

пособие для адекватных водителей

ВОДИТЕЛЬ И ГАИ в правовом государстве

с просторов интернета

(ч.1 - теория)

Ни в коей мере не рекомендуется пользоваться данным пособием мажорам, отморозкам, "важным", тем, кому уступают дорогу согласно правила "трех Д" (Дай Дорогу Дураку), тем, кто любит кататься в пьяном виде и иным асоциальным личностям.

Цель этого пособия - дать возможность отстоять свои права Водителям, когда инспектор в сложившейся дорожной ситуации по причине неадекватности некоторых Законов Украины и/или в свою корысть пытается совершить действия по обвинению в правонарушении, игнорируя требования Закона о милиции, в частности требование о предупреждении нарушений.



НИКТО НИ ЗА ЧТО НЕ НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ: НИ СОСТАВИТЕЛЬ, НИ ИСТОЧНИКИ.
ВСЕ ПРАВА ПРАВА ПРИНАДЛЕЖАТ ТЕМ, КОМУ ПРИНАДЛЕЖАЛИ И ДО ВЫПУСКА ПОСОБИЯ.
ЗАПРЕЩАЕТСЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ДАННЫЕ МАТЕРИАЛЫ В КОММЕРЧЕСКИХ ЦЕЛЯХ

ИНТЕРНЕТ, 2009

СОДЕРЖАНИЕ

«Письма счастья»: фотофиксация нарушений ПДД и защита водителями своих прав.....	3
Техсостояние: проверки на дорогах или гаи «на большой дороге»? Вопросы законности.....	6
Создание аварийной обстановки: правдивые и ложные обвинения. Как защититься?.....	8
Несколько полезных советов с одного автофорума, лучше распечатать и возить в бардачке	11
Гаи - что делать?	12
Четыре шага, чтобы оспорить штраф гаи.....	24
Нужно ли приобретать бумажку?	26
Приложение к основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения	27
Полный перечень новых штрафов за нарушение ПДД от 15 ноября 2008.....	31
Юристы - практики советуют	38
Рассуждения о взысканиях.....	42

В обеих частях пособия использованы материалы из многих источников. К сожалению я, т.е. составитель этого пособия, не могу вспомнить принадлежность каждого материала к конкретному источнику. Однако, я укажу те, о которых помню:

vvlaw.com.ua mylaw.com.ua pdd.ucoz.ua
forum.2108.kiev.ua/index.php?&showtopic=29207
yurradnik.com.ua/yurforum/index.php?action=topic&id=11099
talk.lg.ua/index.php?showtopic=76020

Еще раз предупреждаю - я не проводил никакого юридического анализа материалов!

Используя данный материал - вы действуете на свой страх и риск!

Рекомендую поделиться в безвозмездном порядке этими материалами со своими знакомыми.

Не следует воспринимать все написанное как "отмазку" тем, кто умышленно нарушает ПДД. Каждый раз перед прочтением повторяем:

"Обязуюсь уважать других участников дорожного движения и Закон! Да здравствует водительская солидарность!"

«ПИСЬМА СЧАСТЬЯ»: ФОТОФИКСАЦИЯ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЗАЩИТА ВОДИТЕЛЯМИ СВОИХ ПРАВ.

Тема фотофиксации нарушений ПДД с помощью находящихся «на вооружении» сотрудников ГАИ приборов, а затем рассылка по почте собственникам транспортных средств постановлений об административных правонарушениях, сейчас становится всё более актуальной. В последнее время эта практика получила столь широкое распространение, что в водительской среде такое постановление, приходящее 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 состо-

янии, 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. Обжалование постановления 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, без 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 «зачное» 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 скоро-

сти. 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.

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 (по поводу этого см. предыдущие статьи на моём сайте) 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. Ознакомиться 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 ор-

ганы 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 потсановление 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, сотрудником 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 проваривать «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...

(С) Вадим Володарский, 2008г.

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, нарушения 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 вы-

езд 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 ст.ст.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.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.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.

(С) Вадим Володарский, адвокат, 2008г.

НЕСКОЛЬКО ПОЛЕЗНЫХ СОВЕТОВ С ОДНОГО АВТОФОРУМА, ЛУЧШЕ РАСПЕЧАТАТЬ И ВОЗИТЬ В БАРДАЧКЕ

Вот кое что, что может многим пригодиться:

1)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.

2) Если поймали на фару - 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.

Обращаю внимание, что данная формулировка действительна только в случае если показания скорости зафиксированы прибором не способным предоставить конкретные доказательства превышения скорости именно Вами (фото-видеосъёмка и пр., указанное в 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 также ст. 251 КоАП.).

3) Если проехали на запрещающий сигнал светофора - пишем в разделе «пояснения»:

Вїїхав на перехрестя (регульований пішохідний перехіт, 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.

И, народ, поверьте, не стоит их пугаться (гайцов)! Я несколько раз просил у гайцов показать мне их постовую ведомость (бумажка, по которой они имеют право и должны стоять в этом месте - ни разу не показали! А когда я в протоколе писал об отсутствии постовой ведомости, протокол в 2 случаях из 5 просто выбрасывался Так что пользуйтесь своими правами гражданина - помогает иногда

ГАИ - ЧТО ДЕЛАТЬ?

Очень распространенная причина конфликтов между водителями и сотрудниками ГАИ — неудовлетворительное, с точки зрения последних, состояние транспортных средств, препятствующее их дальнейшей эксплуатации. И конфликты эти бывают, пожалуй, наиболее ожесточенными. Причина этого проста: речь в таких случаях идет не только об административной ответственности водителя, но и о запрете эксплуатации транспортного средства. Что чревато, как правило, срывом всех планов владельца автомобиля, часто — изрядными затратами на ремонт, и почти всегда — потерей времени на поездки в ГАИ, чтобы забрать номерные знаки, изъятые инспектором.

Вот с последнего мы и начнем. После принятия новых ПДД, вступивших в действие с 1.01.2002, распространились слухи о том, что запрещать эксплуатацию неисправных ТС будут теперь не путем изъятия номерных знаков, а путем постановки на штрафплощадку.

Как дело обстоит в действительности?

Обратимся к п.31.4 ПДД. Там указано: «Запрещается эксплуатация транспортных средств в соответствии с действующим законодательством...» Далее следует перечень неисправностей, которые могут быть поводом для такого запрета.

Каким же образом запрещается эксплуатация транспортных средств на основании закона? Чтобы выяснить это, обратимся к ст.37 Закона «О дорожном движении». Там четко сказано: «Эксплуатация транспортных средств запрещается с изъятием государственных номерных знаков в случае... технических неполадок, при которых эксплуатация транспортных средств не допускается...»

То есть в этой части порядок не изменился — в случае неисправности транспортного средства сотрудник ГАИ не имеет права сделать ничего, кроме изъятия номерных знаков. Да это и естественно: как бы мог владелец устранить неисправность, когда транспортное средство находится на штрафплощадке?

Кстати, от идеи использования штрафплощадок разработчики новых ПДД отказаться не смогли, продекларировав в п.31.7: «Запрещается эксплуатация транспортных средств путем доставки на специальную площадку... в случаях, предусмотренных законодательством». Только вот Закон «О дорожном движении» таких «случаев» как раз не предусматривает: единственный разрешенный им способ запрета эксплуатации — изъятие номерных знаков.

Нужно сразу предупредить: мы не будем касаться такой обширной темы, как проведение государственного технического осмотра транспортных средств в соответствии с установленным порядком. Эта тема достойна отдельной книги...

Сейчас поговорим о другом - о проверках технического состояния транспортных средств, которые проводятся сотрудниками милиции прямо на дороге. К сожалению, после отмены так называемого 83-го приказа МВД данная практика возродилась. Впрочем, она никогда и не исчезала полностью, сохраняясь, например, подразделениями экологической милиции (вот об экологии в связи с техническим состоянием транспортных средств мы поговорим обязательно).

Как же водителю вести себя, чтобы избежать не только штрафа, но и срыва своих планов или, к примеру, испорченного отпуска? А если такое все-таки произошло, как добиться хотя бы компенсации?

Прежде всего нужно всегда помнить: перечень неисправностей, при наличии которых эксплуатация транспортных средств запрещается, приведенный в п.31.4 ПДД, является исключительным. Ни при каких других неисправностях сотрудники ГАИ запретить эксплуатацию транспортного средства не могут.

На деле именно здесь часто таится почва для конфликтов. И обвинять какую-то одну сторону в них едва ли возможно: и сотрудники ГАИ, бывает, пытаются запретить эксплуатацию транспортного средства по явно надуманным причинам, и автомобили на дорогах попадают в такое состояние, что диву даешься — как они еще не развалились на части прямо во время движения?

Что касается сотрудников ГАИ, то, пытаясь запретить эксплуатацию транспортного средства при отсутствии неисправностей, перечисленных в п.31.4 ПДД, они ссылаются на п.31.1 Правил. Данный пункт представляет собою декларацию о том, что состояние транспортных средств должно соответствовать нормативным актам и нормативно-технической документации, в т.ч. инструкциям предприятий-производителей. Самое главное: п.31.4 ПДД в случае несоответствия транспортного средства его требованиям

предусматривает такую меру как запрет эксплуатации, а п.31.1 - не предусматривает. Да и нелепо было бы запрещать эксплуатацию транспортного средства из-за всякого несоответствия заводской инструкции по эксплуатации и другим подобным документам.

Вот, например, на автомобиле заводом радиоприемник установлен. А владелец его снял. Если приемник в инструкции упомянут, то это уже — несоответствие... Так что же, из-за этого эксплуатацию запрещать? Да и какая в отсутствии приемников для движения опасность? И таких примеров можно привести сколько угодно.

