, что такие обстоятельства имели место (т.е. для доказывания состава правонарушения) необходимо, чтобы данные того, кто был вынужден принимать такие меры, были зафиксированы в протоколе, а если сам водитель отрицает создание аварийной обстановки – то в деле должно быть пояснение потерпевшего. Без всего этого протокол следует считать не соответствующим требованиям стст.251, 256 КоАП.

Между тем, не секрет, что на практике при оформлении таких правонарушений сотрудники ГАИ, во-первых, часто приписывают создание аварийной обстановки там, где на самом деле её не было; во-вторых, редко фиксируют данные потерпевших и практически никогда не берут у них письменные пояснения для приобщения к протоколу.

На этом-то водителю и целесообразно строить свою защиту!

Начинается она с момента составления протокола. **В своих пояснениях к протоколу (если необходимо, на отдельном листе, обязательно сделав в протоколе отметку о том, что пояснения на отдельном листе прилагаются) необходимо указать, во-первых, своё несогласие с нарушением; во-вторых, если не зафиксировано, кому именно была создана аварийная обстановка, - указать на это и на несоответствие протокола стст.251, 256 КоАП Украины;** если данные указаны, но пояснения в деле нет, - то на это и на несоответствие ст.251 КоАП.

Далее **необходимо немедленно направить жалобу на действия сотрудника ГАИ, составившего протокол, руководителю соответствующего подразделения ГАИ или УГАИ региона.** В жалобе указывать на те же несоответствия и просить аннулировать протокол об административном правонарушении. Делать это нужно немедленно, буквально в день нарушения или на следующий! Чтобы админпротокол не успел уйти в суд раньше, чем жалобу рассмотрят.

Даже если жалобу, в итоге, не удовлетворят, но отправка дела в суд будет на какое-то время задержана, пока её будут рассматривать, - это уже принесёт свою пользу. Дело в том, что **согласно ст.38 КоАП Украины, административное взыскание не может быть наложено позднее 2 месяцев со дня нарушения. Если дело в этот срок рассмотреть не успели, то наложить административное взыскание нельзя, дело подлежит закрытию, хотя и не в связи с отсутствием состава правонарушения, а только за истечением этого срока...** Но и это лучше, чем быть лишённым права управления транспортными средствами!

Итак, **если дело всё-таки отправлено в суд (это нужно узнавать в ГАИ по месту составления протокола или по месту службы составившего его сотрудника ГАИ), то необходимо в обязательном порядке подать письменное ходатайство в этот суд.** В ходатайстве настаивать на своей невиновности. Например, если реально участника движения, который бы был вынужден принимать экстренные меры для обеспечения безопасности, не было, - указать на это. Если данные потерпевшего не указаны в протоколе, также обязательно отметить это и сослаться на несоответствие протокола стст.251, 256 КоАП, а если в деле нет пояснений потерпевшего, данные которого указаны, - только ст.251 КоАП.

В ходатайстве просить вызвать в суд сотрудника ГАИ, составившего протокол, в связи с наличием к нему вопросов (например, кому именно была создана аварийная обстановка, почему не зафиксированы данные потерпевшего, нет отобрано у него пояснение, и т.п.), если в протоколе указаны данные потерпевшего и свидетелей – то и этих лиц. Также просить закрыть дело за отсутствием состава административного правонарушения.

Практика показывает, что эти лица часто не являются в суд, и их приходится вызывать повторно, а если и являются, то их пояснения часто не подтверждают того, что аварийная обстановка действительно была создана.

Это ходатайство необходимо отправить по почте заказным письмом с уведомлением о вручении на адрес суда, куда направлен протокол.

Также **может быть полезным обращение к адвокату** для ведения такого дела об административном правонарушении. Практика показывает, что в случае присутствия адвоката судьи практически не прибегают к упрощению процедуры рассмотрения дел, которое, если оно имеет место, на практике приводит к тому, что в обстоятельствах данного конкретного дела никто не разбирается, а водителя привлекают к ответственности, часто необоснованно, "проштамповывая" составленный сотрудниками ГАИ протокол. А последствиями этого может быть лишение права управления транспортными средствами...

Затем **в канцелярии суда необходимо узнать, к какому судье попало это дело, и на когда назначено его рассмотрение.** На практике, хотя это и является грубым нарушением закона, повестки лицам, привлекаемым к административной ответственности, часто не рассылаются вообще! А затем дело рассматривается заочно, в их отсутствие, и в значительном количестве случаев налагается административное взыскание в виде лишения права управления транспортными средствами!

Такого исхода лучше не допускать, а заранее узнать дату заседания (можно и в письменном ходатайстве указать, что просите уведомить о дате заседания заказной почтой).

Присутствуя на заседании суда, поддержать своё ходатайство. Здесь надо учитывать, что вызов указанных в ходатайстве лиц, помимо того, что может помочь доказать отсутствие аварийной обстановки, часто ещё и приводит к тому, что дело не успевают рассмотреть до истечения срока наложения административного взыскания. А следовательно, лишить водителя права управления транспортными средствами оказывается невозможным.

Кстати, по этой же причине на практике водителя устраивает, если дело возвращается судом на дооформление соответствующему органу ГАИ: на это уходит время...

При таких условиях защита водителя, необоснованно обвинённого в создании аварийной обстановки, может быть весьма эффективной, а условием привлечения к ответственности того, кто действительно виновен в таком нарушении, является правильное оформление админпротокола и сопутствующих документов сотрудниками ГАИ.

Советы юриста. Как водителю противостоять масштабным штрафам.

Их возможности позволяют для своих перевозчиков проводить многочасовые тренинги-инструктажи как уберечь свои «кровные». При любых обстоятельствах. Даже если что-то нарушил. Язык и стиль документа сохранен.

Юристы - практики советуют:

Обещание изымать права за определенные нарушения сдержали.

Гаишники с 10 числа составляют протокол на месте, изымают права и вместе с тобой едут в суд. Отдают документы в канцелярию и едут себе по делам.

Нарушитель остается ждать пока судья рассмотрит его вопрос. Как быть?

Если тебя задерживают - надо составлять протокол задержания (ст. 261 КоАП), указывая в нем причины и основания для одного. При этом, согласно ст. 260 КоАП, задержание применяется: с целью прекращения правонарушения когда все иные методы не дали результата; с целью составления протокола, если его невозможно составить на месте; с целью установления личности правонарушителя; с целью обеспечения своевременного рассмотрения дела. Таким образом, в нашем случае задержание (очевидно) производится якобы с целью обеспечения своевременного рассмотрения дела.

Однако, для рассмотрения дела о нарушении ПДД отводится 15-дневный срок (ст. 277 КоАП), таким образом необходимости в задержании так же нет. Кстати, срок админзадержания при наличии документов - 3 часа.

Возможно, ГАИшники мотивируют свои действия тем, что осуществляют привод в суд, однако, привод в суд может осуществляться только в случае неявки по повестке без уважительных причин (ст. 268 КоАП). Повестку суд вам не вручал, так что о приводе в суд речи быть не может.

Следовательно, реальных и законных оснований для задержания - нет. Соответственно - незаконный арест с истекающими последствиями...

Так что в данной ситуации - интеллигентно пояснять, что оснований для задержания у них нет, в суд ехать будешь только после повестки из суда, водительское удостоверение изъять они у тебя на месте права не имеют (ст. 265 КоАП), поэтому пусть составляют протокол и катятся на все 4 стороны.

Уверен, что заковычивать в наручники и тащить силой не будут.

Во-первых, необходимо знать, что такое создание аварийной обстановки, и что нужно для соответствия протокола по этому нарушению закону.

Обвинения водителя в создании аварийной обстановки со стороны сотрудников ГАИ являются довольно распространёнными. Причём в последнее время админпротоколы за это нарушение составляются всё чаще, и в ряде случаев обвинение в создании аварийной обстановки выглядит весьма сомнительным. А поскольку санкция за такое нарушение – не только штраф, но и лишение права управления транспортными средствами, то водителям необходимо чётко понимать, когда о таком обвинении может идти речь, а когда нет, и как защищаться в каждом конкретном случае.

Ответственность за нарушения, повлекшие создание аварийной обстановки, предусмотрена ч.4 ст.122 КоАП Украины. Для понимания того, в каких случаях говорить о создании аварийной обстановки правомерно, рассмотрим конструкцию этой нормы.

Прежде всего, ответственность предусмотрена не за любое нарушение, повлекшее создание аварийной обстановки, а только за предусмотренное другими тремя частями этой же ст.122 КоАП. Правда, список их обширен: превышение скорости более чем на 20 км/ч, проезд на запрещающий сигнал светофора или регулировщика, нарушение правил обгона и встречного разъезда, проезда перекрёстков, начала и изменения направления движения, проезда специальных транспортных средств; несоблюдение требований дорожных знаков, разметки, безопасной дистанции, нарушение правил остановки и стоянки, расположения транспортных средств на дороге, движения по автомагистралям, приоритета транспортных средств общего пользования, пользования внешними световыми приборами, предупредительными сигналами, перевозки людей или движения по тротуарам и пешеходным дорожкам; нарушения правил проезда пешеходных переходов.

Как видим, список достаточно обширный. Однако исключительный. Это значит, что за другие нарушения (независимо от их последствий) привлекать водителя к ответственности по ч.4 ст.122 КоАП нельзя!

Однако главное не это.

Сама ч.4 ст.122 КоАП содержит определение аварийной обстановки: это ситуация, при которой другие участники движения были вынуждены резко изменить скорость, направление движения или принять иные меры для обеспечения собственной безопасности или безопасности других граждан.

На практике это означает, что должны существовать участники движения, которым была создана такая обстановка, подпадающая под это определение. Причём эти участники движения подпадают под определение потерпевших, которое даёт ст.269 КоАП.

Отсюда следует, что протокол об административном правонарушении, предусмотренном ч.4 ст.122 КоАП Украины, должен содержать ряд необходимых реквизитов. А именно: в нём, помимо, естественно, данных предполагаемого нарушителя, должно быть указано, какое именно нарушение из вышеприведённого списка он совершил, какой пункт Правил дорожного движения при этом нарушил, а также – данные того участника движения, который был вынужден принимать меры для обеспечения безопасности, и его транспортного средства (если это не пешеход)!

Последнее прямо вытекает из требований ст.256 КоАП, которая устанавливает требования к содержанию протокола об административном правонарушении. В частности, обязательно отмечать суть предполагаемого правонарушения, а это значит, что нужно указать, каким именно нарушением, кому была создана аварийная обстановка и в чём это выразилось (какие именно экстренные меры для обеспечения безопасности он был вынужден принять); кроме того, там же как на обязательный элемент протокола указано на данные потерпевших (и свидетелей), если они есть. А само понятие аварийной обстановки, изложенное в ч.4 ст.122 КоАП, как мы уже установили, говорит об обязательности наличия потерпевшего.

Более того. Ст.251 КоАП Украины устанавливает, что доказательства совершения административного правонарушения устанавливаются, среди прочего, и пояснениями лица, привлекаемого к административной ответственности, а также свидетелей и потерпевших. Таким образом, в случае, если лицо, привлекаемое к административной ответственности, отрицает данное правонарушение, то оно должно быть подтверждено пояснением свидетелей или потерпевших. Без них, по сути, оказывается, что доказательства правонарушения отсутствуют.

Исходя из этого делаем вывод: не каждое нарушение Правил дорожного движения, даже грубое, такое, например, как проезд на запрещающий сигнал светофора или выезд на полосу встречного движения, может считаться созданием аварийной обстановки! Для того, чтобы оно являлось таковым, необходимо, чтобы другой участник движения был вынужден резко менять скорость или направление движения или применять другие меры для обеспечения безопасности... С другой стороны, для доказывания того, что такие обстоятельства имели место (т.е. для доказывания состава правонарушения) необходимо, чтобы данные того, кто был вынужден принимать такие меры, были зафиксированы в протоколе, а если сам водитель отрицает создание аварийной обстановки – то в деле должно быть пояснение потерпевшего. Без всего этого протокол следует считать не соответствующим требованиям стст.251, 256 КоАП.

Между тем, не секрет, что на практике при оформлении таких правонарушений сотрудники ГАИ, во-первых, часто приписывают создание аварийной обстановки там, где на самом деле её не было; во-вторых, редко фиксируют данные потерпевших и практически никогда не берут у них письменные пояснения для приобщения к протоколу.

На этом-то водителю и целесообразно строить свою защиту!

Начинается она с момента составления протокола. В своих пояснениях к протоколу (если необходимо, на отдельном листе, обязательно сделав в протоколе отметку о том, что пояснения на отдельном листе прилагаются) необходимо указать, во-первых, своё несогласие с нарушением; во-вторых, если не зафиксировано, кому именно была создана аварийная обстановка, - указать на это и на несоответствие протокола стст.251, 256 КоАП Украины; если данные указаны, но пояснения в деле нет, - то на это и на несоответствие ст.251 КоАП.

Далее необходимо немедленно направить жалобу на действия сотрудника ГАИ, составившего протокол, руководителю соответствующего подразделения ГАИ или УГАИ региона. В жалобе указывать на те же несоответствия и просить аннулировать протокол об административном правонарушении. Делать это нужно немедленно, буквально в день нарушения или на следующий! Чтобы админпротокол не успел уйти в суд раньше, чем жалобу рассмотрят.

Даже если жалобу, в итоге, не удовлетворят, но отправка дела в суд будет на какое-то время задержана, пока её будут рассматривать, - это уже принесёт свою пользу. Дело в том, что согласно ст.38 КоАП Украины, административное взыскание не может быть наложено позднее 2 месяцев со дня нарушения. Если дело в этот срок рассмотреть не успели, то наложить административное взыскание нельзя, дело подлежит закрытию, хотя и не в связи с отсутствием состава правонарушения, а только за истечением этого срока... Но и это лучше, чем быть лишённым права управления транспортными средствами!

