



ПЕРЕКРЕСТОК ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ СУДЕБ

.....стр. 2



ПРОИЗВОЛ

ЛУТУГИНСКИЙ «БЕРМУДСКИЙ ТРЕУГОЛЬНИК»

.....



- Вам неправомерно выписали штраф сотрудники ГАИ?
- Вам причинен моральный и материальный вред при ДТП?
- Вас незаконно признали виновником ДТП?
- Вас обманула страховая компания?

В таком случае обращайтесь
в частное предприятие

«АВТО-ЮРИСТ»

Юридические услуги

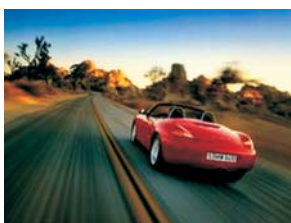
- правовая помощь по защите прав и интересов подозреваемого, обвиняемого, подсудимого по ст. 286 УК Украины /ДТП/;
- правовая помощь потерпевшему по ст. 286 УК Украины /ДТП/;
- представительство по обжалованию постановлений об отказе в возбуждении уголовных дел по ДТП;
- представительство по обжалованию постановлений о прекращении уголовных дел по ст.286 УК Украины /ДТП/;
- представительство в суде по гражданским делам о возмещении материального и морального вреда в результате ДТП;
- обжалование постановлений ГАИ о наложении штрафов за нарушение ПДД;
- консультации по ДТП, спорным вопросам с ГАИ и страховыми компаниями.

Тел. 050-592-97-22, 066-956-16-70, 099-448-24-30
E-mail: avtourist-dtp@mail.ru
<http://www.avtourist.at.ua/>

Автотехническая экспертиза

Исследование обстоятельств дорожно-транспортных происшествий и разрешение следующих вопросов:

- располагал ли водитель в данной дорожной обстановке технической возможностью избежать столкновения с другим автомобилем (наездом на пешехода)?



- находились ли действия водителя, в данной дорожной обстановке, с технической точки зрения в причинной связи с наступившим происшествием?

Тел. 050-592-97-22, 066-956-16-70, 099-448-24-30
E-mail: avtourist-dtp@mail.ru
<http://www.avtourist.at.ua/>

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ОБЩЕСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ «ЗАЩИТА ПРАВ ВОДИТЕЛЕЙ» - ДАНЧЕНКО Виктор Иванович

тел.050-592-97-22, 099-448-24-30

Членам общественной организации
«ЗАЩИТА ПРАВ ВОДИТЕЛЕЙ»

предоставляются бесплатные консультации:

- по вопросам, связанным со страховыми компаниями;
 - по наложенным штрафам инспекторами ГАИ в отношении членов организации;
 - по фактам дорожно-транспортных происшествий.
- При этом водителям, которые вступили в общественную организацию, предоставляются бесплатные юридические услуги:
- обжалование постановлений о наложении штрафов инспекторами ГАИ;
 - обжалование постановлений по административным делам вынесенных судами;
 - жалобы в компетентные органы на страховые компании;
 - жалобы на неправомерные действия сотрудников ГАИ;
 - представительство в судах при рассмотрении админпротоколов.

Членом общественной организации может быть лицо которому исполнилось 16 лет, которое подало заявление о вступлении и оплатило членские взносы из расчета за один месяц - 30 гривен. После вступления в ряды общественной организации выдается членский билет установленного образца и стикер на лобовое стекло. При предъявлении данного удостоверения юристу общественной организации, водителям предоставляются бесплатные консультации и услуги в тех городах, где работают общественные организации, независимо от того в каком городе подано заявление о вступлении. Членам общественной организации по почте бесплатно будет приходить газета «Авто-Юрист»

ДОНЕЦКАЯ ОБЛАСТЬ

- г. Горловка - ул. Интернациональная, 12а, ТОЦ Мебельный город, офис 309, КАРПЕНКО Вячеслав Юрьевич, тел. 52-01-13, 050-063-63-77
- г. Дружковка - ул. Ленина, 24, (нотариальная контора), ЦЫМБАЛЮК Владимир Григорьевич, тел. 050-250-54-84
- г. Константиновка - ул. Левоневского, 30, РУЖИЦКИЙ Виталий Викторович, тел. (06272) 2-26-91, 099-290-79-06
- г. Макеевка - Гвардейский район, ул. Таежная, 1к, офис 105, ПАНЧЕНКО Александр Николаевич, тел. 050-967-02-92, 067-603-12-30.
- г. Мариуполь - проспект Победы, 51/32, БАРАНЕНКО Татьяна Михайловна, моб. 098-317-36-75, 097-323-09-34, просп. Ленина, 31 юридическая компания «Фемид», тел. 098-204-63-56, 095-535-13-43
- г. Славянск - бульвар Пушкина, 3, ЗЕМЛЯНСКИЙ Юрий Викторович тел. (06262) 3-42-76, моб. 050-518-16-98
- г. Снежное - ПИРОЖКОВ Николай Алексеевич, тел. 099-156-38-20
- г. Торез - ПИРОЖКОВ Николай Алексеевич, тел. 099-156-38-20
- г. Харциз - пер. Максименко, 1, Юридическая фирма «Закон», КУДИН Олег Геральдович, тел. 099-054-27-36, МАКСИМЕНКО Дмитрий Александрович, тел. 050-202-74-61
- г. Шахтерск - ул. Ленина, 51, ШЕЛУДЬКО Дмитрий Викторович, моб. 050-638-55-93, ОВСЯННИКОВ Андрей Александрович, тел. 050-03-00-256, КОЙНАШ Олег Григорьевич, тел. 095-053-11-70

ЛУГАНСКАЯ ОБЛАСТЬ

- г. Антрацит - ул. Кирова, 1/31, тел. 050-592-97-22, 066-956-16-70, ХОХЛОВ Эдуард Сергеевич, тел. 099-021-39-43, КУРОЧКА Андрей Борисович, тел. 050-661-92-07.
- г. Алчевск - ул. Липовенка, 15/43, ЛЕЩЕНКО Олег Анатольевич, тел. 066-728-60-14.
- г. Красный Луч - ул. Лилии Литвяк, 5, ТАРАСЕНКО Алена Алексеевна, тел. 050-661-92-07
- г. Луганск - ул. Лермонтова, 1-6 (ОСК Лугань), офис №115, КОВАЛЕНКОВ Роман Александрович, тел. 099-704-08-40
- г. Лутугино - ул. Ленина, 89-а, ПАНАРИНА Наталья Георгиевна, тел. 050-689-36-81
- г. Молодогвардейск - ул. Коцюбинского, 19/1, ЛЕНКЕВИЧ Роман Владимирович, тел. 095-464-64-88
- г. Ровеньки - ул. Коммунистическая, 6 ТД «Маяк», ЛЕВЧЕНКО Валентина Васильевна, тел. 050-250-73-67
- г. Свердловск - ул. Дзержинского, 3, БОНДАРЕНКО Алексей Владимирович, тел. 097-982-25-65

ХАРЬКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

- г. Харьков - пер. Донбассовский, 17, РОЗОВЕНКО Артем Петрович, тел. 066-887-86-10
- г. Люботин - СИДОРОВА Татьяна Павловна, тел. 063-852-90-57
- г. Изюм - ЗИНЬКЕВИЧ Любовь Алексеевна, тел. 095-168-43-37
- пгт. Боровая, 14 квартал, 11/9, ЕГУПОВ Николай Григорьевич, тел. 066-660-68-66.