Кроме того, в ст.37 Закона «О дорожном движении», как и в п.31.4 ПДД, четко говорится о неисправностях, при которых эксплуатация транспортных средств не допускается. Именно это, по закону, — основание для запрета эксплуатации. (Кстати, и в самом пункте Правил содержится ссылка на то, что эксплуатация запрещается именно в соответствии с действующим законодательством.) Согласно ч.2 ст. 19 Конституции, должностные лица органов государственной власти могут действовать только на основаниях, в пределах полномочий и способом, предусмотренными Конституцией и законом. То есть — запретить эксплуатацию транспортного средства только при наличии неисправностей, предусмотренных п.31.4 ПДД.

Потому перечень этих неисправностей нужно четко знать. И аргументированно применять в случае конфликта с сотрудниками ГАИ.

Приведем несколько примеров.

Например, у инспектора претензии по поводу ржавых колесных дисков автомобиля. Здесь нужно сослаться на пп. «е» п.31.4.5 ПДД, где предусмотрено, что основанием для запрета эксплуатации могут быть только отсутствие болта или гайки крепления или трещины дисков и ободов колес. Трещины, но никак не поверхностная коррозия.

Инспектор считает, что недопустимо наличие трещин на лобовом стекле автомобиля. В этом случае нужно сослаться на пп. «а» и пп. «в» п.31.4.7 ПДД. Там указано, что эксплуатация транспортного средства запрещается, когда предусмотренных конструкцией стекол вообще нет, или же на стекла установлены дополнительные предметы, ограничивающие обзорность с места водителя и уменьшающие прозрачность. Между тем, трещина не является дополнительным предметом (и едва ли ограничивает обзорность), а ее наличие само по себе указывает на то, что стекло на месте. Поэтому оснований для запрета эксплуатации нет и в этом случае.

Инспектор считает недопустимым отсутствие брызговиков. Это справедливо только для случая, когда они предусмотрены конструкцией транспортного средства (пп. «е» п.31.4.7 ПДД), если же (как на многих автомобилях иностранных марок) изготовителем они не предусмотрены и не устанавливаются, транспортное средство может эксплуатироваться.

Инспектор обнаружил незначительное подтекание масла из двигателя и полагает, что в таком состоянии автомобиль эксплуатировать нельзя. Нужно предложить ему найти упоминание об этой неисправности в п.31.4 ПДД. Там он таковой не найдет, поскольку повод к запрету эксплуатации - негерметичность топливной системы, а не системы смазки двигателя (п.31.4.6). А следовательно, оснований для изъятия номерных знаков нет.

Список подобных ситуаций может быть бесконечен, потому что узлов и деталей, не упомянутых в п.31.4 ПДД, в автомобиле много, и на транспортном средстве, находящемся в эксплуатации, все они никак не могут работать идеально...

Что делать, если в подобной ситуации убедить инспектора в своей правоте не удалось?

Во-первых, если составляется протокол об административном правонарушении за управление транспортным средством с неисправностью, с которой его эксплуатация не

запрещена, в своем объяснении нужно написать: «Протокол составляется в связи с... (указать неисправность, привлекая внимание инспектора). Данная неисправность не является такой, при наличии которой эксплуатация транспортного средства запрещена на основании п.31.4 ПДД (далее указать, почему именно). Поэтому считаю, что в нарушении ПДД я невиновен, а протокол составлен и номерные знаки изымаются незаконно».

Но в подобной ситуации — это только первый этап.

Ведь номерные знаки все же изъяты, а без них невозможно пользоваться транспортным средством. Поэтому следует в момент изъятия номерных знаков точно узнать у инспектора, в каком подразделении он служит и где будут находиться номерные знаки (обычно это — одно и то же подразделение). После чего следует немедленно явиться туда, предварительно написав на имя руководителя этого подразделения заявление. В нем нужно изложить обстоятельства происшедшего: фамилию и номер нагрудного жетона сотрудника ГАИ; где он задержал водителя; неисправность, в связи с наличием которой были изъяты номерные знаки; незаконность запрета эксплуатации автомобиля в связи с данной неисправностью. В заявлении нужно изложить просьбу вернуть номерные знаки в связи с незаконностью их изъятия и необходимостью дальнейшей эксплуатации автомобиля.

С этим заявлением нужно обратиться к руководителю подразделения ГАИ, а в его отсутствие — к заместителю или дежурному по подразделению. Скорее всего, последует команда номерные знаки вернуть...

Если этого не произойдет, владелец транспортного средства имеет полное право обратиться в суд за возмещением материального и морального ущерба, причиненного незаконным запретом эксплуатации автомобиля.

Еще один аспект проблемы. Некоторые неисправности, при которых эксплуатация транспортных средств запрещается, выражаются в точных значениях определенных параметров. Например, величина уклона, на котором должен удерживать транспортное средство стояночный тормоз, люфт в рулевом управлении, остаточная высота рисунка протектора шин и т.п.

Издак встречаются ситуации, когда все ясно и без измерений. Например, шина вообще не имеет никакого рисунка протектора, напоминая, скорее, гоночный «слик». Но если рисунок протектора присутствует, рулевое управление работоспособно и т.д., для выяснения, имеется ли запрещенная неисправность, однозначно нужны измерения. Поэтому инспектору, предложившему, к примеру, покачать рулем, нужно задать очень простой вопрос: «А у вас есть люфтомер?» Если прибор отсутствует, а наличие неисправности определяется «на глазок», такая, с позволения сказать, диагностика не может быть ни поводом к запрету эксплуатации, ни доказательством по делу об административном правонарушении. Это касается и определения степени прозрачности тонированных стекол, если только с первого взгляда не видно, что они зеркальные, применение которых прямо запрещено п.31.4.7 ПДД.

Если сотрудник ГАИ предложил на уклоне затянуть стояночный тормоз, чтобы проверить, удерживает ли он транспортное средство, можно заявить, что нет никаких доказательств того, что крутизна этого уклона соответствует значениям, указанным в п.31.4.1 ПДД. Едва ли у инспектора окажется при себе уровень, чтобы проверить это.

Опыт показывает, что на дороге (в отличие от организованного техосмотра) соответствующее измерительное оборудование у инспектора оказывается редко. А без применения такого оборудования, повторим, определить наличие многих неисправностей невозможно.

Но даже если измерительное оборудование у инспектора имеется, не все так просто. Ведь для того, чтобы результаты измерений не вызвали сомнений в своей достоверности, нужно, чтобы сами средства измерения соответствовали всем необходимым

требованиям. Это относится не только к проверке технического состояния транспортного средства, но и ко всем остальным измерениям. Например, определению скорости движения транспортного средства.

Каковы же требования к такому измерительному оборудованию?

Они определяются Законом Украины «О метрологии и метрологической деятельности». Согласно ст.2 этого Закона, он распространяется, в числе прочих субъектов, на центральные и местные органы власти, к которым относится и милиция (в том числе подразделения ГАИ).

Согласно ст. 1 Закона, измерение — это отображение физических величин их значениями с помощью эксперимента и вычислений с применением специальных технических средств. Согласно ст.4 Закона, в числе прочих задач метрологической системы — защита граждан от недостоверных результатов измерений и обеспечение основ единства измерений в государстве.

Ст. 15 Закона «О метрологии...» устанавливает, что объектами государственного метрологического контроля и надзора являются работы, проводимые по поручению органов прокуратуры и правосудия. Поэтому в сфере правосудия, в том числе для вынесения постановления, решения или приговора суда, могут использоваться только результаты измерений, проведенных с соблюдением норм этого Закона.

Согласно ст. 9 Закона, средства измерительной техники могут использоваться, если они соответствуют требованиям по точности, установленным для этих средств, в определенных условиях их эксплуатации. Далее в этой же статье указано, что средства измерительной техники, на которые распространяется государственный метрологический контроль (а мы помним, что к таковым относятся приборы, результаты измерения с помощью которых могут быть положены в основу судебного решения, то есть и те, в результате применения которых водителя могут привлечь к административной ответственности), разрешается применять, выпускать из производства и ремонта и т.п. только при условии, что они прошли поверку или государственную метрологическую аттестацию. Те же средства измерительной техники, на которые не распространяется государственный метрологический контроль, разрешается выпускать из производства только при условии, что они прошли калибровку или метрологическую аттестацию. Причем к последним, согласно ст. 18 Закона, относятся средства измерительной техники, применяемые в быту. Распространить это определение на приборы, применяемые ГАИ, явно затруднительно...

Государственная метрологическая аттестация и поверка проводятся соответствующими органами или метрологическими центрами Госстандарта, а результаты такой аттестации или поверки должны быть оформлены соответствующими документами.

В сфере, на которую не распространяется государственный метрологический контроль, он осуществляется метрологическими службами органов государственной власти, предприятий или организаций. Согласно ст.ст.29 — 31 Закона «О метрологии...», средства измерительной техники, на которые не распространяется государственный метрологический контроль, подлежат метрологической аттестации и калибровке, чем и должны заниматься такие службы. Результаты аттестации и калибровки должны быть оформлены соответствующими документами (формы документов утверждает Госстандарт Украины).

Наличие документов об аттестации, поверке или калибровке — это залог того, что результаты измерений точны. Без этого их просто нельзя применять в качестве доказательства по делу.

О наличии таких документов нужно задать вопрос инспектору, применяющему соответствующие средства измерительной техники. Часто их у него не оказывается...

Далее. В соответствии ч.3 ст. 10 Закона «О метрологии...», результаты измерений могут быть использованы при условии, что известны соответствующие характеристики погрешностей в измерениях. Об этом также можно задать вопрос инспектору. Если он не может на такой вопрос ответить — это уже повод к тому, чтобы результаты измерений не могли быть использованы. Как для запрета эксплуатации транспортного средства, так и в качестве доказательства при рассмотрении в суде дела об административном правонарушении.