Итак, если дело всё-таки отправлено в суд (это нужно узнавать в ГАИ по месту составления протокола или по месту службы составившего его сотрудника ГАИ), то необходимо в обязательном порядке подать письменное ходатайство в этот суд. В ходатайстве настаивать на своей невиновности. Например, если реально участника движения, который бы был вынужден принимать экстренные меры для обеспечения безопасности, не было, - указать на это. Если данные потерпевшего не указаны в протоколе, также обязательно отметить это и сослаться на

несоответствие протокола стст.251, 256 КоАП, а если в деле нет пояснений потерпевшего, данные которого указаны, - только ст.251 КоАП.

В ходатайстве просить вызвать в суд сотрудника ГАИ, составившего протокол, в связи с наличием к нему вопросов (например, кому именно была создана аварийная обстановка, почему не зафиксированы данные потерпевшего, нет отобрано у него пояснение, и т.п.), если в протоколе указаны данные потерпевшего и свидетелей – то и этих лиц. Также просить закрыть дело за отсутствием состава административного правонарушения.

Практика показывает, что эти лица часто не являются в суд, и их приходится вызывать повторно, а если и являются, то их пояснения часто не подтверждают того, что аварийная обстановка действительно была создана.

Это ходатайство необходимо отправить по почте заказным письмом с уведомлением о вручении на адрес суда, куда направлен протокол.

Также может быть полезным обращение к адвокату для ведения такого дела об административном правонарушении. Практика показывает, что в случае присутствия адвоката судьи практически не прибегают к упрощению процедуры рассмотрения дел, которое, если оно имеет место, на практике приводит к тому, что в обстоятельствах данного конкретного дела никто не разбирается, а водителя привлекают к ответственности, часто необоснованно, "проштамповывая" составленный сотрудниками ГАИ протокол. А последствиями этого может быть лишение права управления транспортными средствами...

Затем в канцелярии суда необходимо узнать, к какому судье попало это дело, и на когда назначено его рассмотрение. На практике, хотя это и является грубым нарушением закона, повестки лицам, привлекаемым к административной ответственности, часто не рассылаются вообще! А затем дело рассматривается заочно, в их отсутствие, и в значительном количестве случаев налагается административное взыскание в виде лишения права управления транспортными средствами!

Такого исхода лучше не допускать, а заранее узнать дату заседания (можно и в письменном ходатайстве указать, что просите уведомить о дате заседания заказной почтой). Присутствуя на заседании суда, поддержать своё ходатайство. Здесь надо учитывать, что вызов указанных в ходатайстве лиц, помимо того, что может помочь доказать отсутствие аварийной обстановки, часто ещё и приводит к тому, что дело не успевают рассмотреть до истечения срока наложения административного взыскания. А следовательно, лишить водителя права управления транспортными средствами оказывается невозможным.

Кстати, по этой же причине на практике водителя устраивает, если дело возвращается судом на дооформление соответствующему органу ГАИ: на это уходит время...

При таких условиях защита водителя, необоснованно обвинённого в создании аварийной обстановки, может быть весьма эффективной, а условием привлечения к ответственности того, кто действительно виновен в таком нарушении, является правильное оформление админпротокола и сопутствующих документов сотрудниками ГАИ. ((С) Вадим Володарский, адвокат, 2008г.)

Во-вторых, при составлении протокола вписать свои пояснения, в которых это отразить, при необходимости - на отдельном листе и в протоколе указать, что пояснения следуют на отдельном листе (чтобы не потеряли).

В-третьих, если изымают права на месте, требовать протокола изъятия или отметки об этом в протоколе (это если не удалось убедить в незаконности таких мер). Также в обязательном порядке требовать отметить, если изымают техпаспорт, чего вообще не имеют права делать ни при каких условиях при админке.

В-четвёртых, как уже правильно писали в этой ветке, в случае, если предполагается доставка непосредственно в суд, - требовать составления протокола задержания.

В-пятых, в пояснениях или отдельно написать (да, возможно даже немедленно и от руки!) ходатайство о переносе рассмотрения дела в связи с необходимостью обратиться к адвокату, сослаться при этом на ст.268 КоАП. В этом же ходатайстве указать на все несоответствия закону самого протокола и отсутствию потерпевшего, см... выше и по ссылке. Просить установить и вызвать в суд "потерпевшего" - водителя автомобиля, которому была создана аварийная обстановка. Также просить закрыть дело за отсутствием состава правонарушения.

В этом случае, а также на будущее: подать жалобу начальнику ГУМВД Украины в г.Киеве на нарушение закона сотрудниками милиции. Пусть отписываются, пусть у них ретивости поубавится. Далее, подать в прокуратуру заявление с просьбой возбудить уголовное дело по акту превышения служебных полномочий сотрудниками ГАИ, незаконного задержания. В числе прочего просить установить и опросить водителя автомобиля, номерной знак которого указал инспектор в протоколе, и опросить его, находился ли он в то время в том месте и создавалась ли ему ситуация, при которой он был вынужден резко менять скорость или направление движения, применять иные меры для обеспечения безопасности. Также подать жалобу председателю вышестоящего суда на предмет отмены постановления, как вынесенного и с нарушением прав лица, привлекаемого к административной ответственности, предусмотренных ст.268 КоАП (хотя бы на то же обращение к адвокату), и не соответствующего материалам и обстоятельствам дела (отсутствие потерпевшего и т.п.)

Да, на первый взгляд кажется, что много хлопот и бумаг. Но это нужно делать, причём независимо от виновности в самом нарушении, потому что иначе ГАИ окончательно сядет нам на голову! Происходящее даже хуже и опаснее, чем то, что было после появления приказа 1217: тогда хотя бы не пытались правонарушения толковать не по КоАПу, а по представлению МВД!

ТЕХСОСТОЯНИЕ: ПРОВЕРКИ НА ДОРОГАХ ИЛИ ГАИ «НА БОЛЬШОЙ ДОРОГЕ»? ВОПРОСЫ ЗАКОННОСТИ.

Сейчас происходят, как известно, серьёзные изменения законодательства в сфере ответственности за нарушения ПДД. Однако введения больших штрафов и ухудшения ситуации для водителя в плане защиты от обвинений МВД показалось мало. Теперь руководство министерства желает предоставить своим подчинённым право проверять техсостояние любого транспортного средства прямо на дороге. Об этом говорит приказ МВД №534 от 13 ноября (зарегистрировано в Минюсте 17 ноября) 2008г. Ознакомьтесь с ним можно здесь: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z1107-08>

О чём же этот приказ? Каковы его последствия для водителей?

Приказом определён порядок проведения проверок техсостояния транспортных средств во время их эксплуатации между государственными техническими осмотрами. И заниматься этим должны сотрудники автотехнической инспекции ГАИ.

Здесь сразу нужно сказать: законность таких полномочий вызывает, мягко говоря, большие сомнения. Почему?

Как известно, ст.19 Конституции определяет, что должностное лицо органа государственной власти (а таким органом является ГАИ) может действовать в пределах, способом и в порядке, установленных законом. Следовательно, если закон Украины не предусматривает каких-либо полномочий для должностных лиц, то делать это они не имеют права, и никаким подзаконным актом, тем более ведомственным, это право им предоставлено быть не может.

Между тем, если мы обратимся к Закону Украины «О дорожном движении», то в ст.35 обнаружим интересные вещи.

Во-первых, проверка технического состояния, как это прямо указано в законе, проводится *исключительно* аккредитованными субъектами хозяйствования, имеющими соответствующую лицензию. Именно исключительно!

Является ли ГАИ субъектом хозяйствования? Для ответа на этот вопрос обратимся к ст.8 Хозяйственного кодекса Украины. Ч.1 этой статьи прямо предусматривает, что органы государственной власти, равно как и местного самоуправления, субъектами хозяйствования не являются.

Следовательно, ГАИ, - а это именно орган государственной власти, - не может являться субъектом хозяйствования и, соответственно, проводить проверки техсостояния самостоятельно. Точно так же, как не могут это делать должностные лица АТИ, как представители этого органа.

Казалось бы, этого уже достаточно для того, чтобы понимать: такие действия ГАИ будут явно незаконны. Однако и этого мало. Та же ст.35 Закона «О дорожном движении» предусматривает единственный случай проверки техсостояния: государственный технический осмотр. Следовательно, согласно той же ст.19 Конституции, вообще любая принудительная проверка техсостояния «в период между государственными техническими осмотрами» будет незаконна! А следовательно, может быть обжалована и как незаконные действия органа государственной власти, на основании Кодекса административного судопроизводства (где, кстати, прямо предусмотрено, что именно орган государственной власти должен доказывать законность своих действий!), а также могут быть обжалованы и постановление об административном правонарушении, и задержание транспортного средства, имевшие место по итогам такой проверки (здесь обжалование уже в соответствии с КоАП).

Удивляет другое. Последние изменения к Закону „О дорожном движении” и КоАП готовились самим МВД. Почему же не предусмотрели возможности таких проверок? Или посчитали заранее, что подготовленный закон придётся нарушать? Или просто не продумали, если уж считали такие проверки необходимыми?

Кстати, уполномоченные субъекты хозяйствования в приказе упоминаются! П.6 прямо предусматривает, что контроль техсостояния не производится в случае предъявления водителем протокола проверки техсостояния таким субъектом, с даты оформления которого прошло не более 45 суток. То есть фактически дискриминируются и принуждаются к проверке те автовладельцы, которые не обращаются на такие СТО при отсутствии в том необходимости.

Насколько это законно само по себе? Ст.17 закона Украины «О защите прав потребителей» прямо запрещает принуждение потребителя к приобретению продукции ненужного ему ассортимента. Между тем, в данном случае имеет место именно это: под угрозой проверки техсостояния на дороге потребителя фактически принуждают обращаться раз в 45 дней за ненужной ему услугой.

Более того. Фактически это – принудительный ассортимент услуг, что прямо запрещено ст.9 Закона Украины «О защите от недобросовестной конкуренции». Равным образом, сами субъекты хозяйственной деятельности, аккредитованные и имеющие лицензию, получают неправомерные преимущества в конкуренции, что прямо запрещено ст.15 Закона. Объясняется это просто: если автовладелец предпочитает следить за состоянием своего транспортного средства сам, или обращаться на «обычную» СТО, сотруднику которой доверяет, то теперь, фактически, подвергается дискриминации со стороны ГАИ в виде возможности проверок на дороге. И тем самым его толкают в совершенно ненужные ему «объятия» аккредитованных СТО. Причём под угрозой проверок, как мы помним, незаконных.

Если бы эти аккредитованные СТО проверяли бы те транспортные средства, которые предоставляются на государственный техосмотр, - проблем бы не было. Но принуждать к таким проверкам вне техосмотра так же незаконно, как и требовать проходить проверку техсостояния на дороге.

Кстати, интересно то, что в самом приказе его авторы ссылаются на тот же Закон «О дорожном движении», как основание приказа, требования которого сам приказ, как мы видим, явно нарушает.

Однако и этого мало. Перечень того, что «должно» проверяться в соответствии с этим приказом, изложенное в Акте проверки технического состояния (который рассматривается как приложение к приказу), совершенно не совпадает с теми неисправностями, при которых запрещена эксплуатация транспортного средства в соответствии с ПДД! Например, предполагается проваерять «видимые дефекты подвески», «шасси», «подтекание масла» и прочее. Всё это в соответствии с ПДД (п.31.4) не является причиной запрета эксплуатации! Равно как и не может быть причиной привлечения водителя к административной ответственности. Тогда смысл принудительной проверки? Ну если, конечно, не считать возможности, как говорится, «развести» водителя.

Мало того. При проверках непосредственно на дороге невозможно обеспечить соответствие этих проверок требованиям ДСТУ 3649-97 «Средства транспортные дорожные. Эксплуатационные требования безопасности к техническому состоянию и методы контроля.». Скачать этот стандарт можно здесь: <http://law.at.ua/load/8-1-0-26>

Даже при беглом ознакомлении с ним видно, что обеспечить соответствующую ему проверку на дороге нельзя. Мало того. Очень сомнительно, что все применяемые при таких проверках приборы будут соответствовать требованиям Закона «О метрологии и метрологической деятельности». Между тем, на данную сферу, в соответствии с требованиями этого закона, распространяется государственный метрологический контроль. А следовательно, средства измерительной техники должны быть допущены к применению в Украине (по типу средства измерительной техники) и поверены (конкретные экземпляры), о чём должны иметься соответствующие документы. В противном случае результаты измерений не могут быть использованы.

Таким образом, приходится констатировать: данный приказ, в преамбуле которого содержатся ссылки на ряд законов, фактически не соответствует законодательству Украины, и как сам приказ, так и действия, совершённые сотрудниками ГАИ в соответствии с ним, могут быть обжалованы в установленном порядке.

Остаётся только сожалеть, что такие нормативные акты проходят и регистрацию в Минюсте. Это, очевидно, можно объяснить только крайней поверхностностью проверки их соответствия законодательству при такой регистрации...

Инструкция о порядке направления граждан для освидетельствования на состояние опьянения в учреждения здравоохранения и проведения освидетельствования с использованием технических средств

1. Общие положения

1.1. Инструкция определяет порядок направления граждан для освидетельствования на состояние опьянения в учреждения здравоохранения и проведения освидетельствования с использованием технических средств.