TOYOTA Mercedes-Benz MITSUBISHI CHEVROLET BMW HONDA OPEL

МАГАЗИН
Кампус
АВТО

АВТОЗАПЧАСТИ

К ИНОМАРКАМ
В НАЛИЧИИ И ПОД ЗАКАЗ
**МАСЛА, ФИЛЬТРЫ,
АВТОХИМИЯ
КУЗОВНЫЕ ЧАСТИ
XENON**

г.Антрацит, ул.Петровского 25
РЕЖИМ РАБОТЫ 8.00-18.00 тел.:095-179-67-97,

ШИНОМОНТАЖ

АВТОМОЙКА
У Т Н К
г.Антрацит, ул.Ростовская, 15-г
в районе ТЦ "Россия"

Режим работы:
8⁰⁰ - 20⁰⁰

М.Т.:066-845-19-39
3-51-59

РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ В ГАЗЕТЕ
«АВТО-ЮРИСТ» тел. 050-592-97-22

ПЕРЕКРЕСТОК ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ СУДЕБ

В нашей газете публиковалась не одна статья о судьбах совершенно невиновных граждан, которые оказавшись в ненужное время и в ненужном месте, в силу своей неосведомленности и противоправных действий представителей закона, становились виновниками ДТП, на которых, в прямом смысле этого слова, «вешали» все, что можно «повесить» и обвиняли во всем. Со временем же, когда человек обращался в юридическую

контору «Авто-Юрист», разобравшись во всем, опытные юристы доказывали обратное, что еще раз указывает на тот факт, что, к сожалению, многие представители закона, мягко говоря, не чисты на руку, и все это носит коррупционный характер. История, которая имела место быть в 2009 году, и о которой в дальнейшем пойдет речь, осложнялась еще и тем, что одним из участников ДТП являлся представитель закона.

Случилось это 2 июня 2009 года около 16.30, Таранов Юрий Александрович, забрав своего 10-летнего сына, ехал домой с работы, на перекрестке дорог улиц Петровского и Ростовской в г. Антрацит, находясь на светофоре по ул. Петровского со стороны рынка, Таранов Ю.А. остановил свой автомобиль, так как горел красный сигнал светофора. С левой стороны стоял автомобиль ВАЗ-21093, так как на данном участке дороги две полосы в одном направлении, и у него горел левый сигнал поворота. Автомобиль Таранова Ю.А. OPEL-ZAFIRA и рядом стоящий ВАЗ-21093, после включения зеленого сигнала светофора, одновременно начали движение. Во встречном направлении, Таранов Ю.А. увидел автомобиль, который двигался навстречу, без указателей поворотов прямо. ВАЗ-21093 начал притормаживать, и Таранов Ю.А. подумал, что он стал пропускать встречный транспорт. После того, как его передняя часть поравнялась с передней частью ВАЗ-21093, Таранов слева увидел автомобиль ВАЗ-2104, красного цвета, который двигался по ул. Ростовская на красный сигнал светофора без включенных сигналов sireны и мигалок. Таранов Ю.А. сразу же среагировал на опасность, применив экстренное торможение, к несчастью ДТП невозможно было избежать. Ко всему прочему автомобиль ВАЗ-2104 принадлежал Управлению государственной службы охраны при ГУМВД Украины в Луганской области, за рулем находился Денисов Д.В. Через два дня после данного ДТП Тарановым Ю.А. было подано заявление на имя прокурора г. Антрацит. Кроме этого показания Таранова Ю.А. и показания Денисова Д.В. в значительной степени расходились, несмотря на то, что имелось несколько свидетелей данного дорожно-транспортного происшествия, показания которых в полной мере соответствовали показаниям Та-

ранова Ю.А., однако прокуратура их вовсе не опрашивала.

После безрезультатных обращений в прокуратуру последовало обращение в Антрацитовский суд, но и здесь ничего добиться не удалось.

Хочется обратить внимание на то, что к несчастью в автомобиле Таранова Ю.А. находился его 10-летний сын, который после ДТП получил сильнейшее психическое потрясение, так как ребенок явился непосредственным свидетелем случившегося. Да и сам Таранов Ю.А., никогда не жаловавшийся на проблемы с давлением, пережил гипертонический криз, явившийся следствием данного ДТП. Неспособность доказать свою правоту, еще более усугубляло и к тому непростую ситуацию. Ощущение было, словно никто не слышит и не понимает, или просто не хочет слышать, понимать и принимать. Почему же наши жизни и жизни наших детей так «дешево стоят» на наших «дорогах» и перекрестках жизни?! Почему идет разделение на «простых смертных», которые всегда и во всем виноваты, и на «баловней судьбы», в основном это место занимают представители закона?! Почему нет равенства на дорогах?! До каких же пор коррупция будет буквально «вредить» законности и бесчинствовать на дорогах и в кабинетах чиновников различных рангов?!

Еще один факт данного ДТП невозможно оставить без внимания, большинству жителей г.Антрацит известен тот факт, что на данном перекрестке установлены камеры наблюдения, вот только работают они, почему-то только тогда, когда это необходимо нашим инспекторам ГАИ! Данное дорожно-транспортное происшествие, по идее, должно было быть зафиксировано на камерах, однако оказалось, что в тот злополучный момент, камеры не работали, уж слишком много совпадений, причем исключительно в пользу сотрудника милиции.

На протяжении всего времени, практически с первого дня ДТП, опытные юристы юридической конторы «Авто-Юрист», не прекращали борьбу за справедливость, не смотря на многочисленные противоправные действия со стороны большинства представителей закона. Естественно, что справедливости добиться было очень сложно, на это указывает и тот факт, что со времени ДТП прошло больше двух лет, однако, благодаря слаженным действиям юристов «Авто-Юриста», стало возможным. После того, как в зале судебного заседания под сомнение было поставлена автотехническая экспертиза, выполненная сотрудниками НИЭКЦ при УМВД Украины в Луганской области, в июне 2010г. была проведена повторная автотехническая экспертиза Харьковским научно-исследовательским институтом судебных экспертиз, из которой следовало, что в действиях водителя автомобиля «OPEL ZAFIRA» Таранова Ю.А. не усматривается несоответствий требованиям ПДД Украины, которые с технической точки зрения, находились бы в причинной связи с возникновением данного дорожно-транспортного происшествия. Техническая возможность избежать данное ДТП для водителя автомобиля ВАЗ-2104 Денисова Д.В. определялась выполнением им требований п. 8.10 Правил дорожного движения Украины, для чего у него не было преград технического характера. Кроме того, в соответствии с выводами дополнительной судебной автотехнической экспертизы от 22.11.2010г., которая была назначена по просьбе представителя ответчика, Денисова Д.В., показания водителя автомобиля ВАЗ-2104 являются технически несостоятельными.

Во всей этой запутанной истории радовать может только одно, не все еще в нашей стране продано и куплено, не все подчиняется «за-



конам» коррупции. Доказательством является тот факт, что 23.05 2011г. Апелляционный суд г. Луганска вынес решение по удовлетворению жалобы Таранова Ю.А., а именно: было отменено решение

Антрацитовского суда, кроме этого, Таранов Ю.А. был оправдан, а его требования о возмещении морального и материального вреда были удовлетворены в сумме 27 683 грн.

Комментарий директора ЧП «Авто-Юрист» Данченко В.И.