На все это и нужно обратить внимание сотрудника ГАИ. Если он все же начнет составлять протокол об административном правонарушении, то в объяснении необходимо указать: «Считаю, что факт наличия неисправности не установлен, т.к. измерения ... (указать параметр) не проведены». Это касается случая, когда измерительного оборудования у инспектора не оказалось. Если же оно имеется, но не соответствует перечисленным выше условиям, то следует написать: «Измерения проведены с нарушениями: средство измерительной техники (указать, какое) не снабжено документами, свидетельствующими о том, что оно прошло метрологическую аттестацию, поверку либо калибровку. Лицо, проводившее измерения (сотрудник ГАИ), не смогло сообщить характеристики погрешностей в измерениях, т.е. они ему неизвестны. Все эти обстоятельства, согласно ст.ст.1, 2,4, 9, 10, 15, 17-20, 29-31 Закона Украины «О метрологии и метрологической деятельности», препятствуют проведению измерений. По указанной причине измерения, проведенные с нарушениями законодательства, не могут служить источником доказательств по делу об административном правонарушении».

Затем, если номерные знаки изъяты, нужно обратиться с заявлением к руководителю соответствующего подразделения ГАИ. В заявлении должны быть изложены те же аргументы незакононости действий инспектора и просьба о возвращении номерных знаков. Как правило, столкнувшись с аргументированной защитой водителем своих прав, их возвращают... Если же этого не происходит, то владельцу автомобиля остается обратиться в суд за компенсацией материального и морального ущерба.

У читателя может возникнуть вопрос: почему, говоря о проверках технического состояния транспортных средств, в том числе и с применением измерительной техники, мы не упомянули о контроле токсичности выхлопа? Разве на газоанализаторы, применяемые для такого контроля, не распространяются перечисленные нормы Закона «О метрологии...»? Безусловно, распространяются. И нужно применять эти нормы. Но в случае проверки токсичности юридические аргументы, возможные для защиты интересов водителя, этим далеко не исчерпываются. Вот об этом мы сейчас и поговорим. Проверка токсичности отработавших газов — вещь очень распространенная. Проверяют транспортные средства, находящиеся в эксплуатации и на техосмотре, проверяют сотрудники ГАИ на дороге, на въездах в некоторые регионы, да еще действует «на большой дороге» экологическая милиция... Кажется, все, кому не лень, «проверяют СО». И, наверное, не найдется водителя, чей автомобиль не подвергался бы такой проверке. При этом почти никто — ни из проверяющих, ни из проверяемых, — не подозревает, каким образом урегулирована законом эта ситуация. И, соответственно, на что имеет право он, а на что — другая сторона. И когда автомобиль эксплуатировать можно, а когда — нет.

Связано это с тем, что нормы относительно большинства параметров, важных для определения состояния автомобиля, есть непосредственно в п.31.4 ПДД, но к составу отработавших газов это не относится. Касательно этого параметра все необходимые величины содержатся в других нормативных актах. В ПДД прямо указано, в каких: в пп. «а» п.31.4.6 имеется ссылка на «установленные стандартами нормы».

Каковы эти нормы? И каким образом они должны применяться, чтобы это не противоречило закону?

Основным документом, который определяет нормы содержания вредных веществ в отработавших газах автомобилей с бензиновыми двигателями и способы измерения, является принятый еще в союзные времена ГОСТ 17.2.2.03-87. Обратившись к нему, можно извлечь немало полезного.

Итак, что же интересного содержится в этом ГОСТе?

Например, он не распространяется на целый ряд категорий автомобилей. Если те, которые имеют полную массу менее 400 кг или максимальную скорость до 50 км/ч и т.п., встречаются сравнительно редко, то другие – более распространены. Так, требования ГОСТа по токсичности не распространяются на автомобили с роторными и двухтактными двигателями. Те и другие хоть и нечасто, но попадаются на наших дорогах. Роторные двигатели, например, устанавливаются на некоторых моделях автомобилей «Мазда». Двухтактными моторами комплектовались легковые автомобили производства ГДР («Трабант» и «Вартбург»), которых в нашей стране до сих пор эксплуатируется не так уж мало.

Еще одно исключение: требования ГОСТа не распространяются на автомобили высшего класса. В СССР к таковым относились легковые автомобили, предназначавшиеся для обслуживания должностных лиц высокого и высшего уровня – ЗИМ, «Чайка», ЗИС и ЗИЛ различных моделей, причем только старые модели в небольших количествах имелись в частном пользовании. Ныне можно иногда встретить, к примеру, частную «Чайку». Но главное — к высшему классу (по советской классификации) относится большое количество автомобилей иностранных марок, в том числе и довольно распространенные (например, представительские «Мерседесы» и БМВ с большим рабочим объемом двигателя, а также целый ряд американских автомобилей). Понятно, далеко не все из них новые, но даже у самых древних таких автомобилей проверять токсичность отработавших газов и запрещать их эксплуатацию за превышение установленных норм нельзя: нормы эти — не для них!

Список этих исключений несколько изменен украинским стандартом 3649-97: теперь стандарт не распространяется на транспортные средства, максимальная скорость которых установлена изготовителем до 25 км/ч; с двигателем, имеющие не менее 4 колес и с полной массой до 1 т; с нагрузкой на ось не более 115 кН. Однако, как будет показано ниже, в соответствии с нормами Конституции, которые регулируют, в каких случаях нормативный акт может иметь обратную силу, эти изменения распространяются только на транспортные средства, выпущенные после вступления нового стандарта в силу. А конструкция таких автомобилей, как правило, вполне позволяет привести выхлоп в соответствие со стандартом.

Но самое интересное даже не это. ГОСТ распространяется, как указано в преамбуле, на автомобили, «изготавливаемые и эксплуатируемые в СССР».

Что касается территории действия, то стандарт, конечно, сейчас распространяется на Украину. Но примененная формулировка означает, что стандарту должны соответствовать автомобили, которые и производятся, и эксплуатируются в нашей стране. Как те, что произведены у нас и идут на экспорт, так и эксплуатируемые в нашей стране иномарки под действие ГОСТа, получается, не подпадают (иначе было бы, если бы ГОСТ распространялся на автомобили, «изготавливаемые или эксплуатируемые в СССР»). При этом никакие последующие подзаконные акты не могут расширить сферу действия старого союзного ГОСТа. Вносить изменения в него – бессмысленно, потому что он принят Госстандартом уже не существующего СССР и действует в соответствии с п.1 Переходных положений Конституции. Союзные нормативные акты действуют в Украине в части, не противоречащей украинскому законодательству, но ни один закон не предусматривает полномочий украинских ведомств вносить

изменения в нормативный акт, по сути, другого государства. (А действовать способом, который прямо не указан в законе, государственные органы не имеют права в соответствии со ст. 19 Конституции Украины.) Менять же сферу действия нормативного акта, которая определена им самим, не внося в такой акт изменений — это юридический нонсенс. Мы же не можем сказать, например: ни в Уголовный, ни в Уголовно-процессуальный кодексы, ни в Кодекс об административных правонарушениях мы изменений не вносим, но за превышение скорости теперь будем карать в уголовном порядке. Или: в УПК изменений не внесли, но права подсудимого ограничили. Суд-то все равно должен именно нормами УПК руководствоваться... Каждое изменение сферы регулирования тех или иных отношений должно надлежащим образом юридически оформляться... По этой причине нельзя пытаться найти в ГОСТе то, чего в нем нет, и распространить его на те сферы, регулирование которых не предусматривалось его создателями. Например, будет противоречить закону распространение каким-либо ведомственным актом требований по токсичности на все автомобили, независимо от того, соответствуют ли они вышеуказанному условию: «про-изводятся и эксплуатируются в СССР». По сути, это будет означать: одни требования ГОСТа мы применяем, а другие требования того же ГОСТа — отбрасываем, хотя в сам стандарт изменений вносить не имеем права.

Поэтому, если более поздние ведомственные нормативные акты иначе трактуют (расширяют) сферу действия союзного ГОСТа без внесения в него изменений, то понимать это следует так: сфера действия ГОСТа определяется в соответствии с новым нормативным актом (например, в тех случаях, когда что-то старым стандартом не регулировалось вообще), но... за исключением тех случаев, на которые ГОСТ 17.2.2.03-87 заведомо не распространялся.

Каждый водитель, кажется, наизусть зазубрил цифры допустимого содержания СО (на него проверяют чаще всего) - 1,5% на холостых оборотах, 2% — на повышенных. Однако не все знают о примечании: при проверке автомобилей, находящихся в эксплуатации, органами ГАИ, первая цифра повышается до 3%. Понятно, что сам инспектор далеко не всегда говорит об этом водителю, бывает, что номера снимают, если выявляют машину с содержанием СО 2,5%...

Когда нужно осуществлять контроль токсичности? ГОСТ дает ответ и на этот вопрос. При эксплуатации автомобилей — не реже ТО №2 или ремонта узлов, влияющих на токсичность. При ТО автомобилей индивидуальных владельцев и, опять же, ремонте систем, влияющих на токсичность. При капитальном ремонте — но только после заводской обкатки. И при серийном выпуске автомобилей. Но указания ГОСТа о периодичности проверок имеют более важное значение. Из формулировок ГОСТа недвусмысленно следует: проверка проводится при ТО или ремонте, осуществляемых по иной причине. Но направлять автомобиль на какое-либо техобслуживание только для того, чтобы < проверить СО» и, если надо, отрегулировать карбюратор — недопустимо! Как и требовать от водителя не предусмотренный никакими законами и не указанный в п.2.1 ПДД в качестве документа, который водитель должен иметь при себе, «талон токсичности».

«Принудительное техобслуживание» противоречит и законодательству о защите прав потребителей, а если на него направляют (под страхом наказания или запрета эксплуатации автомобиля) сотрудники государственных органов власти, — и антимонопольному.