Согласно действующему законодательству Украины, совершение административного правонарушения гражданином, находящимся в состоянии опьянения, может быть признано обстоятельством, отягчающим ответственность. Согласно требованиям статьи 266 Кодекса Украины об административных правонарушениях, водители, судоводители и другие лица, управляющие транспортными средствами, речными и маломерными судами, относительно которых имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии опьянения, подлежат отстранению от управления этими транспортными средствами.

Установление у правонарушителя состояния опьянения осуществляется на основании его освидетельствования, которое проводится согласно требованиям настоящей Инструкции работниками милиции с использованием индикаторных трубок «Контроль трезвости» или других специальных технических средств и (или) работниками медицинских учреждений.

Проведение освидетельствования на состояние опьянения водителей, судоводителей и прочих лиц, управляющих транспортными средствами, речными и маломерными судами с признаками опьянения, а равно указанных лиц, независимо от наличия признаков опьянения, — участников дорожно-транспортных происшествий, вследствие которых пострадали граждане, является обязательным.

Признаками нахождения лица в состоянии опьянения являются:

1.1.1. Наличие признаков алкогольного опьянения: запах алкоголя изо рта, неустойчивость позы, нарушение речи, выраженное дрожание пальцев рук, резкое изменение окраски кожного покрова лица, поведение, не соответствующее обстановке; заявление граждан об употреблении водителем спиртных напитков, а равно признание в этом самого лица.

1.1.2. Наличие признаков наркотического либо иного опьянения: приведенные выше признаки алкогольного опьянения (кроме запаха алкоголя изо рта), а также суженные или очень широкие зрачки, которые почти не реагируют на свет, замедленность движений либо ответов на вопросы. Специфическим признаком могут быть многочисленные следы от инъекций на руках или теле.

1.2. Иностранцы и лица без гражданства подлежат освидетельствованию на общих основаниях. Освидетельствование иностранцев, которые пользуются дипломатическим иммунитетом, осуществляется, по их согласию, в учреждениях здравоохранения.

1.3. В случае, когда лицо, находящееся в состоянии опьянения, доставляют в медицинский вытрезвитель, основанием для привлечения его к ответственности является протокол медицинского вытрезвителя. Копия его выдается работнику милиции или иному должностному лицу, доставившим лицо на вытрезвление.

1.4. В других случаях освидетельствование лица на состояние опьянения проводится с соблюдением требований настоящей Инструкции.

1.5. Во время проведения освидетельствования работники учреждений здравоохранения и милиции должны действовать тактично, не унижая чести и достоинства освидетельствуемого лица.

2. Освидетельствование с использованием индикаторных трубок «Контроль трезвости»

2.1. К проведению освидетельствования лица на состояние опьянения с применением индикаторной трубки «Контроль трезвости» допускаются уполномоченные работники органов внутренних дел, имеющие специальные звания и прошедшие соответствующую подготовку в системе служебного обучения.

2.2. Перед применением индикаторной трубки «Контроль трезвости» проверяется ее пригодность к использованию. Запрещается применять трубку, если она имеет механические повреждения, нарушена ее герметичность, наполнитель имеет зеленые вкрапления и

пересыпается по трубке, истек гарантийный срок пригодности, имеются иные нарушения требований паспорта, прилагаемого к ней предприятием-изготовителем.

2.3. Освидетельствование водителя (иного лица) с использованием индикаторной трубки «Контроль трезвости» проводится в присутствии двух свидетелей. При этом работник милиции получает согласие лица на его освидетельствование на состояние опьянения с использованием трубки «Контроль трезвости» или других технических средств. В случае отсутствия такого согласия освидетельствование проводится в учреждениях здравоохранения.

При получении согласия трубку вскрывают непосредственно перед применением в присутствии освидетельствуемого лица и свидетелей. Работник, который проводит освидетельствование, надевает мундштук респираторного баллона на конец трубки, находящийся ближе к реагенту, и предлагает освидетельствуемому лицу взять из упаковки индивидуальный мундштук одноразового использования, надеть его на противоположный конец трубки и продуть ее до полного заполнения упомянутого баллона.

Наполнитель под воздействием паров алкоголя должен в течение 1-2 минут изменить цвет с желтого на зеленый.

Если цвет реагента изменился с желтого на зеленый, то пробу на содержание паров алкоголя в выдыхаемом воздухе считают положительной. Если изменения цвета реагента на зеленый не произошло, пробу считают отрицательной.

2.4. Результаты освидетельствования оформляются протоколом освидетельствования лица на состояние опьянения, а в случае, когда соответствующие позиции предусмотрены в протоколе об административном правонарушении, — разделом этого протокола. Бланки протоколов освидетельствования лица на состояние опьянения являются документами строгого учета и отчетности. Они изготавливаются типографским способом ГУМВД Украины в АР Крым, в г. Киеве и в Киевской области, ГУМВД Украины в областях и в г. Севастополе.

2.5. Положительная проба на алкоголь в выдыхаемом воздухе является подтверждением факта употребления алкогольного напитка, а протокол — при согласии лица с результатами освидетельствования — основанием для привлечения его, согласно действующему законодательству, к ответственности, в том числе водителей — за управление транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения. Если освидетельствованное лицо не соглашается с результатами пробы, это лицо направляют на освидетельствование в учреждение здравоохранения.

2.6. Если водитель уклоняется от освидетельствования, то в присутствии двух свидетелей в протоколе об упомянутом административном правонарушении указываются признаки опьянения и действия нарушителя по уклонению от освидетельствования, что является основанием для привлечения его к административной ответственности.

2.7. В случае подозрения на наличие у освидетельствуемого лица заболевания, внешние признаки которого похожи на признаки алкогольного опьянения, или травматических повреждений проверка этого лица при помощи индикаторных трубок «Контроль трезвости» или других специальных технических средств не проводится. Данному лицу, в случае необходимости, оказывается первая медицинская помощь, после чего оно доставляется в лечебное учреждение с целью оказания медицинской помощи и освидетельствования на состояние опьянения.

2.8. Изложенные в настоящей Инструкции процессуальные действия работников милиции по освидетельствованию лиц на состояние опьянения распространяются и на другие технические средства, которые допускаются к применению по согласованию с Министерством здравоохранения и Министерством внутренних дел Украины. При этом следует неукоснительно

соблюдать изложенный в Инструкции предприятия-изготовителя либо в иной нормативно-технической документации порядок технической эксплуатации прибора.

3. Освидетельствование в учреждениях здравоохранения

3.1. Освидетельствование в учреждениях здравоохранения для установления состояния опьянения лица проводится в любое время суток в специализированных кабинетах наркологических диспансеров врачами-психиатрами-наркологами или в определенных органами здравоохранения лечебно-профилактических учреждениях либо передвижных специализированных медицинских лабораториях врачами-психиатрами, психиатрами-наркологами, невропатологами, специально подготовленными врачами других специальностей, фельдшерами фельдшерско-акушерских пунктов, значительно отдаленных от лечебных учреждений, которые прошли специальную подготовку с использованием методик и приборов, разрешенных Министерством здравоохранения Украины, по списку, утвержденному главным врачом центральной городской (районной) больницы.

Перечень учреждений здравоохранения, которым предоставляется право проведения освидетельствования на состояние опьянения лица, утверждается региональным органом здравоохранения по согласованию с соответствующим органом внутренних дел. Проведение освидетельствования на состояние опьянения в других учреждениях запрещается.

3.2. Направление на освидетельствование осуществляют работники милиции, следователи, прокуроры, судьи, а также должностные лица предприятий, учреждений и организаций по месту работы лица, направляемого на освидетельствование. Если лицо направляется с предприятия, из учреждения либо организации, у него должно быть письменное обращение, скрепленное соответствующей печатью. Допускается проведение освидетельствования по личному обращению гражданина на основании его письменного заявления.

Лицо, направляемое на освидетельствование по письменным обращениям предприятий, учреждений или организаций, может прибыть в учреждение здравоохранения как самостоятельно, так и в присутствии уполномоченных работников этих предприятий.

3.3. Лица, которые должны быть освидетельствованы в учреждениях здравоохранения, должны быть доставлены к месту проведения освидетельствования не позднее двух часов с момента установления оснований для его проведения.

3.4. Если освидетельствование в полном объеме провести невозможно из-за характера нанесенных лицу травм, то в лечебном учреждении в обязательном порядке проводятся исследования для установления наличия (концентрации) алкоголя в биологических средах организма. По согласию или по требованию освидетельствуемого лица в случае его несогласия с полученными результатами освидетельствования проводятся аналогичные исследования.

Во всех случаях врачи лечебно-профилактических учреждений в соответствии с порядком, предусмотренным Министерством здравоохранения Украины, составляют по определенной форме протокол освидетельствования для установления состояния опьянения.

3.5. Работник милиции, должностное лицо или уполномоченный работник предприятия, учреждения либо организации, которые доставили гражданина на освидетельствование, должны принять меры к установлению его личности. Врач должен удостовериться в освидетельствуемом лице, ознакомиться с его документами (паспорт, личное удостоверение, удостоверение водителя и т. п.). Отсутствие документов не может быть причиной для отказа в проведении освидетельствования. В этом случае в протоколе освидетельствования для установления состояния опьянения указываются приметы освидетельствуемого лица, а также то, что данные об

этом лице записаны с его слов. В случае надобности данные об освидетельствованном лице дополнительно сообщаются учреждению здравоохранения.

3.6. Выводы, по результатам освидетельствования врачом, сообщаются освидетельствованному лицу в присутствии лица, которое его доставило, о чем делается запись в протоколе. Если освидетельствуемое лицо уклоняется от прохождения освидетельствования (не дает возможности провести его в необходимом объеме), это также отражается в протоколе с обязательным указанием в нем признаков опьянения и действий лица по уклонению от освидетельствования.

Протокол составляется в двух экземплярах, первый из которых выдается работнику милиции, должностному лицу, уполномоченному работнику предприятия, учреждения, организации, доставившей гражданина для освидетельствования, и заверяется подписью врача и печатью, а второй остается в учреждении здравоохранения.

В случае, когда лицо по направлению соответствующего предприятия, учреждения, организации самостоятельно обратилось в учреждение здравоохранения для проведения освидетельствования, протокол медицинского освидетельствования посылается по почте в их адрес или передается их представителю.

Отсутствие бланков протоколов не может быть причиной отказа в проведении освидетельствования.

3.7. Каждый случай освидетельствования граждан на состояние опьянения обязательно фиксируется в установленном Министерством здравоохранения Украины порядке в прошнурованном, пронумерованном и скрепленном печатью журнале, который ведется и хранится работниками учреждения здравоохранения. В случае необходимости они предоставляют работникам милиции сведения о направлении сотрудниками органов внутренних дел граждан на освидетельствование за определенный период времени.

3.8. Лицо, которое освидетельствовалось, а также работник милиции, доставивший лицо на освидетельствование, в десятидневный срок имеют право обжаловать выводы освидетельствования в контрольную комиссию медицинского освидетельствования для установления факта употребления алкоголя и состояния опьянения регионального наркодиспансера или, в установленном порядке, в соответствующую контрольную комиссию Министерства здравоохранения либо в народный суд.

3.9. Расходы на проведение освидетельствования могут компенсироваться на договорной основе. Заказчиками на проведение освидетельствования не могут выступать физические лица, за исключением случаев проведения освидетельствования по их инициативе.

3.10. Выводы по освидетельствованию лица на состояние опьянения, полученные с нарушением требований настоящей Инструкции, считаются недействительными, а виновные в этом должностные лица несут ответственность в установленном законодательством Украины порядке.

УТВЕРЖДЕНА приказом Министерства внутренних дел Украины, Министерства здравоохранения Украины и Министерства юстиции Украины от 24 февраля 1995 г. N 114/38/15-36-18

Телефони довіри МВС України

Підрозділ	Код	"телефон довіри"
(ДБНОН) Департамент боротьби з незаконним обігом наркотиків	044	289-13-24
(ІОС ДКЗ) Інспекція з особового складу Департаменту кадрового забезпечення	044	254-98-98
(СВБ ГУБОЗ) Служба внутрішньої безпеки ГУБОЗ	044	256-16-75
(ДДАІ) Департамент Державної автомобільної інспекції	044	272-46-59
(ДБЗПТЛ) Департамент боротьби зі злочинами, пов'язаними з торгівлею людьми	044	254-76-04
(ДКМСД) Департамент кримінальної міліції у справах дітей	044	254-73-85
(ДДСО) Департамент Державної служби охорони	044	278-87-95
РА УБ Інтерполу Робочий апарат Укрбюро Інтерполу	044	254-98-36
СЗОП «Кобра» Спеціальний загін "Кобра" особливого призначення при МВС України	044	481-21-07
(ГУБОЗ) Головне управління по боротьбі з організованою злочинністю	044	461-16-10
(ДКР) Департамент карного розшуку	044	254-75-32
(ДГБ) Департамент громадської безпеки	044	256-14-10
(ДРЗ) Департамент ресурсного забезпечення	044	256-14-94
(ДДСБЕЗ) Департамент Державної служби боротьби з економічною	044	256-13-37
(ДДГРФО) Державний департамент у справах громадянства, імміграції та реєстрації фізичних осіб	044	254-96-66

Адреси та телефони довіри територіальних підрозділів Служби внутрішньої безпеки ГУБОЗ МВС України