Данное дорожно-транспортное происшествие, на первый взгляд, довольно обыденное, однако осложняется оно тем, что одним из участников явился человек с погонями, это уже говорит о последствиях. К сожалению, в нашей стране, представители закона имеют преимущества на дорогах, причем, не только в тех случаях, когда это действительно предписано по закону. Явными были ложные показания гражданина Денисова Д.В., который находился за рулем ВАЗ-2104 принадлежащей Управлению государственной службы охраны при ГУМВД Украины в Луганской области, причем его ложные показания подтвердил и водитель ВАЗ-21093, и очевидцы ДТП, находившиеся в автомобиле ВАЗ-2104, хотя данные показания являлись технически несостоятельными. Из показаний многочисленных свидетелей следует, что автомобиль ВАЗ-2104 на перекрестке двигался на красный сигнал светофора, причем двигался без включенной звуковой сигнализации, о чем свидетельствуют показания тех же многочисленных свидетелей. Все это опровергает показания очевидцев, которые в тот момент находились в автомобиле ВАЗ-2104 и, по всей видимости, просто выгораживали своего сослуживца. Действия же прокуратуры г. Антрацит, куда не однократно обращался Таранов Ю.А., носят, мягко говоря, коррупционный характер. Много фактов этого ДТП изначально было опущено, на многое закрывали глаза, множество, явно ложных показаний, принимали за действительные, очень странным считаю тот факт, что именно в этот день и именно в это время камеры наблюдения на перекрестке не работали. И, как всегда, повторюсь, в который раз, экспертами-автотехниками НИЭКЦ при УМВД Украины в Луганской области неверно было выполнено заключение автотехнической экспертизы. Однако добиться справедливости нам все же удалось, как бы сложно нам не было.

Уважаемые читатели и автолюбители, я, в очередной раз, призываю Вас быть избирательными и не идти на поводу у коррупционной системы. Слаженная работа наших опытных юристов - это гарант Вашего успеха! Никогда не отчаивайтесь, мы всегда готовы прийти к Вам на помощь! Главное - верьте, справедливость должна восторжествовать!

тогда в автомобиле находились председатель общественной организации «Защита прав водителей» - Данченко В.И. и пенсионер МВД - Кутовой В.В., однако им тогда не удалось убедить инспектора Ерёмченко М.В. в том, что нанесенная разметка и дорожные знаки на данном участке проезжей части не соответствуют ГОСТу и противоречат сами себе. Вот только суд своим решением отменил постановление инспектора Ерёмченко М.В. Создается не безосновательное впечатление, что инспектора ГАИ Ерёмченко М.В. и Стребков С.А. умышленно, находясь на данном отрезке дороги, зная обо всех «подводных камнях», о том, что разметка на асфальтном покрытии нанесена вопреки дорожным знакам и не соответствует ГОСТу, производят съемку своей видеокамерой и составляют протоколы на совершенно невиновных водителей, вместо того, чтобы написать предписание в дорожную службу о несоответствии дорожных знаков и разметки ГОСТу. А ведь, сколько водителей, попало в эту ловушку?! Возникает невольный вопрос: «Почему разметку у нас рисуют, и знаки ставят не в помощь водителю, а для заработка нерадивому инспектору ГАИ?», а вслед за этим вопросом возникает еще один: «Действительно ли инспектора ГАИ находятся на службе, дабы обеспечить и контролировать безопасность на дороге?!» Обидно до боли осознавать суровый факт, что, к сожалению, наша жизнь и жизни наших детей на дорогах, измеряются в денежных единицах. Ведь немало дорожно-транспортных происшествий произошли по вине несоответствия дорожных знаков и разметки ГОСТу, в некоторых погибли люди! Вовремя среагировав, инспектора ГАИ могли бы предупредить эти трагедии! Невозможно измерить жизнь и здоровье в денежных единицах так же, как невозможно описать всю боль близких, переживших смерть родственников в ДТП. Именно ради наших жизней и жизни наших детей, еще раз хочется призвать Вас, уважаемые автолюбители, быть избирательными, только объединившись, мы сможем противостоять этой «системе» и добиться положительных результатов в борьбе с беззаконием и коррупцией, которые, довольно успешно, бесчинствуют на наших дорогах.

ЛУТУГИНСКИЙ «БЕРМУДСКИЙ ТРЕУГОЛЬНИК», или разметка для инспекторов ГАИ

Зачастую, рядовой водитель, встретившись с несправедливо вынесенным инспектором ГАИ штрафом, не всегда доказывает свою правоту и добивается справедливости, иногда от нехватки времени, иногда, от того, что не совсем уверен в своей правоте. Инспектора же, в свою очередь, довольно успешно пользуются этим, а в некоторых случаях, ставят подобные ситуации в похожих местах «на поток». В г. Лутугино есть одно такое место, практически «Бермудский треугольник», где многие водители попадали «в лапы» наших доблестных инспекторов!

Водителям, которым частенько приходится ездить в г.Луганск (через г.Лутугино), наверное уже известно «место дислокации» Лутугинских инспекторов ГАИ: инспектора Ерёмченко М.В. и инспектора Стребкова С.А.. На первый взгляд, все довольно законно, находятся они на служебном автомобиле, со включенным синим проблесковым маячком, конечно же сомнения вызывает их видеокамера, на которую производится видеосъемка. И все бы ничего, вот только их масштабная деятельность, которая развернулась особенно обширно в июне 2011г., коснулась непосредственно не только членов, но и работников общественной организации «Защита прав водителей», вызвала некоторый резонанс! Так, 20 июня 2011г. примерно в 15.00 житель г. Антрацит Мамула Александр Петрович со своим пассажиром Мамулой Юлией Вячеславовной на автомобиле «Рено Трафик» возвращались из г.Луганск домой в г.Антрацит. В г.Лутугино, после проезда перекрестка, возле автовокзала Мамула А.П., руководствуясь ПДД, осуществил опережение автомобилем, которые двигались в правой полосе для движения и после окончания



маневра автомобиль Мамула А.П. был остановлен инспектором ГАИ г.Лутугино Ерёмченко М.В.

Инспектор ГАИ не представился, а когда Мамула А.П. попросил инспектора предъявить его удостоверение работника милиции, чтобы убедиться, что он именно тот за кого себя выдает, удостоверение при себе у инспектора Ерёмченко М.В. не оказалось, пришлось на протяжении нескольких минут, инспектору усердно искать свое удостоверение в служебном автомобиле. Далее инспектор пояснил, что Мамулой А.П. были нарушены Правила дорожного движения, двигаясь во время обгона, в полосе для движения, которая имеет дорожную разметку «движение только влево». После состоявшегося диалога с инспектором ГАИ, в котором участвовал и пассажир автомобиля «Рено» Мамула Ю.В., убеждая инспектора ГАИ в том, что нанесенная разметка и дорожные знаки на данном участке проезжей части не соответствуют ГОСТу и противоречат сами себе, инспектор остался при своем мнении. Далее инспектором Стребковым С.А. был составлен протокол об административном правонарушении по ч. 2 ст.

122 КоАП Украины и вынесено постановление.

Юристами Общественной организации «Защита прав водителей» была оказана юридическая помощь при составлении искового заявления в суд об отмене вынесенного инспектором ГАИ Стребковым С.А. постановления, в основу которого было положено то, что на данном участке дороги, разметка на асфальтном покрытии нанесена вопреки дорожным знакам и не соответствует ГОСТу, так как сразу после перекрестка установлен дорожный знак 5.20.3 (начало дополнительной полосы движения) и отсутствует дорожный знак 5.16 (направление движения по полосам), что приводит водителя в заблуждение и не представляют правдивой информации. Кроме этого расстояние от установленного знака 5.20.3 до нанесенной на асфальте разметки 1.18 составляет, примерно 20 метров и это не дает водителю во время движения вовремя среагировать и перестроиться в другую полосу для движения. Таким образом, не имея достаточной информации о том, что направление движения будет изменяться Мамула А.П. осуществил опережение транспортных средств и когда уже находился на полосе движения для движения только влево он не смог вовремя перестроиться в полосу, которая предназначена для движения прямо, потому, что по ней двигались автомобили.

7 июля 2011г. Антрацитовский горрайонный суд вынес постановление в котором указал, что все искивые требования Мамулы А.П. подлежат удовлетворению на основании того, что инспектор ГАИ вынес постановление при отсутствии в действиях Мамулы А.П. состава правонарушения. Своим решением суд отменил постановление инспектора ГАИ.