Не предусмотрена проверка токсичности и при продаже автомобиля, в том числе и комисионной. Нельзя проверять автомобили, не прошедшие обкатку после капремонта двигателя — у такого автомобиля детали еще не приработались, зазоры в двигателе могут быть большими, отсюда и повышенное содержание СО-Стандарт регулирует и методику измерений и требования к измерительным приборам, причем достаточно детально. Воспроизво-

дить все эти требования здесь, вероятно, не имеет смысла, поэтому остановимся только на некоторых. Так, при проведении измерений положено использовать подключаемый к двигателю автомобиля тахометр для определения повышенной частоты вращения. Необходимость его подключения (как и требования к точности) прямо оговорены стандартом, а поскольку это — измерительный прибор, на него распространяются приведенные выше нормы Закона «О метрологии...». Отсюда следует, что нельзя использовать для этой цели штатный тахометр автомобиля (к моменту принятия стандарта уже несколько лет выпускались оснащенные этими приборами автомобили ВАЗ), а тем более недопустимо определять обороты «на слух» или другим подобным способом.

Однако нужно помнить, что ГОСТ - это все-таки не закон. Наоборот — он является актом ведомственным, а следовательно, подзаконным. А поскольку принят во времена СССР, в нынешней Украине действует в той части, в которой не противоречит ее Конституции и законам.

Применение стандартов регулируется Законом Украины «О стандартизации». В нем есть положения, которые серьезнейшим образом ограничивают сферу применения стандартов как таковых.

Так, ч.1 ст.2 указывает, что действие этого Закона «...распространяется на субъектов хозяйствования независимо от формы собственности и видов деятельности, органы государственной власти, а также на соответствующие общественные организации». Обратим внимание: физических лиц, не занятых предпринимательской деятельностью, в этом списке нет. Даже если они являются владельцами автомобилей.

Итак, правило первое: на частных владельцев транспортных средств, не используемых для предпринимательской деятельности, стандарты не распространяются.

Ст.4 Закона «О стандартизации» процитируем полностью: «Объектами стандартизации являются продукция, процессы и услуги (далее — продукция), в частности материалы, составляющие, оборудование, их совместимость, правила, процедуры, функции, методы или деятельность». Еще более четкое определение продукции дается в ст.1 Закона «О подтверждении соответствия» (регулирующем смежную сферу — сертификации): «Продукция - любое изделие, процесс или услуга, изготовляемый, осуществляемый или предоставляемый для удовлетворения общественных нужд».

Отсюда следует: «продукцией», то есть объектом, на который распространяется сфера стандартизации (а следовательно, и действие стандартов как таковых), не может быть изделие, находящееся в эксплуатации. Такое изделие, в т.ч. и транспортное средство, можно называть как угодно: вещью, имуществом, — но это не продукция. Продукцией оно являлось, когда «изготавливалось и предоставлялось для удовлетворения общественных нужд», то есть в период производства и первичной реализации. Кроме того, стандартизация распространяется на «процессы или услуги», например, по техническому обслуживанию транспортных средств. Поэтому при ремонте должно быть обеспечено соответствие стандартам.

Ответственность за это несет именно предприятие, выполнявшее ремонт. Но не владелец автомобиля. Он, во-первых, вообще не субъект стандартизации (если это - физическое лицо). А во-вторых, эксплуатация им своего транспортного средства не подпадает под определение «продукции», которая является объектом стандартизации. Да и разве можно стандартизировать такую «частную» деятельность? Это все равно, что штрафовать за нарушение стандартов хозяйку, готовящую «неправильные» блюда у себя на кухне для членов собственной семьи...

Следовательно, правило второе: стандарты распространяются на выпускаемые и реализуемые новые транспортные средства, а также на услуги по ремонту и техниче-

скому обслуживанию транспортных средств. Но не распространяются на транспортные средства, находящиеся в эксплуатации и потому не являющиеся «продукцией».

Мало того. Ст.5 Закона «О стандартизации» предусматривает, в числе прочих принципов стандартизации, «соответствие стандартов законодательству». То есть, прежде всего, Конституции Украины.

Ст.58 Конституции предусматривает, что нормативно-правовые акты (к которым принадлежат и стандарты) не имеют обратной силы, за исключением случаев, когда устраняют или смягчают ответственность за правонарушения. Сами стандарты никакой ответственности не вводят и не устраняют, не смягчают и не ужесточают. Следовательно, обратной силы иметь не могут.

Итак, правило третье: стандарты в принципе не могут распространяться на продукцию, в том числе и транспортные средства, выпущенные до их принятия.

Мы установили, каковы правила применения стандартов в соответствии с действующим законодательством. Теперь посмотрим, каким образом это влияет на возможность запрета эксплуатации транспортных средств из-за «неправильного» состава отработавших газов.

Вспомним формулировку пп. «а» п.31.4.6 ПДД: он запрещает эксплуатацию транспортных средств, у которых «содержание вредных веществ в отработавших газах или их дымность превышают ус-тановленные стандартами нормы».

С учетом установленных законодательством правил применения стандартов эту норму следует трактовать так: «Запрещается эксплуатация транспортных средств (за исключением тех, на которые действие стандарта не распространяется), выпущенных и реализованных в период после принятия стандарта, принадлежащих субъектам предпринимательской деятельности и органам власти, у которых в момент их выпуска и первичной реализации или выпуска из ремонта, связанного с двигателем и его системами, влияющими на состав, отработавших газов, содержание вредных веществ в отработавших газах или их дымность превышают (превышали) установленные нормы».

Повторим, это прямо вытекает из правил применения стандартов, установленных действующим законодательством. А из всего изложенного следует, что нельзя запрещать из-за повышенного содержания тех или иных веществ или дымности в отработавших газах эксплуатацию, во-первых, всех частных транспортных средств; во-вторых, всех транспортных средств иностранных марок; в-третьих, всех транспортных средств, выпущенных до вступления в силу соответствующего стандарта; в-четвертых, всех транспортных средств, находящихся в эксплуатации, кроме выпускаемых из ремонта, связанного с системами, влияющими на токсичность отработавших газов. Ведь получается так: нормы содержания соответствующих веществ или дымности отработавших газов устанавливаются стандартами, а на эти транспортные средства стандарты не распространяются по закону; значит, для них, под действие стандартов не подпадающих, такие нормы не установлены и не действуют, и, следовательно, их водители не могут оказаться нарушителями соответствующего пункта ПДД...

Что же делать водителям таких автомобилей (а также автомобилей высшего класса, с двухтактными или роторными двигателями и т.п.), если их наказывают «за СО», а с автомобиля снимают номерные знаки?

Во-первых, в своем объяснении к протоколу об административном правонарушении следует записать: «Согласно п.31.4.6 ПДД, нормы содержания определенных веществ в отработавших газах, а также их дымности установлены стандартами. Действие стандарта на мой автомобиль не распространяется, т.к. автомобиль выпущен до принятия стандарта (или: принадлежит частному лицу, не являющемуся предпринимателем, находится в эксплуатации и

не проходил в последнее время ремонта систем, влияющих на состав отработавших газов, или выпущен за пределами СССР и Украины, имеет роторный или двухтактный двигатель, относится к высшему классу. В случае необходимости нужно указать несколько этих обстоятельств), на основании положений ст.58 Конституции Украины, ст.ст.2, 4, 5 Закона Украины «О стандартизации», ст. 1 Закона «О подтверждении соответствия» (определение понятия «продукция»), положений ГОСТ 12.2.2.03-87. На основании изложенного считаю, что требования ПДД не нарушал, т.к. стандартами указанные в п.31.4.6 нормы для моего автомобиля не установлены, поскольку эти стандарты на него не распространяются. Поэтому в совершении административного правонарушения считаю себя невиновным». Разумеется, в случае, если измерения проводились с нарушением норм Закона «О метрологии...», это также нужно указать.

Если, несмотря на это, номерные знаки изымают, действовать нужно уже описанным выше способом: обратиться с заявлением (в котором изложена та же правовая аргументация) к руководству подразделения, сотрудник которого изъял номерные знаки. Если это не возымело действия, можно обращаться в суд за возмещением материального и морального ущерба.

Кстати, отправляясь в поездку по южным регионам Украины, где на дорогах часто встречаются посты по проверке токсичности, имеет смысл на всякий случай запастись заранее отпечатанными бланками объяснений и заявлений, связанных с этим (оставив свободное место для номера протокола, к которому прилагается объяснение, и для фамилии и должности лица, которому адресовано заявление). Ведь правовая аргументация здесь достаточно объемная, и обстоятельств нужно перечислить много. И делать это «на коленке» не очень удобно.

Конечно, лучше всего, когда автомобиль в хорошем состоянии, карбюратор отрегулирован, а талон токсичности лежит «у сердца» вместе с водительским удостоверением и техпаспортом. Но и это не освобождает от необходимости быть готовым отстаивать свои права перед «борцами за экологию». Ведь состав отработавших газов может измениться и из-за некачественного топлива, и из-за какой-то внезапно возникшей неисправности... А все это, право, не стоит сорванных планов или, к примеру, испорченного отпуска.

И еще одно. Некоторое время назад руководство МВД отменило приказ №83, которым, в частности, было запрещено сотрудникам ГАИ производить контроль состояния транспортных средств прямо на дороге. Между прочим, в преамбуле самого приказа указывалось, что издан он во исполнение норм Законов Украины «О дорожном движении» и «О милиции». Означает ли отмена этого приказа, что теперь их соблюдать сотрудникам ГАИ не нужно?..

Это тема отдельного разговора (впрочем, об этом уже много говорилось и писалось, в том числе и автором этих строк). Пока же разберемся: а имеют ли право вообще сотрудники ГАИ контролировать состояние транспортного средства на дороге? Предоставляет ли им такое право закон?

Пп. «б» п.2.4 ПДД требует от водителя дать возможность сотруднику милиции проверить техническое состояние транспортного средства. Однако как это согласуется с обязанностями водителя, предусмотренными законом? (Как мы помним, согласно ст. 19 Конституции Украины, никто не может быть принужден делать то, что не предусмотрено законом. То есть подзаконным актом, — а к таковым относятся и ПДД, — не может быть установлена новая обязанность гражданина, которая законом не предусмотрена.)