№ п/п	відділи в областях	адреса	№ телефону довіри
1	ВВБ у Вінницькій області	вул. Театральна, 10	8-(0432)-57-61-13
2	ВВБ у Волинській області	вул. Винниченко, 11	8-(03322)-79-63-65
3	ВВБ у Дніпропетровській області	вул. Набережна Леніна, 18-а	8-(056)-756-57-80
4	ВВБ в Донецькій області	вул. Горького, 61	8-(062)-301-83-67
5	ВВБ в Житомирській області	Старий бульвар, 5/37	8-(0412)-40-78-66
6	ВВБ в Закарпатській області	вул. Факоці, 13	8-(03122)-69-55-35
7	ВВБ в Запорізькій області	вул. Матросова, 29	8-(0612)-39-83-78
8	ВВБ в Івано-Франківській області	вул. Лепкого, 28	8-(03422)-2-39-73
9	ВВБ в м. Києві	вул. Володимирська, 15	8-(044)-271-95-94
10	ВВБ в Київській області	вул. Вооздвижинська, 2	8-(044)-592-30-09

11	ВВБ в Кіровоградській області	вул. Дзержинського, 41	8-(0522)-24-32-53
12	ВВБ в АР Крим	м. Сімферополь, вул. Б.Хмельницького, 4	8-(0652)-24-50-03
13	ВВБ в Луганській області	вул. Луначарського, 38	8-(0642)-52-72-87
14	ВВБ у Львівській області	площа ген. Григоренка, 3	8-(0322)- 78-26-10
15	ВВБ в Миколаївській області	вул. Декабристів, 5	8-(0512)-49-80-20
16	ВВБ в Одеській області	вул. Буніна, 37	8-(048)-795-24-56
17	ВВБ в Полтавській області	вул. Пушкіна, 83	8-(0532)-51-77-64
18	ВВБ в Рівненській області	вул. Хвильового, 2	8-(0362)-43-02-28
19	ВВБ в м. Севастополі	вул. Пушкіна, 2	8-(0692)-59-45-22
20	ВВБ в Сумській області	вул. Жовтнева, 25	8-(0542)-28-34-62
21	ВВБ в Тернопільській області	вул. Валова, 11	8-(0352)-52-67-15
22	ВВБ в Харківській області	вул. Раднаркомівська, 5	8-(057)-700-40-24
23	ВВБ в Херсонській області	вул. Кірова, 4	8-(0552)-44-60-02 8-050-318-60-02
24	ВВБ в Хмельницькій області	пров. Військоматський, 3	8-(0382)-69-24-67
25	ВВБ в Черкаській області	вул. Смілянська, 57	8-(0472)-39-33-43
26	ВВБ в Чернігівській області	проспект Перемоги, 74	8-(0462)-61-35-48
27	ВВБ в Чернівецькій області	вул. Головна, 24	8-(0372)-52-11-41
28	ВВБ на Донецькій залізниці	м. Донецьк, вул. Горна, 4	8-(0622)-305-70-00
29	ВВБ на Львівській залізниці	м. Львів, вул. Федьковича,50-а	8-(0322)-241-21-41 8-050-317-21-41
30	ВВБ на Одеській залізниці	м. Одеса,вул. Середньофонтанська, 14	8-(0487)-22-30-40
31	ВВБ на Південній залізниці	м. Харків, вул. Карпівська, 3	8-(057)-724-43-78
32	ВВБ на Південно-Західній залізниці	м. Київ, вул. Чапаєва, 6	8-(044)-465-15-71
33	ВВБ на Придніпровській залізниці	м. Дніпропетровськ, пр. К.Маркса, 108	8-(0562)-33-04-55

«ПИСЬМА СЧАСТЬЯ»: ФОТОФИКСАЦІЯ НАРУШЕНІЙ ПРАВЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕННЯ И ЗАЩИТА ВОДИТЕЛЯМИ СВОИХ ПРАВ.

Тема фотофіксації порушень ПДД з допомогою знаходячихся «на вооруженні» співробітників ГАІ приборів, а згодом розсилка по пошті власникам транспортних засобів постановлень об адміністративних правопорушеннях, зараз стає все більш актуальною. В останнє час це практика отримала столь широке розповсюдження, що в водителівській

среде такое постановления, приходящие на дом водителю или владельцу транспортного средства, даже получили ироническое прозвище: «письма счастья». Тем актуальнее тема защиты водителями своих интересов в таких ситуациях. Сам принцип ответственности собственника транспортного средства при фиксации нарушения действующими в автоматическом режиме специальными средствами фото-, кино- или видеосъёмки вводится ст.14-1 Кодекса об административных правонарушениях (далее КоАП) (в редакции, действующей с 16.11.2008г.) При этом ч.2 указанной статьи содержит норму: при наличии обстоятельств, свидетельствующих о совершении правонарушения иным лицом, собственник в 10-дневный срок с момента вынесения постановления имеет право сообщить об этом органу или должностному лицу, вынесшему постановление. При этом исполнение постановления приостанавливается, а ГАИ проводит мероприятия с целью установить действительного нарушителя.

Здесь следует отметить, что сам закон чётко предусматривает обязательность приостановления исполнения постановления до установления лица, совершившего нарушение. Причём сформулирована статья таким образом, что если этого нарушителя сотрудники ГАИ не найдут – это уже не будет проблемой собственника транспортного средства. И раньше установления этого лица исполнять постановление тоже нельзя.

Отсюда чётко следует один из основных возможных способов защиты своих прав собственником транспортного средства. Если данным автомобилем управляют несколько лиц (скажем, родственники, вписанные в свидетельство о регистрации, или просто знакомые либо сотрудники – на основании доверенности или временного регистрационного талона), в орган ГАИ, откуда пришло «письмо счастья», посылается письмо ответное, следующего содержания: я автомобилем в момент нарушения не управлял (при этом если собственник находился за пределами региона проживания, или вообще за границей, - на это нужно указать, и приложить копии соответствующих документов, например, авиабилетов, ксерокопию загранпаспорта с визами и отметками о пересечении границы, и пр.), имеют право управления такие-то лица (вписанные в техпаспорт, или по временному регистрационному талону, или по доверенности – в таком случае желательно указать, когда и на чьё имя доверенность выдана, приложить её копию или хотя бы указать, у какого нотариуса она оформлялась). Направлять такое заявление нужно, разумеется, заказным письмом с уведомлением о вручении. В этом случае исполнение постановления приостанавливается, до опроса всех потенциальных нарушителей сотрудниками ГАИ. Правда, не совсем понятно, как именно это будет происходить.

Кстати, есть возможность для уверенных в себе автовладельцев, изучив фото из «письма счастья» и обнаружив, что на нём не видно, кто находится за рулём автомобиля и сколько человек в салоне, вообще заявить: в момент предполагаемого нарушения я находился не за рулём, передал управление знакомому, по имени, скажем, Саша, фамилию его не знаю, водительское удостоверение у него видел, полис страхования гражданской ответственности, при наличии которого он имеет право управления всеми транспортными средствами, - тоже, а передать ему управление в своём присутствии я имел право на основании п.2.2 ПДД. Можно и причину объяснить: дескать, был в нетрезвом состоянии, или просто плохо себя чувствовал, попросил отогнать машину... При получении такого заявления сотрудники ГАИ также безусловно обязаны (т.к. формулировка ст.14-1 КоАП просто не даёт другой возможности) приостановить исполнение постановления и начать поиск неизвестного «Саши» с целью привлечения его к административной ответственности. Думаю, что искать его они будут долго, скорее истечёт срок наложения на него административного взыскания (который в случае рассмотрения дел сотрудниками ГАИ составляет 2 месяца).

Разумеется, то же самое может сделать человек, который давно «продал по доверенности» свой автомобиль: нужно сообщить, кому, когда он был таким образом передан, где оформлялась доверенность (а лучше приложить к заявлению её ксерокопию). Тогда реакция сотрудников ГАИ должна быть такой же: розыск непосредственного виновника.

Кстати, необходимо также отметить, что если собственником транспортного средства является юридическое лицо, - фактически исполнить требования ст.14-1 КоАП вообще невозможно: юридические лица не являются субъектами административной ответственности.

Наконец, для собственника автомобиля существует и возможность обжалования такого постановления в общем порядке. Сотрудники ГАИ не любят это признавать. Между тем, ст.288 КоАП не делает исключения из возможности обжалования постановлений для тех из них, которые вынесены по результатам фотофиксации. Обжаловано постановление может быть либо вышестоящему начальнику того лица, которое вынесло постановление, либо в районный или приравненный к нему суд.

Каковы могут быть основания для такого обжалования? Их множество, как формальные, так и имеющие отношение к обстоятельствам нарушения и его фиксации.

Прежде всего, те постановления, которые уже пришли автовладельцам по почте, имеют зачастую следующую формулировку. В них указаны данные именно собственника транспортного средства, и тут же, безо всякой ссылки на то, что взыскание наложено на собственника, в соответствии со ст.14-1 КоАП, просто указано, что данное лицо управляло транспортным средством и совершило нарушение ПДД.

Такое постановление нужно обжаловать однозначно, как принятое с существенным нарушением процедуры и неверное по сути. Во-первых, никаких данных о том, что автомобилем управляло именно данное лицо, в постановлении не содержится. Во-вторых, если бы было известно, кто управлял автомобилем, - то тогда совершенно иной порядок оформления правонарушения. Водитель должен быть остановлен, постановление составлено на месте, в случае его несогласия с нарушением – должен быть составлен админпротокол. Если всего этого не сделано – то тогда постановление может быть оформлено только на собственника транспортного средства, в соответствии со ст.14-1 КоАП, но тогда в нём не должно быть указаний на то, что именно это лицо управляло автомобилем. Тут, как говорится, одно из двух.

Кроме того, ст.14-1 КоАП недвусмысленно говорит о том, что такая фиксация и «заочное» вынесение постановлений в отношении собственника транспортного средства возможна, если нарушение зафиксировано средствами, работающими в автоматическом режиме. Иначе говоря – без участия человека. Если, как это часто происходит сейчас, съёмка производилась с помощью прибора под названием «Визир» (а то и обычной камеры) самим инспектором – такой порядок не будет соответствовать закону. При этом не нужно думать, что результат съёмки автоматически нельзя использовать как доказательство. Можно, но только как дополнительное, как приложение к протоколу, и, очевидно, в случаях, когда водитель оспаривает нарушение. Но остановить и оформить нарушение в этом случае должны на месте.

И это не случайно. Ведь задача ГАИ – не только фиксация нарушений, а в первую очередь – профилактика, обеспечение безопасности движения. Хотя бы с этой точки зрения, нарушение выгоднее пресечь. Правда, сами сотрудники ГАИ об этом часто забывают, такое впечатление, что сами они видят цели своей деятельности иначе...

Необходимо помнить ещё вот что. Для того, чтобы постановление было законным, в нём должны быть указаны реквизиты прибора, которым фиксировалось нарушение. Если это средство измерительной техники – то должны быть известны реквизиты документов о допуске типа средства измерительной техники к использованию в Украине, а также поверки конкретного

экземпляра прибора. Это – прямые требования Закона Украины «О метрологии и метрологической деятельности» к измерениям, результаты которых используются в качестве доказательств или проводятся по заказу суда, правоохранительных органов.

Но и это ещё не всё. Когда постановление по фото, предоставленному подчинёнными, выносит начальник какого-либо подразделения ГАИ, нужно, чтобы было точно известно, кто именно проводил саму фотофиксацию. Почему? Потому что согласно п.13.2 Инструкции по деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД Украины (утверждена приказом МВД от 13.11.2006 N 1111), к использованию специальных средств допускаются сотрудники, изучившие инструкции к приборам и сдавшие зачёты по правилам их использования. Поэтому в постановлении должно быть отражено, кто же использовал прибор, если его использование не было полностью автоматическим. (Впрочем, в таком случае, как сказано выше, вообще нельзя выносить постановление в соответствии с ст.14-1 КоАП. Но использовать как дополнительное основание обжалования можно и эти обстоятельства.)

Кстати, нужно отметить ещё один момент. Достаточно часто по приложенным к постановлениям фото видно, что съёмка производилась из припаркованного автомобиля, причём нередко даже не служебного, а частного, принадлежащего самому сотруднику ГАИ. Так вот, согласно той же Инструкции, такое является недопустимым. Согласно п.12.2 Инструкции, надзор за дорожным движением может осуществляться либо открыто (при пешем патрулировании или на спецавтомобилях с соответствующей окраской и спецсигналами), тайно (на служебных автомобилях без спецокраски) – в движении, или смешано. То есть стоянка автомобиля без спецокраски для фиксации нарушений не предусмотрена. Такой автомобиль может быть использован только в движении. И должен быть служебным, а не частным.

Более того. П.12.3 Инструкции предусматривает исключительный перечень тактических способов использования транспортных средств: движение в потоке транспорта, остановка патрульного автомобиля в опасных по аварийности местах, и остановка патрульного автомобиля в местах его наилучшей видимости участниками движения с пешим перемещением сотрудников на дороге. Нетрудно заметить, что излюбленного способа размещения транспортного средства «в засаде» здесь нет. Но сейчас мы не об этом.

Получается, что нести службу на непатрульном автомобиле, т.е. на автомобиле без спецокраски и спецсигналов, вообще можно только в движении! А следовательно, любые попытки фиксации из припаркованного автомобиля без спецокраски, особенно частного, будут незаконны. И все эти обстоятельства могут быть отражены водителем в жалобе.

Следует учесть, что чаще всего с помощью тех же приборов «Визир» фиксируется скорость движения. К этим случаям применимы все те правила, которые уже излагались в статьях на моём сайте, относительно защиты при обвинениях в превышении скорости. Также учтите, что «Визир», как и другие приборы, может выдать скорость другого автомобиля, движущегося рядом. Тем более, что имеет регулировку поля зрения: оно может быть специально сужено при использовании прибора, чтобы в него не попадал соседний автомобиль. (Это предусмотрено инструкцией к такому прибору.) Да и цифровые фото – с точки зрения доказательства, вещь сомнительная, т.к. могут подвергаться монтажу на компьютере, например, может меняться значение скорости.