К сожалению это не единичный случай. Подобное случилось в октябре 2010г., тогда именно инспектором Ерёмченко М.В. был составлен протокол на водителя Филонова М.Ю., причем ситуация была идентичная,

В ДЕПАРТАМЕНТЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ИЗМЕНЕНИЯ В РАБОТЕ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГАИ

Приказ МВД Украины «Об утверждении Изменений в Инструкцию по деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД» вступил в силу 23 мая 2011 года. Заместитель начальника Управления Владимир Резников рассказал присутствующим журналистам об основных положениях этого документа. По его словам отныне служебные автомобили ГАИ должны перемещаться по маршруту патрулирования с включенными специальными световыми сигнальными устройствами синего цвета.

Впрочем, чиновник отметил, что указанное нововведение касается только автопатрулей, работающих на дорогах государственного значения, за пределами населенных пунктов. В самих населенных пунктах использова-

ние спецсигналов во время патрулирования на служебных авто не обязательно. Здесь инспектора ГАИ будут осуществлять надзор за дорожным движением исключительно в местах концентрации ДТП, с учетом времени суток, интенсивности движения и вида правонарушений, по причинам которых, происходят ДТП. Маршрут патрулирования определяется командиром (начальником) подразделения ГАИ, при этом, патрулирование нарядом ГАИ осуществляется на служебном транспортном средстве. В пределах населенных пунктов разрешено пешее патрулирование с использованием технисеских средств и приборов.

Пресс-служба Управления
ГАИ МВД Украины.



ПРАВО РУЛЯ И ПРАВО ЖЕЗЛА

В последнее время участились случаи безосновательного задержания работниками ГАИ автомобилей с их доставлением на штрафные площадки. В дальнейшем, за возвращение автомобилей (и иных транспортных средств) требуют оплатить «услуги по хранению» автомобиля на штрафплощадке. В больших городах это стало постоянно развивающимся промыслом ГАИ.

Данный вид наказания предусмотрен ст. 265-2 КоАП, его механизм оговорен в Постановлении КМУ №1102 от 17.12.08г. инспектор ГАИ может применить эту меру наказания в строгом соответствии с законодательством и требованиями Инструкции №1111 МВД Украины, которая несколько расширяет его полномочия. Задержание осуществляется путем блокировки колес или путем эвакуации. Ваш автомобиль однозначно могут задержать, если:

- отсутствуют регистрационные документы на автомобиль;
- водитель находится в состоя-

нии, в том числе с помощью эвакуатора, возможно лишь в том случае, если размещение задержанного транспортного средства существенно препятствует дорожному движению. Если Вы считаете, что Ваш автомобиль не препятствует дорожному движению, или Вы можете его передвинуть туда, где он не будет препятствовать, возражайте по этим основаниям работнику ГАИ и обязательно вписывайте свои возражения в протокол и другие документы, которые составляют на Вас или на задержание Вашей автомашины. Очень было бы не плохо сфотог-

жи. Как бы то ни было, препятствия в реализации подобного Вашего права – незаконные и являются основанием для Вашего обращения в прокуратуру с жалобой на незаконные действия работников ГАИ, а в дальнейшем – для подачи административного иска в суд.

Транспортное средство может быть временно задержано только на срок до принятия решения по делу об административном правонарушении, **и при этом не более чем на три дня с момента задержания.** После истечения трехдневного срока задержания транспортного средства лицо (водитель или владелец) имеет право обратиться за получением транспортного средства. Такое обращение лица является обязательным для его исполнения, независимо от стадии рассмотрения дела об административном правонарушении. **За такое обращение и возврат лицу задержанного транспортного средства не может взиматься плата.** Мож-

но доверяю его дальнейшее хранение посторонним лицам, вынужден выполнить незаконное требование об уплате. Прошу немедленно вернуть задержанный автомобиль. Подпись. Дата ». После того, как забрали автомашину, также подайте соответствующую жалобу в прокуратуру. Можете ожидать решение прокуратуры, а можете и сразу же подавать административный иск в суд с требованием признать действия работников милиции незаконными и с требованием взыскать в Вашу пользу материальный и моральный вред. Если Вам «не горит» получить автомобиль, можете сразу подавать в суд. К иску приложите документы о задержании автомашины, копию Вашего заявления о бесплатном возврате.

Также не следует обращать внимания на слова инспекторов ГАИ (и дежурных по подразделениям), о том, что плату за хранение берет не ГАИ, а частная стоянка. Ведь разрешение забрать автомобиль дает именно ГАИ, а не владелец

лате, отдавайте копию, или, на крайний случай, оставьте копию себе. Это касается копии протокола о совершении админнарушения, копии протокола о задержании транспорта (если такой составлялся отдельно). Копии делайте заранее, поскольку потом, у Вас, возможно, не будет на это времени.

Зачастую деятельность представителей закона построена на открытом пренебрежении нормами законодательства и прав человека, или попросту на обычном хамстве, тому есть наглядный пример и в нашем случае. В 2008г. водителем Р., управлявшим транспортным средством ГАЗ, принадлежащим его сестре, был совершен наезд на пешехода К., в результате чего, наступила смерть потерпевшего. На следующий день, следователем Н., в рамках расследования уголовного дела по данному факту, было вынесено постановление, которым автомобиль ГАЗ был признан вещественным доказательством,

ЗАДЕРЖАНИЕ ИЛИ УГОН? ВОТ В ЧЕМ ВОПРОС!



нии алкогольного опьянения;

ВНИМАНИЕ! Для этого случая есть оговорка. Если Вы собственник автомобиля, по Вашему требованию автомобиль не может быть направлен на штрафплощадку в случае, когда на месте совершения правонарушения имеется другой водитель, способный управлять вашим автомобилем.

- регистрационные данные автомобиля не соответствуют записям в свидетельстве о регистрации (техпаспорте, техническом или регистрационном талоне);

- идентификационные номера автомобиля уничтожены либо имеют явные следы подделки;

ВНИМАНИЕ! Задержанные автомобили с уничтоженными или подделанными идентификационными номерами или документами производится только на основании вывода эксперта, причем в письменном виде.

В случае же наложения запрета на эксплуатацию автомобиля инспектор ГАИ должен предоставить Вам возможность сообщения об изъятии транспортного средства или к принятию мер по возврату его на место постоянной дислокации. Срок задержания транспортного средства не может превышать трех дней. За возврат транспортного средства требование оплаты запрещено.

Ранее в пользу однозначно высказалось Министерство юстиции Украины, которое подчеркивает, что закон не предоставляет работнику ГАИ права выбора относительно того, какое именно мероприятие применить при выявлении правонарушений – заблокировать транспортное средство правонарушителя или доставить его с помощью эвакуатора для хранения на специальную площадку или стоянку. Законом установлено, что временное задержание транспортного средства путем доставки его для хранения на специальную площадку или стоянку,

рафировать Ваш автомобиль на том месте, с которого его стараются эвакуировать, чтобы потом в суде было видно, что автомобиль не препятствовал движению, или что не было никаких проблем перевезти его на другое место. В случае если доставить транспортное средство на специальную площадку или стоянку невозможно, инспектор ГАИ должен произвести его задержание путем блокирования, с соблюдением условий безопасности дорожного движения.

По прибытии эвакуатора инспектор ГАИ должен в присутствии двух свидетелей и представителя предприятия или организации, которым принадлежит эвакуатор, сделать запись в протоколе об административном правонарушении о временном задержании транспортного средства. Протокол подписывают: лицо, которое приняло решение о временном задержании транспортного средства (инспектор ГАИ), лицо, выполняющее доставку транспорта на спецплощадку или стоянку (эвакуаторщик), два свидетеля, а также водитель и страховой комиссар (в случае их присутствия).