П. 14 ст. 11 позволяет милиции проводить осмотры транспортных средств (об ограничениях, которые накладывает на этот процесс ныне действующая редакция УПК, мы уже говорили). Очевидно, что под определение такого осмотра подпадает и технический осмотр.

Однако порядок его проведения, как и обязанности в этом отношении других лиц, данной нормой не определяются. Обязанности водителя, в том числе и касательно предоставления транспортного средства для контроля его состояния, определяются Законом «О дорожном движении». Согласно ст.35 этого Закона, транспортные средства, принимающие участие в дорожном движении, подлежат обязательному государственному техническому осмотру в порядке, установленном Кабинетом Министров Украины. Транспортные средства, не прошедшие такой осмотр, к дальнейшей эксплуатации не допускаются. Согласно ч.2 ст. 16 этого Закона, водитель обязан, кроме прочего, своевременно предоставлять транспортное средство на государственный технический осмотр. Тот самый, порядок проведения которого определен Кабмином...

Нас сейчас интересует не весь порядок, а то, установлена ли периодичность такого осмотра?

Да, установлена п.3 Правил проведения государственного технического осмотра автомобилей, автобусов, мототранспорта и прицепов. В зависимости от категории и принадлежности транспортного средства эта периодичность отличается, но дело сейчас не в этом. Дело в том, что проведение проверок технического состояния транспортных средств не во время государственного технического осмотра, а прямо на дороге не предусмотрено ни этими правилами, ни Законом Украины «О дорожном движении». В котором, кстати, обязанность водителя предоставлять транспортное средство на государственный технический осмотр — есть, а вот обязанности предоставлять его для проверки технического состояния прямо на дороге - нет. И вообще такого понятия как проверка технического состояния в этом законе нет. Государственный технический осмотр — есть (и четко прописана необходимость его проведения, обязанность водителей в этой связи и последствия непрохождения). А «проверки» - нет!

А это значит, что и проводить ее сотрудники ГАИ не имеют права. Потому что, согласно той же ст. 19 Конституции Украины, будучи должностными лицами органа государственной власти (милиции), имеют право действовать только на основании, в пределах полномочий и способами, прямо предусмотренными законом. И, соответственно, действий, на которые по закону полномочий не имеют, совершать не могут. Даже в том случае, если такие «полномочия» прописаны в подзаконном (а точнее - противозаконном) нормативном акте.

Поэтому водитель, не согласный с тем, что на него составлен протокол об административном правонарушении за управление транспортным средством с неисправностями, с которыми его эксплуатация запрещена, а с транспортного средства изъяты номерные знаки, может в своем объяснении на протокол, а потом в заявлении на имя начальника подразделения ГАИ (о возврате номерных знаков) указать: «Проводя проверку технического состояния транспортного средства «а дороге, отдельную от государственного технического осмотра, сотрудники ГАИ действовали в нарушение положений ст. 19 Конституции Украины и с превышением своих должностных полномочий, поскольку такая проверка не предусмотрена ни ст.35 Закона Украины «О дорожном движении», ни Правилами проведения государственного технического осмотра автомобилей, автобусов, мототранспорта и прицепов, на которые в указанной норме закона имеется ссылка, а обязанность водителя предоставлять транспортное средство для такой проверки не предусмотрена ч.2 ст. 16 Закона «О дорожном движении». Следовательно, проведение такой проверки является нарушением действующего законодательства. Согласно ст.62 Конституции Украины, обвинение (в том числе и в совершении административного правонарушения) не может базироваться на доказательствах, полученных с нарушением закона».

После этого наказание водителя за управление транспортным средством с неисправностями, исключающими его эксплуатацию, будет едва ли возможным. (Если дело все же будет рассматриваться судьей, то необходимо заявить ходатайство о его закрытии.) И, если номерные знаки все же не будут возвращены, у водителя есть все основания добиваться через суд возмещения материального и морального ущерба.

Это актуально

ЧЕТЫРЕ ШАГА, ЧТОБЫ ОСПОРИТЬ ШТРАФ ГАИ

Водители привыкли к новым штрафам — их собрали, по данным Госказначейства, уже более 30 млн. грн., а работники ГАИ — к работе по-новому: за это время они выписали админпостановлений на 100 млн. грн. Такой высокий разрыв между количеством постановлений и объемом выплаченных штрафов свидетельствует о том, что в период экономического кризиса и массовой безработицы людям настолько высокие штрафы просто не по карману.

Между тем отдельные гаишники злоупотребляют властью и требуют взятки. Согласно «открытому письму газете «Сегодня» от Департамента ГАИ МВД Украины», за месяц действия нового законодательства, было выявлено 15 фактов злоупотреблений, а 13 сотрудников были уволены за «здирицтво». Правда, количество постановлений, вынесенных освобожденными от своих должностей взяточниками, не называется, но можно предположить, что таких было сотни.

Предпосылки для злоупотреблений со стороны рядовых инспекторов создает низкая зарплата — по их словам, это 1500-1600 грн., а озвученные главным гаишником Сергеем Коломийцем 3-4 тыс. грн. простые гаишники называют «мечтой». Второй фактор, который влияет на нарушения ПДД — дороги несоответствующего уровня. В таких условиях рискует быть оштрафованным даже самый дисциплинированный водитель.

Однако решение инспектора — приговор еще не окончательный. По словам заместителя начальника ГАИ МВД Украины Сергея Левченка, «водитель имеет право оспорить постановление в течение 10 дней после вынесения». Мы попробовали выяснить, насколько реально это сделать на практике, если вы не согласны с инспектором, и обратились за помощью к киевским юристам: адвокату объединению «Кредо» Вадиму Володарскому, адвокату «Киевского правозащитного союза потребителей» Алексею Святогору и судье суда Подольского района города Киева Станиславу Ноздрякову.

КАК ДОКАЗАТЬ ПРАВОТУ

Правозащитники говорят о том, что обжаловать решение работника ГАИ, если вы с ним не согласны, нужно обязательно. Дело в том, что за совершение ряда нарушений повторно в течение года предусмотрены жесточенные взыскания — финансовое наказание по верхней черте штрафной вилки, лишение права управления, общественные работы, административный арест. «Повторным» может оказаться каждое следующее нарушение.

Шаг 1. Откладывайте рассмотрение дела

По словам адвоката Вадима Володарского, «в ст. 268 КоАП, которая определяет права лица, привлекаемого к админответственности, сказано про право на юрпомощь, сбор и предоставление доказательств. А согласно ст. 33 КоАП, при выборе наказания по админнарушению должна учитываться личность правонарушителя, его финансовое положение».

При «рассмотрении» дела об админнарушении сотрудником ГАИ на месте, соблюсти все эти права нереально — не возить же с собой адвоката постоянно. Это значит, что водитель может указать в протоколе, что нуждается в помощи адвоката, хочет пре-

доставить документы, характеризующие личность и материальное положение. Для этого и просит отложить дело. «Игнорирование сотрудником милиции этих прав будет грубым нарушением, следовательно, обжалование постановления в суде повлечет его отмену», — комментирует господин Володарский.

Судья Ноздряков подтвердил, что для вынесения решения по админделу характеристика личности человека значение имеет. «В законе не зря предусмотрена штрафная «вилка», значит, наказание за одно и тоже нарушение в зависимости от ситуации может быть разным». Например, в зависимости от уровня дохода водителя и степени проступка наказание за нарушение скорости может быть 255, а может и 340 грн. За ДТП судья может назначить высокий денежный штраф «богатому» человеку, а временно безработному, для которого заплатить штраф является проблемой, — общественные работы.

Шаг 2. Указывайте замечания в протоколе

В соответствующей графе протокола по админнарушению водитель имеет право подать свои объяснения по сути нарушения. Здесь нужно написать все аргументы с несогласием по поводу штрафа. Обязательно следует указать свидетелей, в том числе и пассажиров своего автомобиля, которые могут подтвердить невиновность. В обязательном порядке проследите, чтобы в незаполненных графах протокола стояли прочерки (можно в виде буквы Z) — во избежание дописок. Обязательно напишите в пояснении, что свою вину не признаете и согласно ст. 268 КоАП Украины просите отложить рассмотрение дела.

Шаг 3. Проверьте протокол и постановление

Сотрудник ГАИ обязан выдать на месте копию протокола, а если на месте выносится постановление об административном правонарушении — копию постановления. «Проследите, чтобы данные совпадали с оригиналом протокола, включая данные самого сотрудника, составившего протокол и/или постановление. Соблюдение всех нюансов поможет успешно защищаться в суде, а также обжаловать постановление», — отмечает Володарский.

Шаг 4. Жалуйтесь в срочном порядке

«Чтобы обжаловать несправедливый вердикт, лучше всего обратиться с соответствующей жалобой к начальнику управления ГАИ, работник которого вынес постановление в течение 10 дней (иначе жалобы не рассматривают, либо требуют оправдательные причины)», — советуют в пресс-службе ГАИ МВД Украины, мотивируя тем, что это — простой и быстрый путь. Однако, согласно законодательству, сделать это можно и через подачу жалобы в районный суд по месту вынесения постановления.

В жалобе следует указать все аргументы относительно «неправоты» гаишника, подкрепив их ссылками на ПДД или другими законодательными актами (лучше попросить подготовить документы профессионала-юриста, стандартная цена за эту услугу в Киеве — 50-80 грн./документ), также следует обязательно подтвердить свое мнение доказательствами — показаниями свидетелей, фото- и видеоматериалами и пр. (на крайний случай, подойдут даже записи с мобильного телефона).

В прежнем законодательстве, если суд принимал решение, не устраивающее водителя, опротестовать его было большой проблемой. Дело в том, что в КоАП-е прошлой редакции была фраза о том, что по админделам решения районного суда являются окончательными. В нынешних изменениях ввели процедуру полноценной апелляции. Но водителям нужно учесть, что апелляцию необходимо подать в течение 10 дней после вынесения постановления судом первой инстанции по делу.

Нужно ли приобретать бумажку?