Все эти доводы нужно указывать в жалобе по делу. При этом нужно учитывать, что ст.288 КоАП при обжаловании постановлений в суд требует руководствоваться общими принципами Кодекса административного судопроизводства. (Хотя сам этот кодекс не распространяется на дела о наложении административных взысканий. Вот такое у нас качество разработки проектов законов...) А ч.2 ст.71 КАС как раз устанавливает, что при обжаловании гражданином действий

органов государственной власти именно эти последние должны доказывать правомерность своих действий. Этим и нужно пользоваться и ссылаться на это в жалобе, и ни в коем случае не думать, что «письмо счастья» из ГАИ – равносильно не подлежащему обжалованию приговору.

(С) Вадим Володарский, 2008г.

«Новые» штрафы, как величайшая фикция...

Месяц тому вступил в действие широко распиаренный журналистами, депутатами и ГАИшниками высшего уровня Закон Украины «О внесении изменения в некоторые законодательные акты Украины относительно усовершенствования регулирования отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения» (для целей нашей публикации будем называть его более емким названием: «Закон об усилении ответственности»).

С тех пор не проходило и дня, чтобы то или иное СМИ не демонстрировало восторженные отзывы того или иного чиновника, с восторгом рассказывающего, как резко уменьшилась аварийность на дорогах, как водители все враз стали дисциплинированными и как возросли доходы бюджета...

Однако, на самом деле, изменения законодательства в отношении ужесточения ответственности (если хотя бы поверхностно в них вникнуть) при всем их благородном стремлении принесут обратный результат желаемому.

В современном мире все решают технологии, под которыми можно понимать предполагаемую прогнозируемую последовательность и слаженность тех или иных действий, направленных на достижении желаемого результата. Достаточно было бы заранее просто спрогнозировать механизм действия Закона об усилении ответственности (а для этого хотя бы отдаленно ориентироваться в правовой системе Украины и технологиях правоприменительной практики), дабы понять, что Закон об усилении ответственности является мертворожденным, а отдельные пропиаренные успехи от его применения имеют либо же психологическое происхождение, либо же такие «результаты» являются следствием представления желаемого за действительное.

Попробуем проиллюстрировать нашу позицию несколькими примерами применения самых распространенных норм Закона об усилении ответственности.

Например, каждый водитель уже успел наслышаться, что штраф провинившемуся водителю на месте выписывает инспектор ГАИ, вручая на месте копию постановления, и этот штраф следует оплатить в течении 15 дней, иначе он будет взыскан в двойном размере и кроме того, водитель не пройдет очередной техосмотр транспортного средства. По словам ГАИшных чинов, водители так шуганулись грозящих неприятностей в виде «двухкратки» и ступора техосмотра, что только за первый день успели заплатить свыше миллиона гривен штрафов и стали ездить исключительно осторожно.

Ни одна из указанных «страшилок», к сожалению (или к счастью) не является правдой, оставаясь плодом больного воображения инициаторов и вдохновителей Закона об усилении ответственности.

Прежде всего, все почему-то скромно умалчивают, что норма о «двойном» размере штрафа набирает законную силу не ранее 01-го января 2009 года (окончательные положения Закона) и сейчас неактуальна вообще. Ею можно лишь пугать, и при чем не только до Нового года, но и после него.

Нерадивого водителя останавливает ГАИшник, и выписывает постановление о необходимости уплаты штрафа, копию которого дает на руки нарушителю. Уже на этом этапе

возник некий ступор, потому что в погоне за высокими материями просто забыли установить и опубликовать конкретные реквизиты, по которым следует платить штраф. Некоторые телеканалы даже показали интервью со взволнованными водителями, которые жаждали погасить свой долг перед государством, но приходя в сберкассах не могли даже получить реквизитов, по которым следует платить... Какой уж тут оптимизм...

Кстати, кто знает технологию платежей денег в бюджет (штрафы, госпошлины, пени и пр.) и хотя бы отдаленно ориентируется в бюджетном законодательстве, также знает, что получателем денег является Госказначейство, при чем реквизиты получателя разнятся в каждом районе. В Печерском районе Киева реквизиты получателя денег будут одни а, скажем, в городе Кролевец Сумской области – иные. Закон об усилении ответственности не установил, в каком районе следует платить штраф нарушителю, да и мало ли где он захочет его заплатить за предоставленные Законом 15 дней на добровольное исполнение. Водителя штрафнули на трассе, а заплатить он захочет дома, по месту проживания – дело житейское...

Уже это сыграло (и еще сыграет) з применением Закона злую шутку, превратив всю затею в фарс. Закон об усилении ответственности формально внес изменения в несколько базовых Законов и Кодексов Украины, изменив ранее существующий механизм взыскания штрафов. В Кодексе Украины об административных правонарушениях (КоАП) были внесены изменения в ст. 307 и 308.

Последняя гласит следующее: если нарушитель не заплатил штраф в 15-дневный срок, постановление отправляется для взыскания в органы Государственной исполнительной службы Украины для принудительного взыскания. В порядке принудительного исполнения постановления, в частности, взыскивается двойной размер штрафа (вот именно так и регулируется «двухкратка»).

Здесь знающему человеку становится просто смешно, при чем безудержно. Ибо ответ на вопрос «а как узнать, заплатил ли нарушитель штраф, чтобы знать, отправлять ли постановление для принудительного исполнения?» не имеет ответа, становясь риторическим...

Получателем штрафов является казначейство, к которому ГАИ имеет примерно столько же отношения и возможностей получить информацию, как, например, к таможенной полиции Никарагуа... Казначейство традиционно является государством в государстве, независимым, гордым и сверхзанятым. Достучаться до казначейства даже с целью получить информацию для ГАИ столь же немислимо, как, к примеру, простому работяге крупного машиностроительного завода даже попасться на глаза главбуху этого же завода...

Это все лирика, но вопрос остается прежним: как органу ГАИ, наложившему штраф, узнать о том заветном моменте: заплатил ли нарушитель штраф в срок и можно ли передавать постановление в исполнительную службу? Воспеватели Закона об усилении ответственности сразу возмущаются – а запрос послать, ведь же должны так сделать!

В том то и дело, что ГАИ этого делать не должно и не имеет права (не предусмотрено ни одним из законов). А казначейство даже отвечать не будет (с кем угодно можем спорить уже прямо сейчас).

Во первых, не предусмотрено законом казначейству информировать ГАИ, а во вторых – физически невозможно. Для того, чтобы даже теоретически проверить (охватить запросами), заплатили ли хотя бы один водитель штраф, в штат органа ГАИ необходимо вводить такое же количество вспомогательной рабочей силы, как и количество инспекторов.

Инспектора на трассе «продают полосатые палочки», а девочки-деловоды по числу инспекторов разгребают их каракули в постановлениях (в дорожных условиях почерк почему-то не отличается красотой и разборчивостью, а написанное - грамотностью), ведут информационную

базу (которую еще не составили) следят за тем, окончился ли 15-дневный срок по тому или иному постановлению, устанавливая, заплатил ли водитель штраф, отправляют по строптивым штрафам в исполнительную службу... каждой необходимо обеспечить рабочее место, довольствие, зарплату... А канцтовары?.. А компьютеры, мебель?..

Немного усложним задачу: водителя оштрафовали в том же упомянутом нами Кролевце, и местное казначейство еще можно напрячь требованием предоставить информацию по водителю, скажем, Алексею Святогору (согласен быть образцом для изучения), заплатил ли он штраф?

А вдруг этот же водитель заплатил штраф не в Кролевце (где он был в гостях у бабушки), а в родном Киеве или будучи проездом, скажем, в Виннице, маясь от скуки и внезапно возникшего приступа альтруизма заплатить государству (и его недалеким чиновникам) стоимость заправки минимум двух баков топлива?.. Как проверить это обстоятельство работникам ГАИ?

Разве что писать запросы во все районные казначейства по Украине (а их около тысячи будет, не меньше)... Да и штат казначейств в таком случае необходимо будет увеличить многократно, целые отделы создавая на проверку фактов уплаты штрафов. Опять же: рабочие места, мебель, зарплата, помещения, канцтовары, почтовые расходы, наконец...

Не стоит забывать, что сейчас кризис, как никак, а на создание и апробирование новых отношений даже в обычных условиях (когда все гладко) надо не один год...

Напомним – сам водитель не обязан ничего куда сообщать о своей уплате, так гласит Закон, а его надо исполнять...

Без установления достоверных сведений, что водитель штраф не заплатил – ГАИ не имеет права отправлять постановления для принудительного исполнения. Если какой начальник ГАИ и попытается это сделать на свой страх – сильно рискует как минимум своей должностью, ибо это обычная халатность и злоупотребления служебным положением. Нельзя человека безосновательно обвинять в неисполнении своих обязательств и обращать для принудительного исполнения постановление об взыскании штрафа на основании своих нелепых подозрений и домыслов, не удостоверившись...

Да и неправильно будет стратегически – рубить направо и налево, отправляя постановления для принудительного исполнения «пачками»: ведь законодатели объявили о своем стремлении «приручить» водителей, сделать их по-немецки законопослушными. А какая может быть законопослушность, ежели человек добровольно заплатил штраф (даже в тот же день) и на тебе – постановление все равно к исполнению отправлено? Будет ли такой гражданин благоговеть перед государством и добровольно платить, чтобы потом его же извините за выражения «драли» так же, как и неплательщика? Вопрос опять же риторический...

Законодатель по скудости своего ума сделал все возможное для полного нивелирования воспитательной роли государства, в советские времена лица, желающие достичь такого результата назывались вредителями и пособниками провокаторов-капиталистов и расстреливались на месте. Широкая публика в нашем случае очень быстро поймет, что никакого учета плательщиков и неплательщиков не существует и быть не может, и вообще «положит с пробормом» на все благие начинания, а ситуация с дисциплиной на дороге вернется в старое доброе русло, при чем в течении одного-двух месяцев (на первых порах ГАИ будет скрывать отсутствие действенного механизма воздействия на нарушителей мухлеванием со статистикой и показателями, но в целом ситуация не изменится).

Нарушено общее правило для законодателя, которое озвучивали еще все древнейшие и средневековые теоретики государства и права (от Конфуция до Макиавелли): не создавай

правового механизма, который не сможешь реализовать и которым не можешь управлять и не ставь задач, исполнение которых не сможешь контролировать: подчиненные не простят...

Уже по причине отсутствия слаженности между ГАИ и казначейством воспитательно-профилактическая схема добровольности штрафов просто умрет.

Посмотрим дальше: допустим, ГАИ города Кролевец, потратив несколько месяцев работы, сумасшедшее количество почтовых марок, бумаги, конвертов, достоверно установило, что водитель (опять же, для простоты иллюстрации Святогор Алексей) штраф не заплатил (тем более, что так оно и будет). В силу ст. 308 КОАП (цитированной выше) постановление отправляется в исполнительную службу для двойного взыскания. Опять же неувязка, и тоже вызванная отсутствием механизма «двухкратки».

Государственная исполнительная служба – орган, подчиненный Министерству юстиции, созданный специально для принудительного взыскания подобного рода документов (решений, постановлений и пр.). Государственная исполнительная служба (как и ГАИ и казначейство) действует по специально принятому еще в 1999 году Закону «Об исполнительном производстве». А вот в этот закон «двухкратку» тоже не внесли, типа как забыли (или не посчитали нужным).

Депутаты, принимавшие Закон об усилении ответственности почему-то посчитали, что взыскание двойного размера штрафа будет происходить как бы автоматически, само собой, «от фонаря», просто так... Но ведь постановление о взыскании штрафа – целостный правовой документ, принимаемый в момент задержания нарушителя, устойчивая форма принятия решения.

В нем черным по белому будет написано следующую суть «Святогора Алексея за превышение скоростного режима подвергнуть штрафу в сумме пятьсот гривен». И это постановление никем не может и не будет меняться, уточняться, дополняться. Государственный исполнитель, получив его будет взыскивать точно ту сумму, которая обозначена в постановлении, и ни копейкой больше (даже если в сопроводительном письме будет написано взыскать ее в стократном размере). Постановление не может само по себе «расти» в суммах, это нигде детально не прописано и не регламентировано и государственного исполнителя не обязывает. Даже если он очень захочет взыскать больше, чем это написано в постановлении – ничего не получится, нету механизма... Иного развития событий быть не может...

Отсюда вывод: с какой стати мне, как потенциальному нарушителю добровольно платить быстро в пятнадцатидневный срок, если сумма не увеличится и не сможет увеличиться и я ее смогу заплатить в течении года-двух (и то, если захочу)... При этом держим в уме, что я уже не уважаю государство, которое обещав контролировать факт неуплаты в срок и отправлять для принудительного исполнения только те постановления, которые не оплачены, уже расписалось в своей беспомощности?

Да еще если учесть, что постановления о принудительном взыскании штрафов действительны к предъявлению к государственному исполнителю в срок три месяца (ст. 21 Закона Украины «Об исполнительном производстве») с момента вынесения (а вложиться в этот срок редкое ГАИ ухитряется, тем более с учетом проверок факта уплаты/неуплаты), а кроме того – оно по своей форме не соответствует (и не может соответствовать) ст. 19 Закона Украины «Об исполнительном производстве» - вообще об их принудительном исполнении можно забыть навсегда и не вспоминать даже как страшный сон. Это нелепости и фантазии, не более... Ни один государственный исполнитель (это тоже несомненно) не примет к принудительному исполнению ни единого постановления органов ГАИ (хоть двукратного, хоть однократного), уж поверьте моему опыту... Формальный момент победит все остальные, так всегда было и будет... Вся затея с повышением штрафов и их добровольно-принудительной оплатой под страхом увеличения –

большой очередной пшик малограмотных писак-законопроектировщиков, в очередной раз потешающих публику ничем не хуже Жванецкого...