После временного задержания транспортного средства работником ГАИ обязан предоставить водителю возможность сообщить о временном задержании транспортного средства и свое местонахождение другому лицу по собственному выбору. При этом, работник ГАИ обязан принять меры к возвращению автомобиля к месту постоянной дислокации, а также запретить эксплуатацию транспортного средства до устранения неисправностей, выявленных в процессе его осмотра (ч. 2 ст. 265-2 Кодекса). Например, если Вы в нетрезвом состоянии и вызвали друга или знакомого эвакуаторщика, Вам обязаны немедленно вернуть автомобиль, причем, независимо от того, уплатили Вы штраф или любые другие плате-

но обратиться и раньше, если принято решение в административном деле. Срок задержания транспортного средства исчисляется с момента составления протокола об административном правонарушении, а срок хранения – с момента доставки транспортного средства на специальную площадку или стоянку. Водитель, владелец (совладелец) задержанного транспортного средства, находящегося на спецплощадке или стоянке, имеет право доступа к нему в присутствии лица, ответственного за хранение транспортного средства.

Возврат задержанного транспортного средства, которое хранится на спецплощадке или стоянке, осуществляется **по письменному обращению** его водителя, владельца (совладельца). В соответствии с указанным Постановлением Кабинета, возвращение осуществляется при условии оплаты водителем или владельцем расходов, связанных с транспортировкой и хранением такого транспортного средства и предъявление соответствующего протокола об административном правонарушении. За транспортировку и хранение транспортного средства на специальной площадке или стоянке ГАИ взимается плата в размере, который устанавливается совместным приказом МВД, Минфина и Минэкономики. Однако, еще раз необходимо напомнить, что в соответствии с ч.5 ст. 265-2 Кодекса, плата за возвращение взысканию не подлежит. В этом плане, постановление Кабинета прямо противоречит закону, имеющему высшую юридическую силу. Хотя эту норму, с учетом правительственного постановления можно толковать и таким образом: если Вы обратились за возвратом автомобиля через три дня после задержания, Вам должны вернуть транспортное средство без взимания платы за хранение; если же опоздали – с Вас таки «сдерут» деньги, хотя подобное толкование, с точки зрения закона, сомнительно. Поэтому, чтобы иметь меньше проблем, следует обращаться своевременно.

Если Вам, при письменном обращении не возвращают автомашину бесплатно и, вопреки закону, так заставляют заплатить за хранение, напишите заявление в орган ГАИ (или территориальный орган милиции), приблизительно такого содержания: «*Мною автомашину _____ гос. номер _____, задержали, я обратился такого-то числа к _____ за возвратом, от меня незаконно требуют плату за возврат автомашины. В связи с тем, что мне срочно нужен автомобиль, а также потому, что я не*

стоянки или руководитель спецплощадки. На основании разрешения ГАИ Вам обязаны немедленно вернуть автомобиль – Вашу собственность. После того, как Вы получили и предоставили «хранителям» разрешение, требования работников стоянки об оплате можно воспринимать, как уголовное преступление – вымогательство (ст. 189 УК Украины), поскольку такое требование ограничивает Ваше право на распоряжение собственностью. Ссылки работников стоянки на то, что они частная организация также не имеют значения. Вы с ними договор на хранение не заключали, сами автомобиль на хранение не сдавали. Договор у стоянки - с ГАИ и пусть они между собой выясняют отношения.

Очень часто инспектора ГАИ, задерживая автомобиль, не вызывают эвакуатор, а заставляют водителей самим гнать транспорт на штрафплощадку, предварительно изымая удостоверение водителя и технический паспорт, которые возвращают уже после оформления транспортного средства на хранение. Это само по себе не законно. Работникам ГАИ **запрещается** принимать участие в осуществлении блокировки или эвакуации транспортных средств, в случаях, не предусмотренных законом (п.2 Постановления КМУ). Для доставки транспортных средств на спецплощадку или стоянку уполномоченное лицо ГАИ обязано вызвать эвакуатор через дежурного по подразделению ГАИ не имеет права лично эвакуировать Ваше транспортное средство, но и Вы не обязаны самостоятельно доставлять его на штрафплощадку. Более того, Вы не имеете права даже тронуться с места на автомобиле, если у Вас в кармане нет водительского удостоверения или паспорта. Заставить Вас ехать работники ГАИ не имеют права. Там, где нет эвакуаторов – это существенно. Ни в коем случае, при задержании не следует лично загонять свой автомобиль на штрафплощадку, а тем более подписывать какие бы то – ни было документы о передаче автомобиля на площадку от своего имени. Вы можете расписаться исключительно о наличии, или отсутствие повреждений, за комплектацию и т.д. если документ, который Вам дали подписать при передаче автомобиля на хранение, вызывает у Вас сомнения, найдите там место собственноручно написать, что транспорт сдаете на стоянку не Вы, а инспектор ГАИ.

И последний совет: сохраняйте все документы, связанные с задержанием Вашего автомобиля. Если у Вас что-то пытаются забрать, например квитанцию об оп-

прибщен к уголовному делу и оставлен на хранение на площадке временного содержания автотранспорта, в результате чего, доступ к автомобилю, для его владельца оказался невозможным. В самом постановлении вообще не было указано, кому принадлежит автомобиль, признаваемый вещественным доказательством. Более того, с момента вынесения данного постановления никаких следственных действий в отношении указанного автомобиля не проводилось. В результате, были ограничены гражданские права владельца данного автотранспорта, а именно, в течение двух месяцев хозяйка была лишена возможности пользоваться принадлежащим ей на праве личной собственности транспортным средством. Так же, как следует из материалов дела, ввиду отсутствия каких-либо следственных действий с указанным транспортным средством, объективные предпосылки для ограничения указанных прав отсутствовали. Указанные факты свидетельствуют о ненадлежащем выполнении своих должностных обязанностей следователем Н. и отсутствии должного контроля со стороны руководства. Хочется обратить внимание на то, что уголовное дело было возбуждено в отношении водителя, который в момент ДТП находился за рулем данного автомобиля, но не являлся его владельцем, а хозяин автомобиля, в то же время, не имел возможности пользоваться собственным автотранспортом, и все потому, что автомобиль, приобщенный к делу, попросту простаивал на площадке временного содержания, так как следователем не проводились следственные действия с данным транспортным средством.

Штрафплощадочный бизнес Государственной автомобильной инспекции – это, несомненно, мошенничество и коррупция, но он настолько прибыльный, что просто так от него никто не откажется. Именно поэтому ГАИ далее, мотивируя свои действия отсутствием блокираторов, задерживают автомобили на штрафплощадки, которые принадлежат частным лицам. Причем доставляют с особым упорством: тратят время своих сотрудников, бензин для сопровождения «угнанного» автомобиля и т.д. В Департаменте ГАИ подтверждают, что с 2009года ими не было закуплено ни одного блокиратора, объясняя это катастрофической нехваткой средств. В то же самое время сотрудники ГАИ тратят гораздо больше денег на доставку автомобилей на частные штрафплощадки, прибыль ведь многократная.