Когда по 5 ТВ-каналу 10 дней назад начальник ГАИ Луганской области великодушно пообещал водителям не применять санкции в виде 425-850 грн. штрафа за управление транспортным средством без временного регистрационного талона (далее - бумажка) и в Луганском ГАИ возникла очередь за бумажкой, мне стало жаль луганчан.

Когда неделю назад по каналу «1+1» начальник ГАИ Украины г-н Коломиец обрадовал киевских водителей, что за отсутствие бумажки не будут штрафовать аж до 1 февраля 2009 г., ведь Киев не Луганск («В очередь, сукины дети!», - как сказал бы Шариков), мне стало смешно.

Когда за последнюю неделю мне позвонили порядка десяти моих самых дисциплинированных днепровских клиентов с вопросом «Нужно ли приобретать бумажку?», меня порвало. И я решил ответить на вопрос.

Понятие «временный регистрационный талон» появилось в Украине в Правилах дорожного движения (далее - ПДД), утвержденных постановлением Кабинета министров Украины от 10.10.2001г. №1306 (введены в действие с 1 января 2002 года). Т.е. в тот период, когда представители высших эшелонов власти могли абсолютно безнаказанно вставить свое паразитическое звено в денежный поток государственного бюджета, «протянуть» на законодательном либо подзаконном уровне любую постанова.

Это вам не мелочь по карманам тырить, а получить денежки с каждого четвертого водителя страны! Согласно пункту 2.1. ПДД, «Водій механічного транспортного засобу повинен мати при собі:

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».

Невзирая на то, что ГАИ вырывало у нотариусов (заверяющих доверенности на право управления автомобилем) хороший кусок хлеба, нотариат молчал. Самое смешное то, что действующие ПДД, кроме свидетельства о собственности и бумажки, не предполагают никакого другого документа, подтверждающего право управления автомобилем: ни доверенности, ни договора аренды и т.д.

Таким образом нашего водителя еще в 2002 году поставили в стойло, хотя не имели на это ни малейших законных оснований. Приведу два аргумента, которые подчеркивают правовую ничтожность временного регистрационного талона.

Аргумент 1-ый: доверенность. Институт представительства был оформлен 20 веков назад в Древнем Риме и до настоящего момента в мире практически не претерпел изменений. Доверенность - документ, подтверждающий право представителя совершать действия в интересах представляемого. Доверенность на право управления автомобилем в Украине заверялась нотариально.

До 1 января 2004 года. Вступивший 1 января 2004 года в силу Гражданский Кодекс (ст.ст. 244, 245) дал право гражданам использовать простую письменную форму доверенности в случае, если в полномочия представителя не входит заключение сделки, которая будет заверяться нотариально (конечная сделка).

Другими словами, доверенность на право управления автомобилем может выдаваться его владельцем в простой письменной форме, не требующей нотариального заверения. Кстати, до момента вступления в силу Гражданского Кодекса Украины, все зако-

нотательные (подзаконные) акты, в том числе и п. 2.1 б) ПДД Украины, должны были быть приведены с ним в соответствие.

Аргумент 2-ой: собственность. «Каждый имеет право владеть, пользоваться и распоряжаться своей собственностью...» согласно ст.41 Конституции Украины - закона прямого действия. Законному владельцу абсолютно все равно, какие формальные ограничения вводит бездарная власть на распоряжение его собственностью. Для передачи автомобиля в управление другому лицу достаточно лишь доброй воли владельца передать автомобиль и техпаспорт водителю. Так живет весь мир. Наши же Президент, Парламент и областное ГАИ хотят жить по созданным ими правилам за счет водителей.

Что делать?

Практический совет. Не тратить деньги и время на приобретение бумажки. В протоколе написать одну лишь фразу - «правонарушения не совершал». Пусть попробуют поставить на штрафплощадку либо оштрафовать в нарушение Конституции Украины. Тем более, что в ч.1 ст.126 Кодекса об административных правонарушениях Украины ничего не сказано о регистрационном талоне. А если все-таки выпишут штраф, то 10-дневный срок обжалования неправомерного постановления по вертикали: начальник ГАИ отдела - района - области - Украины - 1-й суд - апелляционный - кассационный, - приведет к 2-х годичному ступору вышеобозначенной системы.

Выбросите даже из головы временный регистрационный талон. И управляйте спокойно. История рассудит, кто здесь - «временные».

Ю. Литвиненко, юрист Днепропетровской областной общественной организации «Один союз автолюбителей», Лица»

ПРИЛОЖЕНИЕ

К ОСНОВНЫМ ПОЛОЖЕНИЯМ ПО ДОПУСКУ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ К ЭКСПЛУАТАЦИИ И ОБЯЗАННОСТЯМ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Настоящий Перечень устанавливает неисправности автомобилей, автобусов, автопоездов, прицепов, мотоциклов, мопедов, тракторов, других самоходных машин и условия, при которых запрещается их эксплуатация. Методы проверки приведенных параметров регламентированы ГОСТом 25478—91 “Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки”.

1. Тормозные системы

1.1. При дорожных испытаниях не соблюдаются следующие нормы эффективности торможения рабочей тормозной системой:

Наименование	Тормозной путь (м), не более	Установившееся замедление (м/с ²), не менее
Одиночные транспортные средства:		
- легковые автомобили и их модификации для перевозки грузов	12,2(14,5)	6,8(6,1)
- автобусы с разрешенной максимальной массой до 5 т включительно	13,6(18,7)	6,8(5,5)

- то же свыше 5 т	16,8(19,9	---
- грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой до 3,5 т включительно	15,1(19,0)	5,7(5,4)
- то же от 3,5 до 12 т включительно	17,3(18,4)	5,7(5,7)
- то же свыше 12 т	16,0(17,7)	6,2(6,1)
- двухколесные мотоциклы и мопеды	7,5(7,5)	5,5(5,5)
- мотоциклы с боковым прицепом	8,2(8,2)	5,0(5,0)
Автопоезда, тягачами которых являются:		
- легковые автомобили и их модификации для перевозки грузов	13,6(14,5)	5,9(6,1)
- автобусы с разрешенной максимальной массой до 5 т включительно	15,2(18,7)	5,7(5,5)
- то же свыше 5 т	18,4(19,9)	5,5(5,0)
- грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой до 3,5 т включительно	17,7(22,7)	4,6(4,7)
- то же от 3,5 т до 12 т включительно	18,8(22,1)	5,5(4,9)
- то же свыше 12 т	18,4(21,9)	5,5(5,0)

примечания:

1. Значения тормозного пути и установившегося замедления, приведенные в скобках, распространяются на транспортные средства, производство которых было начато до 1 января 1981 г.

2. Испытания проводятся на горизонтальном участке дороги с ровным, сухим, чистым цементно - или асфальтобетонным покрытием при скорости в начале торможения 40 км/ч — для автомобилей, автобусов и автопоездов и 30 км/ч - для мотоциклов и мопедов. Транспортные средства испытывают в снаряженном состоянии с водителем путём однократного воздействия на орган управления рабочей тормозной системой.

3. Эффективность рабочей тормозной системы транспортных средств может быть оценена и по другим показателям в соответствии с ГОСТом 25478—91.

1.2. Нарушена герметичность гидравлического тормозного привода.

1.3. Нарушение герметичности пневматического и пневмогидравлического тормозных приводов вызывает падение давления воздуха при неработающем двигателе более чем на 0,05 МПа (0,5 кгс/см²) за 15 минут после полного приведения их в действие.

1.4. Не действует манометр пневматического или пневмогидравлического тормозных приводов.

1.5. Стояночная тормозная система не обеспечивает неподвижное состояние:

- транспортных средств с полной нагрузкой - на уклоне до 16% включительно;
- легковых автомобилей и автобусов в снаряженном состоянии - на уклоне до 23% включительно;
- грузовых автомобилей и автопоездов в снаряженном состоянии — на уклоне до 31% включительно.

2. Рулевое управление

2.1. Суммарный люфт в рулевом управлении превышает следующие значения

Тип транспортного средства:	Суммарный люфт (градусов) не более
легковые автомобили и созданные на их базе грузовые автомобили и автобусы	10
автобусы	20
грузовые автомобили	25

2.2. Имеются не предусмотренные конструкцией перемещения деталей и узлов; резьбовые соединения не затянуты или не зафиксированы установленным способом.

2.3. Неисправен или отсутствует предусмотренный конструкцией усилитель рулевого управления или рулевой демпфер (для мотоциклов).

3. Внешние световые приборы

3.1. Количество, тип, цвет, расположение и режим работы внешних световых приборов не соответствуют требованиям конструкции транспортного средства.

примечание

На транспортных средствах, снятых с производства, допускается установка внешних световых приборов от транспортных средств других марок и моделей.

3.2. Регулировка фар не соответствует требованиям ГОСТа 25478-91.

3.3. Не работают в установленном режиме или загрязнены внешние световые приборы и световозвращатели.

3.4. На световых приборах отсутствуют рассеиватели либо используются рассеиватели и лампы, не соответствующие типу данного светового прибора.

3.5. Установка проблесковых маячков не соответствует требованиям стандарта.

3.6. Спереди транспортного средства установлены световые приборы с огнями красного цвета или световозвращатели красного цвета, а сзади - белого цвета, кроме фонарей заднего хода и освещения регистрационного знака, световозвращающих регистрационного, отличительного и опознавательного знаков.

4. Стеклоочистители и стеклоомыватели ветрового стекла

4.1. Не работают в установленном режиме стеклоочистители.

4.2. Не работают предусмотренные конструкцией транспортного средства стеклоомыватели.

5. Колеса и шины

5.1. Шины легковых автомобилей имеют остаточную высоту рисунка протектора менее 1,6 мм, грузовых автомобилей - 1 мм, автобусов - 2 мм, мотоциклов и мопедов - 0,8 мм.

примечание

Для прицепов устанавливаются нормы остаточной высоты рисунка протектора шин, аналогичные нормам для шин транспортных средств – тягачей.