Еще высшие чины ГАИ по телевизору многократно грозились, что, дескать, тем, кто не будет платить штрафы – будут ограничиваться возможности прохождения техосмотра транспортных средств («пока все не заплатят»).

Это вызывает еще больший смех, нежели все остальные затеи и «страшилки». Во первых, Законом об усилении ответственности подобные санкции и ограничения не предусмотрены, и сия угроза – очередной плод воспаленной фантазии высших чиновников ГАИ. Техосмотр касается исправности и комплектности автомобиля, не более, и никаких иных вопросов касаться не может. Закон формально предусматривает совсем иной механизм обеспечения уплаты и взыскания штрафов. Этот механизм описан нами выше с указанием его же несостоятельности по причине внутренней противоречивости и несогласованности законодательства. Иных механизмов быть не может. Административная ответственности индивидуальна и касается лица, но не его автомобиля в части ограничения пользования последним или прохождения техосмотра.

Но даже если хотим пофантазировать – как эта угроза будет действовать на практике: пожалуйста, спрогнозируем. Но даже для того, чтобы знать, что водитель Алексей Святогор, проходящий техосмотр в Киеве, что-то должен заплатить по штрафу, выписанному в Кролевце пару лет назад и на этом основании попытаться «зарубить» ему техосмотр – необходимо иметь соответствующую информационную базу, это как минимум.

Она вроде бы предусмотрена Законом об усилении ответственности, но одно дело – предусмотреть, а второе – создать...

База - это тысячи компьютеров, соединенных в одну сеть, имеющие степени защиты информации, необходимые лицензии, обслуживающий персонал (тысячи научных работников), опять же, не забываем о помещениях, зарплате, канцтоварах и пр., умножая это на кризис... Подобную титаническую работу можно проделать не за один год в нормальных условиях, а уж в наших реалиях – о результатах можно забыть, равно как и о попытках...

Тем более, что для чистоты эксперимента и для полной лирической картины я могу спокойно обозначить, что водитель Алексей Святогор пользуется не своим автомобилем, по доверенности, автомобиль принадлежит третьему лицу... Потому, даже сотни возложенных на меня (как обнаглевшего водителя) штрафов никоим образом не влияют и никогда не смогут влиять на право хозяина автомобиля пройти техосмотр (то же самое, если автомобиль принадлежит предприятию). Ответственность индивидуальная и неудобство должно нести лицо, нарушившее закон индивидуально, безо всякой привязки к автомобилю и прочим фантазиям ГАИшников с большими звездами на погонах...

Наше повествование об глупости принятого Закона и его вредительской сущности мы еще продолжим, при чем неоднократно. Он дает массу лазеек и возможностей для умных водителей и дальше ездить комфортно, нарушая правила без особого риска навлечь для себя ответственность или даже неудобства. С чем и поздравляем наших читателей...

Кстати, тем, кто захочет упрекнуть нас в саботаже полезнейших начинаний и провокациям правонарушений – заметим следующее.

Господа, если в качестве закона принята полная «лапша» и бред, несопоставимый со здравым смыслом – то она такой останется независимо от нашей оценки. Что же касается Закона об усилении ответственности, то он саботируется прежде всего сами же высшими чинами ГАИ и в самом же Киеве (а уж кто-кто, но эти достойные лица должны показать здоровый пример законопослушности).

Суть наших обвинений саботажу закона простая. Законом об усилении ответственности введена в действие ст. 265-1 КоАП Украины. Эта статья четко обозначает, что деятельность эвакуаторов полностью бесплатная (с водителей запрещено брать и требовать деньги за возврат эвакуированного автомобиля), но самое главное – четко и понятно (казалось бы, даже для руководителей ГАИ) обозначает, что порядок эвакуации и хранения эвакуированных автомобилей определяется Кабинетом Министров Украины (и никем более).

Несмотря на это, я как киевлянин каждый день наблюдаю знакомую картину: по Киеву активно колесят эвакуаторы, где в кабине между двумя (как правило), а то и на коленях третьего жлобов-эвакуаторщиков на почетном месте придорожной проститутки сидит инспектор ГАИ, в погоне за очередным поставленным в неполюженном месте автомобилем.

Подъехав к последнему, публика из кабины, воровать озираясь и подбадривая друг друга матом грузит автомобиль на эвакуатор, после чего исчезает в направлении штрафплощадки.

Казалось бы, четко в Законе написано: без постановления Кабинета Министров Украины и утвержденного специального порядка эвакуация и хранение автомобилей запрещено в принципе. Так же запрещено требовать плату за возврат автомобилей.

Но это не мешает ГАИшникам Киева почему-то считать, что в этой части Закон для них не действует, якобы позволяя исполнять решения Киевсовета и Киевской городской государственной администрации об «предоставлении услуг платной принудительной эвакуации автомобилей», сшибая за это деньги, как говорится, хоть с родной матери...

Любой здравомыслящий водитель, видя откровенный саботаж вновь принятого Закона самими же блюстителями закона, вряд ли захочет уважать этот Закон, предпочитая действовать по правилу «если нельзя, но очень хочется, то можно...».

Тем более, что в последнем описанном случае саботаж Закона ГАИшниками (путем откровенного грабежа) весь цирк может закончиться весьма печально: любой подкованный в законодательстве водитель, реализуя свое право на самозащиту (предусмотренное ст. 36 Уголовного кодекса Украины), в один прекрасный день либо же пристрелит не в меру ретивого ГАИшника, либо же проломит последнему голову любым подручным предметом.

Водителя оправдают (потому что действовал сообразно с обстановкой и Законом, защищая свое имущество от противоправных посягательств) а инспектор (либо его родственники-наследники, как придется) даже не будут иметь права на получения пенсии, ведь оказия произошла не в связи с исполнением служебных обязанностей...

Да ведь вопрос не в этом частном прогнозе, а в нелепости и глупости Закона об усилении ответственности, его непроработанности, поверхностности, что усугубляется его саботажем его же исполнителями – инспекторам ГАИ, не успел Закон даже вступить в силу...

Как и обещали, продолжение нашего расследования о нюансах Закона и методах его несложного и комфортного обхода следует...

Алексей Святогор, адвокат, специально для УК

Образец жалобы в суд

Председателю
Апелляционного суда
Днепропетровской области

Иванова Ивана Ивановича

прож: 49000, г. Днепропетровск
ул. Пупкина д. 1, кв. 6
тел. 8-050-001-00-00

на постановление Индустриального
районного суда г. Днепропетровска
от 32 января 2008 г.
по административному делу
№0-5678/08 г.

З А Я В Л Е Н И Е

на отмену постановления суда

32 января 2008 г. судья Индустриального районного суда г. Днепропетровска Петров А.М., рассмотрев административный материал по ч. 4 ст. 122 КоАП Украины, собранный в отношении меня, Иванова И.И., 19.05.1980 г.р., работающего, жителя г. Днепропетровска, ул. Пупкина д. 1, кв. 6, установил, -

В соответствии с протоколом об административном правонарушении от 32.01.2008 г., составленном ИДПС ГАИ АР Крым Клиторовым В.В., в тот же день около 13.50 час. я, управляя автомобилем «Форд», г\н ОО 7600 ТТ, на ул. Косиора не предоставил дорогу пешеходу, который переходил проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу, в следствии чего вынудил его изменять направление движения и принимать меры собственной безопасности, чем создал аварийную обстановку.

Мое нарушение, согласно постановления суда, подтверждается протоколом об административном правонарушении и пояснениями ИДПС ГАИ АР Крым Клиторовым В.В., данными им в судебном заседании, а также моими пояснениями, в которых я подтвердил тот факт, что действительно не уступил дорогу пешеходу.

Рассмотрев административный материал, суд пришел к выводу, что мои действия имеют признаки правонарушения, предусмотренного ст. 122 ч. 4 КоАП Украины, признал меня виновным в совершении административного правонарушения и наложил административное взыскание в виде лишения права управления транспортным средством сроком на один год.

Считаю данное постановление суда необъективным, незаконным и подлежащим отмене по следующим основаниям.

Действительно, 32.01.2008 г., около 13.50 час. я, на автомобиле «Форд», г\н ОО 7600 ТТ следовал по ул. Косиора. Также в автомобиле находились

В районе перекрестка ул. Косиора с ул. Калиновой я увидел женщину-пешехода, стоящую на обочине дороги в начале нерегулируемого пешеходного перехода справа по ходу движения моего автомобиля.

Предполагая, что пешеход намеревается начать переход проезжей части, я заранее снизил скорость движения своего автомобиля и остановился перед пешеходным переходом. Однако женщина-пешеход продолжала стоять, не начиная движения через проезжую часть, несмотря на то, что мой автомобиль на тот момент уже остановился и никакой угрозы пешеходу не представлял.

Увидев, что пешеход не начинает переход проезжей части, я начал движение через пешеходный переход. В тот момент, когда я въехал на пешеходный переход, женщина-пешеход все-таки начала движение, ступив с обочины на проезжую часть. Так как в момент начала движения пешехода мой автомобиль уже находился на пешеходном переходе, и его остановка

создала бы препятствие для движения по переходу, я принял решение продолжить движение. Расстояние между пешеходом и правой боковой частью моего автомобиля, в этот момент, составляло около 2 метров, что позволяло осуществить безопасный разъезд.

Как только я окончил пересечение пешеходного перехода, мой автомобиль был остановлен сотрудниками ГАИ, стоявшими неподалеку от перехода. Этих сотрудников я видел еще до того, как начал движение через пешеходный переход.

Сотрудники ГАИ заявили, что, не предоставив преимущество пешеходу, я создал аварийную ситуацию, т.к. вынудил его изменить направление движения и принимать иные меры по обеспечению личной безопасности.

Я объяснил, что признаю тот факт, что не предоставил преимущество пешеходу, при переходе им проезжей части, однако вследствие того, что мне не было понятно, намеревается пешеход переходить дорогу или просто стоит на обочине, например, ожидая «маршрутку». Кроме того, я категорически не был согласен с утверждениями сотрудников ГАИ в части создания аварийной обстановки.

При пересечении моим автомобилем пешеходного перехода, женщина-пешеход продолжала движение, не изменяя темп шага, не останавливаясь и не изменяя направление движения, т.к. интервал между ней и моим автомобилем позволял произвести безопасный разъезд.

В подтверждение моих слов я обратился к сотрудникам ГАИ с просьбой отобрать объяснения у женщины-пешехода, которая могла подтвердить отсутствие факта создания аварийной обстановки, а также лиц, находившихся в моем автомобиле. Однако на мою просьбу сотрудники ГАИ ответили отказом, заявив, что они все видели сами и их показаний будет достаточно.

Невзирая на мои доводы, сотрудники ГАИ составили в отношении меня административный протокол по ч. 4 ст. 122 КоАП Украины, после чего потребовали, чтобы я последовал с ними в Индустриальный районный суд.

Когда я поинтересовался, могу ли я отказаться следовать с ними, сотрудники ГАИ заявили, что я задержан в административном порядке и обязан подчиниться их требованиям. В противном случае я буду привлечен к ответственности за злостное неповиновение законному требованию работника милиции. При этом они удерживали у себя мое водительское удостоверение и талон предупреждений.

Угрозы, высказанные сотрудниками ГАИ, о привлечении меня к ответственности за злостное неповиновение законному требованию работника милиции, а также факт удержания моих документов, вынудили меня, подчиниться их требованиям, после чего я, в сопровождении сотрудников ГАИ, последовал в Индустриальный районный суд.

Протокол об административном задержании, составление которого, согласно требованиям ст. 261 КоАП Украины, является обязательным при административном задержании, сотрудники ГАИ не оформляли.

Прибыв в суд, сотрудники ГАИ завели меня в приемную судьи Петрова А.М.

Находящемуся в приемной мужчине, (как я понял это был помощник или секретарь судьи), я заявил, что хотел бы воспользоваться юридической помощью адвоката, при рассмотрении административного материала. Данный мужчина ответил, что если я смогу обеспечить явку адвоката в течении 15-20 минут, тогда такое возможно, а если нет, то дело будет рассмотрено без участия адвоката.

Понимая, что за столь короткий промежуток времени я не смогу найти необходимого мне адвоката и заключить с ним соглашение, я был вынужден согласиться на рассмотрение административного дела без участия защитника.

Кроме того, ни при составлении административного протокола, ни при его рассмотрении, мне не были разъяснены мои права и обязанности, предусмотренные ст. 268 КоАП Украины.

В ходе рассмотрения административного материала судьей, я рассказал об обстоятельствах, послуживших поводом к составлению в отношении меня административного протокола и подтвердил, что признаю то, что я не предоставил преимущество пешеходу, при переходе им проезжей части, однако не согласен с тем, что при этом своими действиями создал аварийную обстановку.

Однако суд не принял во внимание мои доводы и признал меня виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 4 ст. 122 КоАП Украины и наложил административное взыскание в виде лишения меня права управления транспортным средством сроком на один год.

Несмотря на то, что я упоминал факт наличия у меня в автомобиле очевидцев происшедшего, которые могут быть допрошены в качестве свидетелей? суд при вынесении постановления, руководствовался только административным протоколом и показаниями сотрудника ГАИ, составившего этот протокол. Никакими иными доказательствами, на момент рассмотрения дела, суд не располагал.