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ МВД УКРАИНЫ

После принятия Верховной Радой Украины Закона Украины «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно устранения избыточного государственного регулирования в сфере автомобильных перевозок» большая часть авто- владельцев освобождается от прохождения техосмотра. В соответствии с пунктом 2.3 Правил дорожного движения ответственность за техническое состояние транспортных средств возлагается, в первую очередь, на их владельцев. На сегодня в государстве насчитывается около 4.3 млн. транспортных средств (45,1% от общего количества), которые эксплуатируются более 10 лет. Поэтому, необнаруженные, вовремя или не устраненные неисправности транспортных средств увеличивают



вероятность возникновения ДТП. Статьей 52 Закона Украины «О дорожном движении» на Госавтоинспекцию МВД Украины возложены контроль в сфере безопасности дорожного движения, одной из составляющих которой согласно статье 31 Правил дорожного движения является техническое состояние транспортных средств и их оборудование. Основной формой такого контроля остается надзор за автотранспортом при его эксплуатации. При этом, согласно статье 11 Закона Украины «О милиции» работник милиции имеет право останавливать транспортные средства в случае наличия признаков, свидетельствующих о его технической неисправности. Для предотвращения субъективного подхода к авто- владельцам, а также осуществление объективной и качественной оценки технического состояния автотранспорта на автодорогах необходимо использование соответствующего диагностического оборудования. Поэтому МВД принимаются меры по оснащению подразделений ГАИ автомобилями - лабораториями с современной аппаратурой для проверки технического состояния транспортных средств, перевозящих людей и опасные грузы. В начале текущего года, в соответствии с законодательством, начата процедура закупки мобильных диагностических пунктов ГАИ для обеспечения ими каждого региона государства.

ВЕСТИ С ДОРОГ

После принятия закона об отмене обязательного техосмотра Госавтоинспекция намерена проверять техсостояние транспорта прямо на дорогах. Ведомство уже приступило к закупкам мобильных диагностических пунктов, которые будут действовать во всех регионах Украины.

О том, как регламентируются техпроверки на дорогах, а также о том, как грамотно реагировать на действия сотрудников ГАИ в таких случаях, в авторской статье для ЛІГАБізнесІнформ рассказал советник по правовым вопросам президента ВГО «Ассоциация безопасности дорожного движения» Максим Суржинский.

ТЕХОСМОТР на дороге: на что имеет право сотрудник ГАИ

Согласно Закону Украины «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно устранения чрезмерного государственного регулирования в сфере автомобильных перевозок» №3565-VI (далее - Закон), Госавтоинспекция не наделена правом проведения обязательного технического контроля, который пришел на смену государственному техническому осмотру. Любые подобные действия (или склонение к ним) являются незаконными и должны опротестовываться путем обращения в прокуратуру или суд.

Вместе с тем, Законом пересмотрен ряд полномочий сотрудников ГАИ. Так, инспекция получила право останавливать транспортное средство исключительно в случаях, предусмотренных п.211 ст.11 Закона Украины «О милиции», среди которых можно выделить как классические (нарушения Правил дорожного движения), так и специальные (наличие признаков, свидетельствующих о технической неисправности транспортного средства и др.).

Кроме того, согласно Закону «О милиции», ГАИ никто не лишил права использовать предусмотренные нормативно-правовыми актами технические средства, в том числе средства фото- и видеонаблюдения, для выявления и фиксации нарушений ПДД (абзац 3 ст.21). Таким образом, мобильные диагностические станции и установленная в них аппаратура, которые якобы собираются закупить ведомство, вполне могут быть идентифицированы как технические средства, которые будут использоваться ГАИ для обнаружения и фиксации нарушений ПДД.

То есть, если придерживаться буквы закона, наличие и использование этих средств уже регламентировано законодательством в его действующей редакции. Проверка технических неисправностей с помощью диагностической станции на дороге будет квалифицироваться как выявление и подтверждение несоответствия технической части авто общим требованиям, которые предусмотрены законодательством к таким транспортным средствам.

Вместе с тем, закупку мобильных диагностических станций в ГАИ объясняют необходимостью объективной оценки техсостояния авто, ведь в случае обращения в суд ГАИ не сможет доказать, что на момент правонарушения автомобиль был неисправен.

По имеющейся информации, эти станции будут оборудованы сертифицированными измерительными устройствами, которые точно позволят установить характер неисправности. Этих фактов будет достаточно в качестве доказательной базы для суда, относительно вынесения того или иного решения или регламентации действий сотрудника ГАИ (например, запрещение эксплуатации авто).

Например, в зависимости от характера выявленной технической неисправности и ее последующей квалификации сотрудники ГАИ, в том числе и исходя из субъективной оценки, имеют право временно задержать или запретить дальнейшую эксплуатацию транспортного средства. Не стоит забывать, что на проверку техсостояния авто также придется потратить время, которое особенно ценно для рейсового транспорта.

В случае остановки авто при отсутствии наглядных технических неисправностей для его последующей технической проверки, необходимо поинтересоваться у сотрудника ГАИ, по какой именно причине был остановлен автомобиль, какой признак неисправности был замечен.

В целом нововведения, предусмотренные Законом отменяют довольно передовые методы по снижению травматизма и улучшению состояния безопасности дорожного движения. Другой вопрос, как весь этот инструментальный будет использован ГАИ. Кто и каким образом будет контролировать действия и полномочия ГАИ.

Для ликвидации всех этих шероховатостей необходимо разработать соответствующие подзаконные нормативно-правовые акты, так как Закон предусматривает общие правила игры, а сам механизм его реализации все еще остается скрытым.

За управление транспортным средством, которое имеет определенные технические неисправности, предусмотрен штраф (при первом нарушении) от 20 до 25 необлагаемых минимумов доходов граждан (340-425 грн.). При повторном случае выявления управления неисправным транспортным средством предусмотрено более жесткое наказание - лишение прав управления транспортным средством сроком от 3-х до 6-ти месяцев.

Кроме того, новым Законом введена статья, предусматривающая ответственность субъектов хозяйствования, которые будут проводить техконтроль, а также страховых компаний.

Например, за нарушение порядка проведения проверки техсостояния при выдаче документа о технической исправности транспортного средства субъект хозяйствования может быть оштрафован в размере от 1360 грн. до 1700 грн. За нарушение порядка выдачи специального государственного знака при заключении договора обязательного страхования гражданско-правовой ответственности страховую компанию могут оштрафовать на сумму в размере от 1700 до 2040 грн.

В заключение хочется отметить, что с принятием Закона наблюдается положительная тенденция к разделению полномочий, которые ранее были сосредоточены единолично в руках ГАИ. Ведь до этого ведомство само контролировало и проверяло техсостояние авто, что являлось неприемлемым совмещением полномочий и противоречило большинству международных практик.

ТЕХНИКА ДОСМОТРА: кто потеряет и кто заработает на отмене ТО

Отмена техосмотров, о которой долгие годы мечтали авто- владельцы, на практике может стать новой головной болью и потянуть за собой увеличенные расходы. Ведь мириться с отлучением от денежной кормушки не готовы ни гаишники, ни страховщики, ни СТО. Они уже придумывают новые схемы относительно честного отъема денег у граждан.

Техталон долой!

Многолетние мечты владельцев машин, обвивающих пороги ГАИ, чтобы получить заветный талон техосмотра, наконец-то стали реальностью. В начале июля ВР приняла закон №8397, вносящий изменения в ряд законодательных актов Украины и устраняющий чрезмерное государственное регулирование в сфере автомобильных перевозок. Согласно этому документу, обязательный техосмотр для легковых авто, кроме тех, которые эксплуатируются службами такси, отменяется.

Процедуру и далее будет проходить транспорт, работающий в сфере пассажирских и грузовых перевозок. Легковые и грузовые (до 3,5 т) коммерческие авто будут проверять раз в два года, такси и грузовики, перевозящие более 3,5 т и прицепы к ним — ежегодно, автобусы и спецмашины для перевозки опасных грузов — дважды в год. Но ограничен список систем авто, исправность которых будут контролировать: сейчас в этом перечне лишь тормоза, рулевое управление, световые приборы, шины, газобаллонное оборудование. До недавнего времени гаишники могли отказать в выдаче талона даже по причине коррозии кузова или, скажем, помоятого крыла.

Президент уже подписал закон, и с августа он официально вступит в силу.