5.2. Шины имеют местные повреждения (пробои, порезы, разрывы), обнажающие корд, а также расслоение каркаса, отслоение протектора и боковины.

5.3. Отсутствует болт (гайка) крепления или имеются трещины диска и ободьев колес.

5.4. Шины по размеру или допустимой нагрузке не соответствуют модели транспортного средства.

5.5. На одну ось автобуса, легкового автомобиля или прицепа к нему установлены диагональные шины совместно с радиальными или шины с различным рисунком протектора.

6. Двигатель

6.1. Содержание вредных веществ в отработавших газах и их дымность превышают величины, установленные ГОСТом 17.2.2.03-87 и ГОСТом 2193-75.

6.2. Нарушена герметичность системы питания.

6.3. Неисправна система выпуска отработавших газов.

7. Прочие элементы конструкции

7.1. Отсутствуют предусмотренные конструкцией транспортного средства зеркала заднего вида, стекла.

7.2. Не работает звуковой сигнал..

7.3. Установлены дополнительные предметы или нанесены покрытия, ограничивающие обзорность с места водителя, ухудшающие прозрачность стекол, влекущие опасность травмирования участников дорожного движения.

примечание

На верхней части ветрового стекла автомобилей и автобусов могут прикрепляться прозрачные цветные пленки. Разрешается применять тонированные стекла промышленного изготовления (кроме зеркальных), свстопропускание которых соответствует требованиям ГОСТа 5727-88. Допускается применять шторы на окнах автобусов, а также жалюзи и шторы на задних стеклах легковых автомобилей при наличии с обеих сторон наружных зеркал заднего вида.

7.4. Не работают предусмотренные конструкцией замки дверей кузова или кабины, запоры бортов грузовой платформы, запоры горловин цистерн и пробки топливных баков, механизмы регулировки положения сиденья водителя, аварийные выходы и устройства приведения их в действие, привод управления дверьми, спидометр, тахограф, противоугонные устройства, устройства обогрева и обдува стекол.

7.5. Отсутствуют предусмотренные конструкцией заднее защитное устройство, грязезащитные фартуки и брызговики.

7.6. Неисправны тягово-сцепное и опорно-сцепное устройства тягача и прицепного звена, а также отсутствуют или неисправны предусмотренные их конструкцией страховочные тросы (цепи). Имеются люфты в соединениях рамы мотоцикла с рамой бокового прицепа.

7.7. Отсутствуют

- на автобусе, легковом и грузовом автомобилях, колесных тракторах медицинская аптечка, огнетушитель, знак аварийной остановки (мигающий красный фонарь);
- на грузовых автомобилях с разрешенной максимальной массой свыше 3,5 т и автобусах с разрешенной максимальной массой свыше 5 т — противооткатные упоры (не менее двух);
- на мотоцикле с боковым прицепом - медицинская аптечка знак аварийной остановки (мигающий красный фонарь).

7.8. На транспортных средствах, не принадлежащих оперативным и специальным службам, используются проблесковые маячки, звуковые сигналы с чередованием тонов и цветографические схемы, предусмотренные ГОСТом P50574-93.

7.9. Отсутствуют ремни безопасности, если их установка предусмотрена конструкцией транспортного средства.

7.10. Ремни безопасности неработоспособны или имеют видимые надрывы на ляжке.

7.11. Регистрационный знак транспортного средства не отвечает требованиям стандарта.

7.12. На мотоцикле нет предусмотренных конструкцией дуг безопасности.

7.13. На мотоциклах и мопедах нет предусмотренных конструкцией подножек, попечных рукояток для пассажиров на седле.

7.14. Отсутствуют предусмотренные конструкцией или установлены без согласования с предприятием - изготовителем транспортного средства или иной уполномоченной на то организацией дополнительные элементы тормозных систем, рулевого управления и иных узлов и агрегатов, требования к которым регламентируются настоящим Перечнем.

ПОЛНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ НОВЫХ ШТРАФОВ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД ОТ 15 НОЯБРЯ 2008

Закон України „Про внесення змін та доповнень до КУпАП” від 24.09.2008			
Статті КУпАП	Фабула статей у новій редакції	Заходи адмінвпливу	
80	Випуск в експлуатацію автомобілів, літаків, суден та інших пересувних засобів і установок, у яких вміст забруднюючих речовин у відпрацьованих газах, а також рівень впливу фізичних факторів, здійснюваного, утворюваного ними під час роботи, перевищують установлені нормативи	Штраф від 1360 -1700 грн	Н
81	Експлуатація громадянами автотранспортних та інших пересувних засобів і установок, у яких вміст забруднюючих речовин у відпрацьованих газах, а також рівень впливу фізичних факторів, здійснюваного, утворюваного ними під час роботи, перевищують установлені нормативи	Штраф від 510 – 850 грн	Н
121ч.1	Керування водіями транспортними засобами, що мають несправності гальмової системи, рульового управління, тягово-зчіпного пристрою, зовнішніх світлових приладів (темної пори доби) чи з іншими технічними несправностями, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація їх забороняється, або переобладнаними з порушенням відповідних правил, норм і стандартів, або такими, що своєчасно не пройшли державного технічного огляду, -	Штраф від 340 – 425 грн	І
121ч.2	Керування водіями транспортними засобами, які використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів, що мають несправності, передбачені частиною першою цієї статті, або технічний стан і обладнання яких не відповідає вимогам стандартів, правил дорожнього руху і технічної експлуатації -	Штраф від 680 – 850 грн	І
121ч.3	Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною першою або другою цієї статті,	ЛПУ на строк від 3 до 6 міс або адмін арешт на строк від 5 до 10 діб.	Суд
121ч.4	Порушення правил користування ременями безпеки або мотошоломами -	Штраф від 51 – 85 грн	І

121ч.5	Керування водіями транспортними засобами, не зареєстрованими або не перереєстрованими в установленому порядку, без номерного знака або з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає вимогам стандартів, або з номерним знаком, закріпленням у не встановленому для цього місці, закритим іншими предметами чи забрудненим, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знака з відстані 20 метрів, перевернутим чи не освітленим, а також без талону про проходження державного технічного огляду чи з талоном, що не належить цьому засобу, чи не відповідає вимогам стандарту або підробленим, -	Штраф від 170 – 255 грн	I
121 ч.6	Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною п'ятою цієї статті	Штраф від 255 -510 грн або гр роб на строк від 13 до 40 год, з опл вил ТЗ чи без такого.	Суд
121 ¹ ч.1	Експлуатація водіями транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах, знищені або підроблені, -	Штраф від 255 – 340 грн	I
121-2 ч1	Перевезення водіями транспортних засобів, що працюють у режимі маршрутних таксі, пасажирів понад максимальну кількість, передбачену технічною характеристикою транспортного засобу або визначену в реєстраційних документах на цей транспортний засіб, а також перевезення водіями транспортних засобів, що здійснюють міжміські чи міжнародні перевезення, пасажирів, кількість яких перевищує кількість місць для сидіння, передбачену технічною характеристикою транспортного засобу або визначену в реєстраційних документах на цей транспортний засіб, -	Штраф 170-255 грн	I
121 ² ч.2	Порушення водіями транспортних засобів, що працюють у режимі маршрутних таксі, правил зупинки під час здійснення посадки (висадки) пасажирів -	Штраф від 255 – 340 грн	I
121 ² ч.3	Перевезення пасажирів на автобусному маршруті протяжністю понад 500 км одним водієм, - тягне за собою накладення штрафу від десяти до п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян”;	Штраф від 170 – 255 грн	I
122 ч.1	Перевищення водіями транспортних засобів встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на двадцять кілометрів на годину, порушення вимог дорожніх знаків та розмітки проїзної частини доріг, правил перевезення вантажів, буксирування транспортних засобів, зупинки, стоянки, проїзду пішохідних переходів, ненадання переваги у русі пішоходам на нерегульованих пішохідних переходах, а так само порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатись тротуарами чи пішохідними доріжками, -	Штраф від 255 – 340 грн	I

122ч.2	Порушення водіями транспортних засобів правил проїзду перехресть, зупинок транспортних засобів загального користування та ненадання переваги в русі маршрутним транспортним засобам, порушення правил обгону і зустрічного роз'їзду, безпечної дистанції або інтервалу, розташування транспортних засобів на проїзній частині, порушення правил руху автомагістралями, користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при початку руху чи зміни його напрямку, використання цих приладів та їх переобладнання з порушенням вимог відповідних стандартів, користування водієм під час руху транспортного засобу засобами зв'язку, не обладнаними технічними пристроями, що дозволяє вести перемови без допомоги рук (за винятком водіїв оперативних транспортних засобів під час виконання ними невідкладного службового завдання), а так само порушення правил навчальної їзди, -	Штраф від 425 – 510 грн	І
122ч.3	Перевищення водіями транспортних засобів встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на п'ятдесят кілометрів на годину, проїзд на заборонний сигнал світлофора або жест регулювальника, ненадання переваги в русі транспортним засобам аварійно-рятувальних служб, швидкої медичної допомоги, пожежної охорони, міліції, що рухаються з увімкненими спеціальними світловими або звуковими сигнальними пристроями, а так само порушення правил зупинки, стоянки, що створюють перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеці руху, -	Штраф від 510 – 680 грн, або гр роб на строк від 30 до 40 годин	Суд
122ч.4	Порушення, передбачені частинами першою, другою або третьою цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки, а саме: примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вживати інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян, що підтвержені фактичними даними, а саме: поясненнями особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, свідків, показань технічних приладів та засобів фото- і відео спостереження та іншими документами, -	Штраф від 680 – 850 або ЛПУ від 6 до 12 місяців	Суд
122 ²	Невиконання водіями вимог працівника міліції про зупинку транспортного засобу	Штраф від 153 – 187 грн або ЛПУ від 3 до 6 міс	Суд
122 ⁴	Залишення водіями ТЗ іншими учасниками дор. руху на порушення встановлених правил місця ДТП, до якої вони причетні	Штраф від 255 – 306 грн або гр роб від 30 до 40 год, або адмінарешт від 10 до 15 діб	Суд
1225	Порушення порядку встановлення і використання спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв	Штраф від 850 – 1020 грн з конфіскацією спец пристроїв або без такої	Суд