В соответствии со ст. 62 Конституции Украины, все сомнения, относительно доказанности вины лица, должны трактоваться в его пользу. Суд, нарушая этот принцип, истолковал сомнения, относительно доказанности моей вины, в сторону обвинения. В своем постановлении суд также не указал, почему он признает показания сотрудника ГАИ правдивыми и обоснованными, а мои нет.

Кроме того, в своем постановлении суд указал, что в судебном заседании я свою вину признал полностью. Этот факт не соответствует действительности, т.к. свою вину в создании аварийной обстановки я не признавал и не признаю ее сейчас. Как я указывал ранее, я признаю, лишь то, что не уступил дорогу пешеходу

Суд, при рассмотрении дела, обязан рассматривать все вопросы факта и права, придерживаясь принципов судопроизводства и осуществления правосудия, вытекающих из положений ст. 129 Конституции Украины, главой 2 ЗУ «О судопроизводстве Украины», ст. 245 КоАП Украины. При рассмотрении административного материала, составленного в отношении меня, эти принципы были нарушены.

Согласно положениям ст. 280 КоАП Украины, орган, рассматривающий дело об административном правонарушении, обязан, кроме прочего, выяснить, все обстоятельства смягчающие ответственность, а также иные обстоятельства, имеющие значение для правильного разрешения дела. В своем постановлении суд формально указал, что он принял во внимание характер совершенного правонарушения, личность правонарушителя, степень его вины, имущественное положение и обстоятельства, смягчающие и отягчающие ответственность. Однако, в чем именно выражаются перечисленные им обстоятельства, из текста постановления не ясно.

На момент принятия решения по делу, у суда не было никаких сведений, характеризующих меня, как личность, характере моей работы, размере заработной платы, моем семейном положении и т.д. Таким образом, не понятно, как суд мог учесть эти обстоятельства при вынесении своего решения.

Кроме того, срок, прошедший с момента составления административного протокола до принятия решения по делу, который был равен 1,5 - 2 часам, лишил меня возможности предоставить документы, содержащие перечисленные выше сведения.

Все эти факты свидетельствуют о формальном подходе суда при рассмотрении настоящего административного дела, следствием чего явилось вынесение необоснованно сурового решения, к тому же за правонарушение, которого я не совершал.

При вынесении своего решения суд не учел следующие обстоятельства:

1. Я работаю региональным представителем Днепропетровского представительства ООО с ИИ «Крамер». Специфика моей работы неразрывно связана с управлением транспортными средствами. Возможности моего перевода на другую должность, не связанную с управлением транспортными средствами, у ООО с ИИ «Крамер» не имеется. (данное обстоятельство подтверждается справкой выданной ООО с ИИ «Крамер» - приложение № 1).

2. Я проживаю с женой Ивановой Марфой Петровной, которая, по состоянию своего здоровья, не работает, в связи с чем, наша семья живет лишь на средства зарабатываемые мной. (данное обстоятельство подтверждается характеристикой с места жительства, выданной КЖЭП № 3 – приложение № 2)

3. Я не имею никакого специального образования, которое позволило бы мне найти работу, не связанную с управлением транспортными средствами.

Таким образом, суд, лишая меня права управления транспортными средствами, фактически оставляет мою семью без средств к существованию, т.к., в виду отсутствия должностей, не связанных с управлением транспортными средствами, из ООО с ИИ «Крамер» я буду уволен, а найти иную работу, в связи с отсутствием у меня специальности, я не смогу.

Санкция ч. 4 ст. 122 КоАП Украины предусматривает иные, более мягкие меры административных взысканий. Однако суд применил ко мне наиболее суровую меру – лишение права управления транспортным средством, к тому же на максимально возможный срок. При этом, в своем постановлении, суд не указал, по какой причине ко мне следует применить столь суровое взыскание.

Все перечисленные выше обстоятельства свидетельствуют о формальном подходе Индустриального районного суда при рассмотрении административного материала по ч. 4 ст. 122 КоАП Украины, собранного в отношении меня, нарушении принципа всестороннего, полного и объективного исследования обстоятельств дела.

На основании изложенного, руководствуясь ст. ст. 289, 293, 294 КоАП Украины,-

П Р О Ш У:

Постановление Индустриального районного суда г. Днепропетровска от 32.01.2008 г. отменить, а административное дело по ч. 4 ст. 122 КоАП Украины, собранное в отношении меня, прекратить.

Приложения:

1. Копия справки с места моей работы ООО с ИИ «Крамер»
2. Копия характеристики с места моего жительства
3. Копия свидетельства о заключении брака
4. Копия постановления Индустриального районного суда по делу № 0-5678/08

КАС ОТМЕТКИ В ТАЛОНЕ

Заявление

08 мая 2008 года на перекрестке(улице) _____ инспектор городской роты ДПС г. _____, номер жетона ХХХХ, сделал мне отметку в талоне предупреждений _____. Я с фактом нарушения согласен не был, о чем сделал соответствующую запись в протоколе.

Часть 1.

Согласно ст.257 КоАП, после составления, протокол направляется органу (должностному лицу), уполномоченному рассматривать дело об административном правонарушении.

Согласно ст. 251 и ст. 280 КоАП, орган (должностное лицо) при рассмотрении дела устанавливает наличие или отсутствие административного правонарушения, виновность данного лица в его совершении и иные обстоятельства, имеющие значение для правильного разрешения дела.

Согласно ст.221 КоАП, органом, рассматривающем дела об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 122 ч.2 КоАП является районный (городской) суд

Таким образом, инспектор ДПС согласно ст.255 ч.1 КоАП, является лицом, имеющим право составлять протокол об административном правонарушении, но не является лицом, рассматривающем дело об этом правонарушении (ст.221) и, следовательно, инспектор не устанавливает наличие или отсутствие правонарушения и виновность лица (согласно ст.251 это делает только уполномоченный орган, в данном случае - суд).

Таким образом, поскольку моя вина не установлена, отметка в талоне предупреждения наносит ущерб моим правам без законного основания.

На основании вышеизложенного, прошу аннулировать запись в моем талоне предупреждений, поскольку дело об административном правонарушении, о котором сделана запись, в момент внесения записи не было рассмотрено и оформлено в установленном законом порядке (о чем требует ст. 246 КоАП) и сама запись сделана с грубым нарушением требуемых процессуальных норм.

Часть 2

Оформляя мое, якобы имевшее место нарушение ПДД, вышеназванный инспектор ДПС допустил ряд грубых нарушений действующей нормативной базы. А именно:

- остановив меня, инспектор не представился. Тогда как п.3.4 «Наставлений по ДПС ГАИ» гласит: «При обращении к участникам дорожного движения инспектор обязан приложить правую руку к головному убору, поздороваться четко и внятно представиться, при этом назвать свои должность звание и фамилию.»

- оформляя протокол инспектор не разъяснил мне мои права и обязанности, грубо нарушив ст. 268 КоАП

- в графу «Від стягнення» талона предупреждений инспектор внес запись «Протокол», тогда как согласно КоАП, ст.24 существуют только такие виды административного взыскания: предупреждение, штраф, возмездное изъятие предмета, конфискация, лишение специального права, исправительные работы, административный арест. Вида административного взыскания «протокол» в Украине не существует.

- нарушил ст. 221 КУоАП, внося отметку в талон предупреждений без решения суда о моей виновности, чем превысил свои полномочия, самовольно взяв на себя функции суда (не в части наложения взыскания, а в части рассмотрения дела и признания меня виновным).

- Проявил грубое незнание действующей нормативно-правовой базы, тогда как согласно ст.19 Конституции Украины: «Органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.». Однако, не зная законов, инспектор ХХХХХХХ

нарушил Конституцию, выдумал свои «нормативные акты» и на их «основании» осуществил вышеописанные противоправные действия.

Прошу разобраться в действиях инспектора городской роты ДПС №XXXXXX, не только порочащих высокое звание работника ГАИ и государственного служащего Украины, но и дискредитирующих свое непосредственное руководство.

Прошу дать мне аргументированный письменный ответ по всем пунктам обеих частей моего заявления либо лично в руки (я подъеду за ним, если мне сообщат о его готовности по тел. _____ в рабочее время), либо по почте на адрес: _____

С уважением,

Адрес: _____

08,05,2008

Приложения:

1. Копия талона предупреждения.
2. Копия водительского удостоверения.

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ

Н А К А З

13.11.2006 N 1111

Зареєстровано

в Міністерстві юстиції України

29 листопада 2006 р.

за N 1243/13117

**Про затвердження Інструкції з діяльності підрозділів
дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України**

Відповідно до вимог Законів України "Про міліцію" , "Про дорожній рух" , постанови Кабінету Міністрів України від 14 квітня 1997 року N 341 "Про Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ"

Н А К А З У Ю:

1. Затвердити Інструкцію з діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України (додається).
2. Начальникам головних управлінь, управлінь МВС України в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі забезпечити вивчення цієї Інструкції працівниками Державтоінспекції МВС України та інших підрозділів органів внутрішніх справ, які залучаються до нагляду за дорожнім рухом, прийняття від них заліків у двомісячний строк.
3. Департаменту роботи з персоналом (Криволапчук В.О.), Департаменту Державтоінспекції МВС України (Коломієць С.Г.) внести в програми підготовки та підвищення кваліфікації працівників Державтоінспекції МВС України необхідні зміни з урахуванням вимог цієї Інструкції.
4. Начальникові Департаменту Державтоінспекції МВС України (Коломієць С.Г.) забезпечити виготовлення бланків документів, передбачених цією Інструкцією, та постачання їх підрозділам дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України.
5. Контроль за виконанням наказу покласти на заступника Міністра генерал-майора міліції Рудіка В.М.
6. Наказ оголосити особовому складу органів і підрозділів внутрішніх справ України.
Міністр Ю.В.Луценко

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ МВС України

13.11.2006 N 1111

Зареєстровано в Міністерстві

юстиції України

29 листопада 2006 р.

за N 1243/13117

Жалобу на работников ГАИ

Начальнику УМВД Запорожской области
69057, г. Запорожье, ул. Матросова, 29

Иванова Ивана Ивановича, 19__ г.р.,
Проживающего по адресу:
00000, г. _____, ул.-----

Жалоба

Я, Иванов Иван Иванович, 7 сентября 2008 года в 23 часа 30 минут, управляя принадлежавшим мне автомобилем Фольксваген-Пассат, гос.номер АР 41-55 АР на набережной в районе ул. Грязнова г. Запорожье, был остановлен сотрудником ГАИ Пономаревым Сергеем, который подойдя к моему автомобилю негромко предложил предъявить документы и пройти в патрульный автомобиль ВАЗ 2107 темного цвета. На мою просьбу представится и пояснить причину остановки, Пономарев С.А. молча смотрел на меня в течение двух минут, затем представился и пояснил, что я проехал на запрещающий сигнал «пешеходного» светофора. Я указал ему на находившихся в моей машине четырех пассажиров, которые были свидетелями того, что нарушения не было. Также я отметил, что дорога была пустая и освещенная, на которой издали видно светофор, а также стоящего за ним сотрудника ГАИ в светоотражательном жилете. Таким образом, проезд на запрещающий сигнал светофора исключался. Однако Пономарев С.А. потребовал, чтобы я прошел к нему в автомобиль. Я отказался, указав, что его требование не имеет законного основания. После этого Пономарев С.А. убыл в патрульный автомобиль с моими документами. Через 30 мин - в 24:00 я обратился по телефону доверия в Департамент ГАИ Украины и попросил разъяснить мои дальнейшие действия. В 00:07 ко мне подошел второй инспектор и стал требовать пройти в автомобиль, чтобы «забирать документы». После моей просьбы инспектор предъявил документы сотрудника ГАИ на имя Стародубцева Сергея Александровича и продолжал в течение 10 минут настаивать пройти к нему в автомобиль, мотивируя это «необходимостью забрать документы». После моего отказа он стал позади автомобиля и простоял там около 7 минут. Затем Стародубцев Н.А. принес папку с протоколом и стал предлагать подписать протокол. На мою просьбу ознакомить меня с протоколом, зачитать предписанные в этом случае ст.221,222,268, 130ч.2 КоАП и ст. 63 Конституции Украины, Старобцев Н.А. ответил отказом. На мою просьбу прочесть протокол Стародубцев Н.А. пояснил, что дать мне в руки протокол он не может так как «вдруг я сбегу с протоколом» в руках, при том, что мои документы оставались у сотрудников ГАИ. После этого он заявил, что я «сопру из папки принадлежащие ему документы». Я потребовал привлечь двух понятых и при них зафиксировать мой отказ от подписания протокола в связи с вышеизложенными обстоятельствами. Но через 5 минут Стародубцев Н.А. позволил мне ознакомиться с протоколом. При этом ознакомить меня с вышеуказанными статьями КоАП и Конституции Украины Стародубцев Н.А. отказался, о чем мной сделана запись в протоколе. Так же в протоколе Стародубцев Н.А. на свое усмотрение указал меня не работающим, а в графе телефон вписал пометку «не депутат». Указать свидетелей и вписать пассажиров, находящихся в моем автомобиле, Стародубцев Н.А. отказался. Находящихся в автомобиле пассажиров я внес в протокол в качестве свидетелей самостоятельно. После этого мне вернули документы, т.к. подъехал автомобиль ДЭУ белого цвета. Прибывшие в нем сотрудники ГАИ в званиях старшего лейтенанта пояснили, что им звонили из Департамента, и

предложили мне пояснить причину моего обращения в Департамент. Не дослушав моего описания действий сержантов Пономарева С.А. и Стародубцева Н.А, прибывшие сотрудники ГАИ назвали мои обвинения безосновательными, мотивируя «высокой моральной устойчивостью» этих сотрудников.