Лишний талон

Переоценить это событие как для самих авто- владельцев, так и для обслуживающей этот рынок инфраструктуры сложно. Ведь в последние годы обязательные техосмотры были весьма денежной кормушкой как для государственных чиновников, так и для частных структур, сумевших втиснуться в схему выдачи техталонов, в частности, СТО и страховых компаний, продающих «автогражданку» (без нее техосмотр не считался пройденным).

Сэкономленные авто- владельцем на техосмотре 400-1000 грн могут попросту осесть в качестве штрафов в карманах гаишников. Среднестатистический водитель, не желающий проста-

ивать в очередях и проходить техосмотр по прописанной законом процедуре, оставлял в чиновничьих кабинетах не менее \$100. По оценкам члена общественного совета при МВД Украины Владимира Чемериса, ежегодный оборот неофициальных платежей при проведении техосмотра в ГАИ составлял порядка 1 млрд грн.

Коррупционность системы техосмотров заставляла государственных мужей задуматься о проблеме уже давно. Первым шагом стала передача несколько лет назад функций по самой диагностике машин от органов МВД прошедшим аккредитацию коммерческим



СТО. Затем Госавтоинспекцию лишили возможности взимать и дорожный сбор — сейчас он заложен в стоимость топлива.

Теперь же авто- владельцам полностью развидали руки. Народные избранники убрали из окончательного варианта закона даже пункт о том, что ГАИ имеет право проверять техническое состояние автомобилей на дорогах, который фигурировал в проекте. Но насколько оправданной окажется такая свобода и готов ли к ней отечественный парк авто, львиная доля которого состоит из старых машин. И главный вопрос — действительно ли отмена техосмотров позволит авто- владельцам сэкономить?

Проверки на дорогах

Структуры, которые проводили техосмотры, уже подсчитывают потери. Министр внутренних дел Украины Анатолий Могилев заявил, что ГАИ лишится около 0,5 млрд. грн. в год, добавив, что он рассчитывает,

что в государственном бюджете найдутся средства для компенсации этих потерь. Естественно, речь идет лишь об официальных «убытках», которые являются вершиной айсберга.

Гаишники уже разработали стратегию борьбы за потерянные бюджеты. МВД заключило ряд договоров на приобретение микроавтобусов на общую сумму около 14 млн грн. Эти автомобили будут укомплектованы мобильными станциями для диагностики состояния автомобилей. Так, по данным «Автоконсалтинг», уже закуплено 27 таких станций на базе Peugeot Boxer 330 2.2 HDi у одесского ООО «ВиДи Конкорд».

Мобильные «СТО», согласно требованиям гаишников, должны иметь измеритель эффективности тормозной системы, параметров света фар, измеритель дымности отработанных газов двигателя, прибор для определения светопропускаемой способности стекол и пр. То есть, фактически ГАИ готовится к мас-



штабным проверкам на дорогах. И хотя это и не предусмотрено в новом законе, право гаишников останавливать «вызвавшее подозрение» авто прописано в правилах дорожного движения. Доказать же представителю власти, что машина исправна, авто- владельцу, не имеющему на руках никаких подтверждающих бумаг, будет, скорее всего, не просто. То есть сэкономленные авто- владельцем на техосмотре 400-1000 грн могут попросту осесть в качестве штрафов в карманах гаишников.

Страховой случай

Не исключено, что авто- владельцам придется платить больше и страховщикам. По итогам прошлого года общий объем платежей по «автогражданке» составил порядка 1,7 млрд грн, причем 15-20% этой суммы было сосредоточено в руках компаний, работающих в связке с Госавтоинспекцией. Дабы не снизить объемы, страховые компании

уже заявили, что собираются повысить стоимость полисов на 10-15%. Они аргументируют это решение тем, что теперь, когда у них нет уверенности в техническом состоянии автомобиля, риски страховщиков вырастут, ведь неисправная машина может спровоцировать ДТП.

Страховые компании заявили о намерении повысить стоимость полисов на 10-15%. Банки же вообще будут продолжать настаивать на техосмотре взятых в кредит авто, так что послабления владельцам такой техники вообще не светят.

Начальник департамента сервисного обслуживания группы компаний «АИС» Виталий Локтев говорит, что сейчас автомобильное сообщество в качестве альтернативного варианта рассматривает внедрение добровольного проведения техосмотра при покупке страховки. «Ведь порядка 30-40% ДТП происходят по причине неудовлетворительного технического состояния автомобилей. Стимулировать авто- владельцев проходить техосмотры страховщики могут, к примеру, за счет применения различных коэффициентов при оформлении стоимости страхового полиса. Например, если автомобиль прошел техосмотр на аттестованном СТО и получил подтверждение нормального состояния, при оформлении страховки применяется понижающий коэффициент. В России это привело к повышению расходов на прохождении техосмотра: если раньше они составляли порядка 800 рублей, сейчас ориентировочно называют 2,5 тыс. рублей. К чему это приведет у нас — пока сложно сказать», - говорит эксперт.

Открытым остается и вопрос — что же будет с СТО, которые пару лет назад, чтобы получить аккредитацию при Госавтоинспекции и доступ к техосмотрам, вложили в переоборудование кругленькую сумму. Виталий Локтев рассказывает, что инвестиции в СТО стартовали от 200 тыс. грн. И за прошедшие с тех пор 1, 5-2 года окупить эти затраты мастера не успели. Но, если в больших городах такие станции техобслуживания еще могут переориентироваться на частную клиентуру, то в регионах неминуемо сокращение количества СТО, ведь многие из них открывались исключительно «под техосмотры». Теперь шансом на выживание для таких фирм является разве что работа в связке со страховщиками, которые будут присылать им своих клиентов.

«СКРЫТАЯ ЭПИДЕМИЯ» СМЕРТЕЙ ОТ АВАРИЙ НА ДОРОГАХ УКРАИНЫ



Народ Украины столкнулся со «скрытой эпидемией». Слишком много людей гибнет в дорожно-транспортных происшествиях. В соответствии с недавним отчетом Всемирного банка «Противостояние «смерти на колесах»: повышение безопасности дорожного движения в Европе и Средней Азии», у украинцев шансы умереть вследствие аварий на дорогах вчетверо выше, чем у жителей Западной Европы. И это несмотря на меньшее количество автомобилей и относительно небольшую километраж автопробега на душу населения. По региону Европа и Средняя Азия Украина вместе с Казахстаном, Российской Федерацией, Киргизией и Литвой имеет один из самых высоких показателей смертности в результате аварий на дорогах — свыше 20 на 100 тысяч человек в то время, как этот показатель в большинстве стран Европейского Союза составляет менее пяти.

В отчете также отмечается, что дорожно-транспортный травматизм уже входит в десятку основных причин смертности в Украине. Травматизм и смертность вследствие ДТП особенно поражают экономически активное население Украины. Человеческие травмы, а в худшем случае — смерть, нельзя оценить только деньгами. Хотя экономические убытки от потерь продуктивной рабочей силы и от необходимости проявлять заботу об инвалидах после аварий — большие. В годовом исчислении по величине потерь, составляющих 5 млрд. долл. США (четыре процента ВВП), Украина занимает четвертое место в регионе после России (34 млрд. долл.), Турции (14 млрд. долл.) и Польши (10 млрд. долл.).

Причины этой скрытой эпидемии заключаются, прежде всего, в ужасном состоянии дорог. Но плохие дорожные условия объединяются с опас-

ным вождением и неэффективным обеспечением соблюдения законов и правил дорожного движения. Превышение скорости, ограниченное использование поясов безопасности и детских кресел, вождение в нетрезвом состоянии, невнимательное поведение за рулем, использование во время вождения мобильных телефонов — это главные факторы риска. Особенно подвержены опасности попасть в ДТП, молодые водители в возрасте от 18 до 25 лет. Много жертв и среди пешеходов. Перед автомобилем они беззащитны.