123 ч.1	Вїзд на залізничний переїзд на заборонений сигнал світлофора або коли до переїзду наближається поїзд	Штраф від 340 – 425 грн	І
123 ч.2	Інші порушення правил проїзду залізничних переїздів, крім передбачених частиною першою цієї статті	Штраф від 255 – 340 грн	І
123 ч.3	“Порушення, передбачені частиною першою або другою цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки, та підтверджені фактичними даними, а саме :поясненнями особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, свідків, показань технічних приладів та засобів фото- і відео спостереження та іншими документами, -	Штраф 340 – 680, або ЛПУ від 1 до 2 років, або гр роб 40 – 60 годин	Суд
124	Порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна , -	Штраф від 340 – 425 грн або ЛПУ на строк від 6 до 12 міс	Суд
124 ¹	Ненадання т.з працівникам міліції та медичним працівникам	Штраф від 68 – 136 грн	Н
125	Інші порушення правил дорожнього руху	Попередження	І
126ч.1	Керування транспортними засобами водіями, які не мають при собі або не пред'явили чи не передали для перевірки посвідчення водія відповідної категорії, талона до нього, реєстраційних та інших документів, що підтверджують право користування чи розпорядження транспортним засобом, а у випадках, передбачених законодавством, належно оформленого дорожнього (маршрутного) листа або документів на вантаж, що перевозиться, ліцензійної картки на транспортний засіб, а так само поліса (договору) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката "Зелена картка"),	Штраф від 425 – 850 грн	І
126 ч.2	Керування транспортним засобом особою, яка не має права керування таким транспортним засобом, або передача керування транспортним засобом особі, яка не має права керування таким транспортним засобом, -	Штраф від 510 – 595 грн	Н
126 ч.3	Керування транспортним засобом особою, позбавленою права керування транспортними засобами, -	Штраф від 510 – 850 грн	Н
127 ч.1	Непокора пішоходів сигналам регулювання, перехід ними проїзної частини у невстановленому місті	Штраф від 51 – 85 грн	І
127 ч. 2	Порушення правил дорожнього руху особами, що керують велосипедами, гужовим транспортом і погоничами тварин, т.з, обладнаними двигуном з робочим об'ємом до 50 куб.см ”;	Штраф від 85 – 136 грн	І
127 ч.3	Ті самі порушення, вчиненні особами, зазначеними в ч.1,2 скоєні в стані алкогольного сп'яніння	Штраф від 136 – 170 грн	І
127 ч.4	Порушення, передбачені частиною першою або другою цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки, -	Штраф від 170 – 255 грн або гр роб від 20 до 40 год	Суд

127 ¹ ч.1	Порушення порядку перевірки технічного стану транспортного засобу Неналежне проведення перевірки технічного стану транспортного засобу та видача відповідного документа про його технічну справність	штраф на особу, відповід за видачу документа про тех справність ТЗ від 1530 – 1700 грн	Н
127 ¹ ч. 2	Видача талону про проходження державного технічного огляду без документа, що підтверджує технічну справність транспортного засобу	тягне за собою наклад штрафу на посад осіб від 1530 – 1700 грн	Н
128	Випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан, обладнання або комплектність яких не відповідає вимогам правил і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху, технічної експлуатації, переобладнаних без відповідного погодження, не зареєстрованих у встановленому порядку, таких, що не пройшли державного технічного огляду або без поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката "Зелена картка") чи без ліцензійної картки на транспортний засіб, без відміток у дорожньому листі про проходження щозмінного медичного огляду та контролю технічного стану, а також направлення в рейс одного водія при здійсненні пасажирських перевезень на автобусному маршруті протяжністю понад 500 кілометрів -	Штраф від 680 – 850 грн	Н
128 ч. 2	Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною першою цієї статті,	Штраф від 850 - 1360	Н
128 ¹ ч.1	Порушення або невиконання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, на підприємствах, в установах та організаціях усіх форм власності під час виготовлення та ремонту транспортних засобів і деталей до них або встановлення на них інших предметів додаткового обладнання, не передбаченого конструкцією транспортного засобу, а також під час будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів і дорожніх споруд -	Штраф від 1700 –2040 грн	Н
128 ¹ ч.2	Порушення, передбачені частиною першою цієї статті, що спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажів, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, -	Штраф від 2550 – 3060 грн	Н
129 ч. 1	Допуск до керування ТЗ, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції”;	Штраф від 425 – 850 грн	Н
129 ч.2	Допуск до керування ТЗ, які не мають права керування	Штраф від д 340 – 680 грн	Н

130 ч. 1	Керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а так само відмова особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, -	Штраф 2550 – 3400 грн або гр роб від 40 до 50 годин або адмінарешт 7 – 10 діб	Суд
130 ч. 2	Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною першої цієї статті, –	ЛПУ на 2 – 3 роки з опл вил ТЗ чи без такого, або гр роб 50 – 60 год або адмінарешт 10-15 діб, на інш осіб - з оплат вил ТЗ чи без такого, або гр роб 50 – 60 год або адмінарешт 10-15 діб,	Суд
130 ч. 3	Дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені особою, яка двічі протягом року піддавалась адміністративному стягненню за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, за відмову від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, -	ЛПУ на 10 років з оплат вил ТЗ, на інших осіб – опл вил	Суд
130 ч. 4	Вживання водієм транспортного засобу після дорожньо-транспортної пригоди за його участю алкоголю, наркотиків, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, що входять до офіційно затвердженого складу аптечки або призначені медичним працівником) або після того, як транспортний засіб був зупинений на вимогу працівника міліції, до проведення уповноваженою особою медичного огляду з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, чи до прийняття рішення про звільнення від проведення такого огляду, -	ЛПУ від 2 до 3 років, або адмінарешт 10 – 15 діб	Суд
132 ¹	Порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів, правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами –	Штр від 510 – 680 грн, на посад осіб – від 680 -850 грн	Н
133 ¹ ч. 8	Зберігання транспортних засобів, що використовуються для перевезення пасажирів на комерційній основі, поза встановленими місцями їх стоянки, -	Штраф від 680 – 850 грн	Н

133 ч. 9	Перевезення пасажирів чи вантажів водієм, що не пройшов щозмінного передрейсового медичного огляду водіїв транспортних засобів, або перевезення без проведення передрейсового контролю технічного стану транспортних засобів	Штраф від 510 – 680 грн	Н
139 ч. 1	Пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів, трамвайних колій, технічних засобів регулювання дорожнього руху, самовільне знімання, закриття чи встановлення технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для дорожнього руху, в тому числі забруднення дорожнього покриття, або невжиття необхідних заходів до їх усунення та попередження інших учасників руху про небезпеку, що виникла, або невжиття посадовими особами, відповідальними за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, громадянами - суб'єктами господарської діяльності заходів до заборони руху підвідомчих технологічних транспортних засобів, сільськогосподарської техніки і машин на гусеничному ході автомобільними дорогами і вулицями, покриття яких може бути пошкоджене, -	Штр від 510 – 680 грн або гр роб від 30 до 40 год	Суд
139 ч. 2	Порушення, передбачені частиною першою цієї статті, що спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажів чи іншого майна, -	Штраф від 510 – 680 грн або гр роб 40 – 60 годин посадові особи від 680-850 грн або гр.. роб 40-60 год	Суд
140 ч. 1	Порушення правил, норм, стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дор. руху при утриманні ВШМ	Штраф від 1020– 1360 грн	Н
140 ч. 2	"Порушення визначеного законодавством порядку погодження (інформування) з Державною автомобільною інспекцією: встановлення рекламоносіїв, технічних засобів організації дорожнього руху, проведення будь-яких робіт на автомобільних дорогах, вулицях, залізничних переїздах; розроблення проектної документації на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та об'єктів дорожнього сервісу; здійснення пасажирських перевезень за встановленими маршрутами руху транспортних засобів загального користування -	Штраф від 340 – 425 грн, на посад осіб – 510 – 680 грн	Н
140 ч. 3	Порушення нормативів щодо обладнання місць впровадження робіт	Штраф від 510 – 680 грн на посад осіб від 680 – 850 грн	Н
140 ч. 4	Порушення, передбачені частинами першою, другою або третьою цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна,	Штраф від 680 – 850 грн, на посад осіб від 850 – 1020 грн або адмінарешт 5 – 10 діб	Суд
188-28	Невиконання законних вимог (приписів) посадових осіб Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України щодо усунення порушень правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, -	Штраф від 255-340 грн	Суд

ЮРИСТЫ - ПРАКТИКИ СОВЕТУЮТ

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 него. 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 заковывать 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) необ-

ходимо, 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 ст.ст.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.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.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. ((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, ссылаться 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 поубавятся. 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!

РАССУЖДЕНИЯ О ВЗЫСКАНИЯХ

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, пишет Украина Криминальная. В современном мире все решают технологии, под которыми можно понимать предполагаемую прогнозируемую последовательность и слаженность тех или иных действий, направленных на достижение 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 большого воображения инициаторов и вдохновителей Закона об усилении ответственности. Прежде всего, все почему-то скромно умалчивают, что норма о «двойном» размере штрафа на-

бирает 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 штрафанули 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 возмутятся - 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 отли-

чается 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, устанавливают, 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 никуда 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 прибором» 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 мо-

жешь 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 выше 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, неже-

ли 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 коле-

сят 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 неположенном месте автомобилем. Подъехав к последнему, публика из кабины, воровато 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 саботажа 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...