Действия сотрудников ГАИ противоречат нормам Конституции Украины, КоАП, Приказа МВД № 482 от 13 июня 1998 года, Приказа МВД № 1111 от 13.11.2006, требованиям «Інструкції з організації провадження та діловодства у справах про адміністративні порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху». Во время данного инцидента в моем автомобиле находилось четыре пассажира: Петр Петрович Петров, 19—г.р., Сидор Сидорович Сидоров, 19—г.р., Василий Васильевич Василюк, 19—г.р., Кузьма Кузьмин Кузмич, 19—г.р., которые являются свидетелями и готовы предоставить свои пояснения по данному факту.

В связи с вышеизложенной информацией, ПРОШУ:

1. Рассмотреть данную жалобу в порядке и сроки, предусмотренные законодательством и дать мотивированный ответ.
2. Определить степень виновности каждого сотрудника ГАИ, замешанного в данном происшествии, и применить к ним соответствующие меры.
3. Предоставить мне официальное извинение за моральный ущерб, причиненный мне противоправными действиями сотрудников ГАИ.
4. В соответствии со ст. 18 ЗУ «Об обращениях граждан», желаю лично присутствовать при рассмотрении моей жалобы.

Копии данной жалобы направлены в Прокуратуру г.Запорожья и Департамент ГАИ МВД Украины.

ЗАЯВЛЕНИЕ

08 мая 2008 года на перекрестке(улице) _____ инспектор городской роты ДПС г. _____, номер жетона ХХХХ, сделал мне отметку в талоне предупреждений _____. Я с фактом нарушения согласен не был, о чем сделал соответствующую запись в протоколе.

Часть 1.

Согласно ст.257 КоАП, после составления, протокол направляется органу (должностному лицу), уполномоченному рассматривать дело об административном правонарушении. Согласно ст. 251 и ст. 280 КоАП, орган (должностное лицо) при рассмотрении дела устанавливает наличие или отсутствие административного правонарушения, виновность данного лица в его совершении и иные обстоятельства, имеющие значение для правильного разрешения дела.

Согласно ст.221 КоАП, органом, рассматривающем дела об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 122 ч.2 КоАП является районный (городской) суд

Таким образом, инспектор ДПС согласно ст.255 ч.1 КоАП, является лицом, имеющим право составлять протокол об административном правонарушении, но не является лицом, рассматривающем дело об этом правонарушении (ст.221) и, следовательно, инспектор не устанавливает наличие или отсутствие правонарушения и виновность лица (согласно ст.251 это делает только уполномоченный орган, в данном случае - суд).

Таким образом, поскольку моя вина не установлена, отметка в талоне предупреждения наносит ущерб моим правам без законного основания.

На основании вышеизложенного, прошу аннулировать запись в моем талоне предупреждений, поскольку дело об административном правонарушении, о котором сделана запись, в момент внесения записи не было рассмотрено и оформлено в установленном законом порядке (о чем требует ст. 246 КоАП) и сама запись сделана с грубым нарушением требуемых процессуальных норм.

Часть 2

Оформляя мое, якобы имевшее место нарушение ПДД, вышеназванный инспектор ДПС допустил

ряд грубых нарушений действующей нормативной базы. А именно:

- остановив меня, инспектор не представился. Тогда как п.3.4 «Наставлений по ДПС ГАИ» гласит: «При обращении к участникам дорожного движения инспектор обязан приложить правую руку к головному убору, поздороваться четко и внятно представиться, при этом назвать свои должность звание и фамилию».

- оформляя протокол инспектор не разъяснил мне мои права и обязанности, грубо нарушив ст. 268 КоАП

- в графу «Від стягнення» талона предупреждений инспектор внес запись «Протокол», тогда как согласно КоАП, ст.24 существуют только такие виды административного взыскания: предупреждение, штраф, возмездное изъятие предмета, конфискация, лишение специального права, исправительные работы, административный арест. Вида административного взыскания «протокол» в Украине не существует.

- нарушил ст. 221 КУоАП, внося отметку в талон предупреждений без решения суда о моей виновности, чем превысил свои полномочия, самовольно взяв на себя функции суда (не в части наложения взыскания, а в части рассмотрения дела и признания меня виновным).

- Проявил грубое незнание действующей нормативно-правовой базы, тогда как согласно ст.19 Конституции Украины: «Органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.». Однако, не зная законов, инспектор XXXXXXXX нарушил Конституцию, выдумал свои «нормативные акты» и на их «основании» осуществил вышеописанные противоправные действия.

Прошу разобраться в действиях инспектора городской роты ДПС №XXXXXX, не только порочащих высокое звание работника ГАИ и государственного служащего Украины, но и дискредитирующих свое непосредственное руководство.

Прошу дать мне аргументированный письменный ответ по всем пунктам обеих частей моего заявления либо лично в руки (я подъеду за ним, если мне сообщат о его готовности по тел. _____ в рабочее время), либо по почте на адрес: _____

С уважением,

Адрес: _____

08,05,2008

Приложения:

1. Копия талона предупреждения.

Жалоба. Образец 2

Начальнику УМВД Украины
звание, ФИО, адрес

Начальнику
ОГАИ УМВД Украины
звание, ФИО, адрес

Прокурору города
звание, ФИО, адрес

от
Иванова Ивана Ивановича
г.Иваново
ул.Иванова д. 12.кв.34
тел. 123-45-67

указание полного звания, и ФИО согласно
ЗУ "О обращениях граждан" не обязательно.
Достаточно указать наименование учреждения,
почтовый адрес и должность лица.

ЖАЛОБА.

11.11.2008 в 13 часов 55 минут, в районе перекрестка ул.1 с ул.2, при проведении мною объезда места ДТП на автомобиле ГАЗ-3277 гос.ном. СН1234ВВ, я был остановлен инспектором ДПС (далее ИДПС, гос.жетон № СЕ 1111), который составил в отношении меня административный протокол по факту административного правонарушения предусмотренного ст.122 ч.4, и незаконно изъял водительское удостоверение КРА № 012345.

Обстоятельства, изложенные в Протоколе не соответствуют действительности, протокол составлен с превышением полномочий и нарушением действующего Законодательства, разъяснений Министерства Юстиции Украины и Приказов МВД, вот по каким основаниям:

Фактические обстоятельства сложившиеся на дороге в районе перекрестка ул.1 и ул.2 следующие: 11.11.2008 до 13 часов на указанном перекрестке произошло ДТП с участием автомобиля Митсубиси гос.ном. СН1234АВ (что в протоколе СВ № 123456 не отражено). К 13.10 на перекрестке находился эвакуатор гос.ном.12345КС.

Учитывая, что образовалась "пробка" транспортных средств, длиной около 200 м., проезд был ограничен, скорость движения низкой, ожидать в пробке пришлось 15-20 минут.

В это время у перекрестка в машине ГАИ (гос.ном. 0123), спокойно сидели два ИДПС (жетон № СЕ 1111 и СЕ 2222) наблюдая за образовавшейся пробкой и не предпринимая никаких действий для регулирования дорожного движения. Своим бездействием они нарушили требования Инструкции утвержденной Приказом МВД № 1111 от 13.11.2006 (рег.ном. Министерства Юстиции 1243/13117 от 29.11.2006г.) (далее Инструкции), а именно п.п.3.1.,3.2, 3.3, 7.1.2, 7.7.1, 12.12.1, 14.3.8 не выполнив задания ДПС и возложенные на них обязанности.

Третий ИДПС (жетон № СЕ 3333) стоял на обочине и растеряно с удивлением во взгляде наблюдал на огромную пробку не предпринимая, никаких действий по регулированию дорожного движения тем самым также нарушил требования Инструкции.

Преступное бездействие сотрудников ДПС привело к тому, что водители вынуждены были при объезде места ДТП руководствоваться ПДД, здравым смыслом и взаимной вежливостью.

Дождавшись проезда всех машин, мною был произведен левый поворот с ул.1 на ул.2, с соблюдением требований ПДД.

Однако ИДПС (жетон СЕ 1111, который находился в а/м гос.ном. 0123) выскочил из машины, жезлом остановил меня прямо на перекрестке (тем самым нарушив требования ч.2 п.12.12.3 Инструкции) и предложил пройти в а/м ГАИ. При этом ИДПС не представился, не объяснил причину остановки чем нарушил требование п.22.2 Инструкции, ч.2 ст.5 Закона Украины "О милиции" и ч."в" п.2.14 ПДД. Требование предъявить служебное удостоверение ИДПС проигнорировал.

После десятиминутной беседы ИДПС (жетон СЕ 1111) поручил ИДПС (жетон СЕ 2222) найти свидетелей, якобы видевших нарушение мной ПДД и создание аварийной обстановки. Еще через пять минут "свидетели" были найдены и внесены в протокол.

Однако, ч.4 ст.122 КОАП гласит "Порушення, передбачені частинами першою або другою чи третьою цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки, тобто примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вживати інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян".

Т.е. для составления протокола об административном правонарушении необходимо наличие не только свидетелей, но и в соответствии со ст.251 КОАП согласно, которой фактические данные устанавливаются "протоколом про адміністративне правопорушення, поясненнями особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, потерпілих, свідків".

Учитывая требования КОАП ИДПС обязан был, в первую очередь взять пояснения от потерпевших, т.е. у лиц для которых была создана аварийная обстановка. Но таких лиц ИДПС найти не смог, т.к. их не было, а свидетели, которые были найдены через 15 минут после якобы создания аварийной обстановки не могли в принципе видеть обстоятельства "правонарушения".

Принимая решение об изъятии водительского удостоверения, сотрудник ДПС превысил полномочия, предоставленные ему Законом, т.к. хотя санкция ч.4 ст.122 КОАП и предусматривает лишение права управления ТС, но решение по ней принимает суд, а не инспектор ДПС. Изъяв удостоверение ИДПС взял на себя функции суда, признал водителя виновным, тем самым нарушив требования ст.55, 62, 64, 68 Конституции Украины, превысил полномочия предоставленные ему Законом Украины "О милиции", не выполнил требования п.12.12.7, Инструкции, которая предусматривает изъятие водительского удостоверения исключительно в случае обнаружения признаков подделки документов.

Указанные действия ИДПС причиняют мне и моей семье моральные и душевные страдания, лишают меня возможности вести привычный образ жизни и работы.

Исходя из выше изложенного прошу:

1. провести служебное расследование по факту служебного подлога, превышения должностных полномочий, нарушения Конституции Украины, Закона Украины "О милиции", Инструкции, неправомерного изъятия водительского удостоверения.
2. признать административный протокол СВ № 123456 от 11.11.2008 г. об изъятии документов и административном правонарушении недействительным.
3. закрыть административное производство в отношении Иванова Ивана Ивановича, в соответствии с п.1 ст.247 КОАП.
4. вернуть водительское удостоверение КРА № 012345
5. о результатах расследования и принятых мерах сообщить в срок предусмотренный Законом Украины "О обращениях граждан"

Приложения (копия):

1. Протокол СВ № 123456 от 11.11.2008 об изъятии документов.

Аналогичная жалоба, только с названием "Ходатайство о закрытии административного производства в порядке ч.1. ст.247 КОАП" была подана при рассмотрении протокола судьей. Результат выше - права вернули, клиент не захотел ждать и согласился оплатить штраф 68 грн.

Иванов И.И.

Ленинский суд г.Севастополя
Дело № 12345
Судья Грищенко А.А.

от
Петрова Петра Петровича
зарегистрированного и проживающего
пр.Г.Петрова 65 кв.43
г.Севастополь, 99033

ХОДАТАЙСТВО

"о закрытии административного производства"

В вашем производстве находится дело по факту административного правонарушения (превышение скорости) в отношении Петрова П.П..

"15" января 2008 г. Петров П.П. двигался в сторону г.Ялта по трассе Ялта-Севастополь на автомобиле "Форд" гос.ном. 12345КС со скоростью 60 км/ч, однако был остановлен инспектором ДПС за якобы имевшее место превышение скорости на 22 км/ч.

При предъявлении обвинений в совершении административного правонарушения инспектором ДПС не было предъявлено никаких доказательств совершения правонарушения, а именно:

1. принадлежности измеренной скорости именно автомобилю 12345КС, а не какому либо другому автомобилю, цифры 72 и показания таймера с обратным отсчетом времени таковыми не являются, т.к. не позволяют однозначно идентифицировать ТС скорость которого измерялась.

2. измеренная скорость 72 км/ч укладывается в погрешность измерений прибора $\pm 2,5$ км/ч и следовательно вполне допустимо предположение, что фактическая скорость ТС скорость которого была измерена составляет 69,5 км/ч, следовательно состав административного правонарушения не возникает.

3. инспектором ДПС, по требованию Петрова П.П. не предъявлено никаких документов подтверждающих факт прохождения данного измерительного прибора государственной поверки, и о допуске его к измерениям.

4. знак "ограничение скорости 50 км/ч" установлен перед закрытым правым поворотом по ходу движения ТС, наряд ДПС находился сразу после поворота, в таких условиях (расстояние до движущегося объекта, время измерения) внешние условия измерения находятся за пределами технических характеристик прибора измерения скорости и не могут приниматься во внимание в принципе.

5. Петров П.П. является участником боевых действий, водительский стаж которого превышает 30 лет, за это время ни разу не привлекался к административной ответственности, является дисциплинированным водителем соблюдающим ПДД.

Учитывая вышеизложенное, в связи с отсутствием доказательств предусмотренных ст.251 КОАП, руководствуясь ст.8, 21, 24, ч.3 ст.62 Конституции Украины

ПРОШУ

закрыть административное производство в отношении Петрова П.П. в порядке ч.1. ст.247 "за отсутствием события и состава административного правонарушения".

"25" января 2008 г. Петров П.П.