Между тем уже есть некоторые обнадеживающие сигналы, свидетельствующие, что украинцы начинают осознавать масштабы скрытой эпидемии. Гражданское общество и СМИ постоянно бьют в набат. И эти усилия надо активизировать. Правительству нужно инициировать разработку скоординированного подхода для заинтересованных отраслевых министерств, чтобы отнестись к безопасности дорожного движения к приоритетным задачам. Вероятно, в дальнейшем тенденция к увеличению количества автотранспортных средств на дорогах сохранится. И если не принять эффективных и комплексных мер, то Украину ожидают еще более серьезные потери жизней из-за плохих условий и низкой безопасности движения на дорогах.

Как отмечается в отчете Всемирного банка, международный опыт подсказывает, что правительство должно было бы принять такие приоритетные меры по эффективному повышению безопасности дорожного движения:

- При поддержке на наивысшем политическом уровне, возложить ответственность за общие усилия на ведущее учреждение и укрепить его технические и операционные возможности. Реформа должна проходить при содействии

и координации участия со стороны разных министерств, государственных учреждений, деловых кругов и организаций гражданского общества.

- Разработать средне- и долгосрочные стратегии системного видения политики и планы действий, которые будут включать в себя вполне конкретные и измеряемые цели. Определение приоритетных целей может стать ключевым инструментом мотивации и обеспечения эффективного проведения мероприятий по гарантированию безопасности дорожного движения.

- Обеспечить постоянное финансирование, как из местных, так и из международных источников.

- Усовершенствовать основные законодательные требования к безопасности дорожного движения, чтобы они еще больше согласовывались с европейскими нормами, а также гарантировать их эффективное применение.

- Упорядочить план дорожной сети, обращая внимание на превышение скорости, особенно в городских районах, а также на защиту пешеходов, главным образом детей и пожилых людей.

- Повысить качество предоставления неотложной медпомощи, приняв новые организационные модели управления медицинскими услугами, которые оказываются людям, травмированным в ДТП.

- Улучшить системы общенационального надзора за дорожно-транспортным травматизмом и поддержать национальные мониторинги безопасности дорожного движения.

Всемирный банк при партнерском участии других учреждений, таких как Всемирная организация здравоохранения, Комиссия по глобальной безопасности дорожного движения, Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения, и с помощью иных многосторонних банков развития готовы оказать техническую и финансовую поддержку украинскому правительству в реализации национальных планов по безопасности дорожного движения в соответствии с недавно принятой резолюцией ООН относительно «Десятилетия действий за безопасность дорожного движения» в 2011—2020 годах.

Приняв меры уже сегодня, Украина сможет положительно повлиять на ожидаемую продолжительность жизни населения. Будут сведены до минимума травматизм, длительная инвалидность, уменьшатся социально-экономические затраты, связанные с дорожно-транспортными происшествиями.

Издание Weekly.ua составило рейтинг самых опасных дорог в Украине. Главный показатель, который учитывался при исследовании, стало отношение количества погибших в ДТП за 2010 год к общему количеству официально зарегистрированных в области или городе транспортных средств по состоянию на 1 января 2011 года.

Результаты исследования показали, что самые опасные для автолюбителей регионы находятся достаточно близко к Киеву — Житомирская, Черни-

самый низкий (25 погибших на 100 тысяч машин). Дороги Киева сильно перегружены количеством автомобилей, поэтому машины в основном

СОСТАВЛЕН РЕЙТИНГ САМЫХ ОПАСНЫХ ДОРОГ УКРАИНЫ



говская и Киевская области. Лидером в таком антирейтинге по количеству погибших в ДТП на 100 тысяч автомобилей стала Житомирская область (100,9 человек)

По статистике, каждые две с половиной минуты на дорогах Украины происходит ДТП. Человек страдает в каждом пятом ДТП.

А каждые два часа в дорожно-транспортном происшествии гибнет один человек. За двадцать лет на дорогах нашей страны умерло 137 тысяч человек.

Высокие показатели смертности в ДТП в антирейтинговых областях обусловлены в первую очередь большим количеством транзитного транспорта, который идет в сторону столицы и из нее, а также близостью к северной границе страны.

В Ассоциации безопасности дорожного движения отметили, что еще одним фактором риска в этих регионах является то, что дороги в них проходят через сельскую местность и не имеют ограждений, что часто становится причиной наездов на пешеходов, которые против всех правил перебегают дорогу, и особенно в темное время суток.

ГАИ Киева выдает статистические данные о том, что в столице происходит каждое четвертое украинское ДТП. Однако уровень смертности на дорогах столицы практически

движутся с небольшой скоростью, а это зачастую позволяет избежать смертных исходов при авариях.

А вот Донецкая (442 погибших в прошлом году) и Днепропетровская области стоят среди лидеров по количеству погибших и раненных в ДТП, хотя в этих областях зарегистрировано значительно больше транспорта, к тому же мелкие аварии случаются значительно чаще. Именно поэтому эти области оказались внизу рейтинга. Самые безопасные дороги по всем показателям находятся в двух западноукраинских областях: Волынской и Ивано-Франковской.

Вместе с составлением рейтинга безопасности дорожного движения Weekly.ua проанализировал техническое состояние дорог. Оценивалась дорожная обстановка во всех регионах по количеству дорожных ям, наличию необходимых дорожных указателей и разметки.

По подсчетам, общая площадь ям на дорогах составляет 11 млн кв. м. Самая разбитая оказалась Запорожская область (4299,1 тысяч кв. км). По данным ГАИ, это потому, что многие дороги находятся на балансе поселков и сел, а в местных бюджетах просто не хватает средств на новую укладку асфальта. А вот Харьковская область отличилась в рейтинге протяженности дорог без разметки (5893,2 км).

НОВОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ



Когда, в 2009г. была зарегистрирована Луганская общественная организация «Защита прав водителей», никто даже подумать не мог, что кому-то в голову придет подделывать удостоверения и стикеры нашей организации. Однако, в июле 2011г. нам стал известен вопиющий факт такого рода мошенничества.

Согласно Устава нашей организации, члены, вступившие в нее, в соответствии с установленным порядком, получают удостоверение члена общественной организации и стикер установленных образцов. Изготовление удостоверений проводится в центральном офисе нашей организации по адресу: г.Антрацит, ул.Кирова, 1/31, а бланки стикеров были изготовлены в типографии заполняются также в центральном офисе. Каждое выданное удостоверение имеет свой порядковый номер, который также указан на стикере. В организации ведется строгий учет граждан, которые

вступили в нашу организацию и реестр выданных удостоверений и стикеров. Для того, чтобы получить удостоверение и стикер гражданин, вступивший в нашу организацию обязан уплатить членские взносы не менее, чем за шесть месяцев из расчета 30грн/мес., т.е. не менее 180 гривен.

07 июля 2011г. в офис ОО «Защита прав водителей» поступил телефонный звонок от дознавателя Антрацитовской роты ДПС, который сообщил, что днем раньше член нашей организации в г. Красный Луч попал в ДТП и представлять его интересы будет некий гражданин Махненко В.В.

Данный звонок насторожил нас, так как гражданин Махненко В.В. у нас в организации не работает.

Далее нам стал известен не единственный факт подделки удостоверений и стикеров ОО «Защита прав водителей» в г.Красный Луч гражданином Махненко В.В., который представлялся работником нашей организации. Неизвестным способом гражданин Махненко В.В. сделал копии удостоверения и стикера, подделал печать организации и подписи председателя ОО «Защита прав водителей» Данченко В.И., мошенническим путем, представляясь юристом организации, завладевал деньгами граждан.

В данное время на гражданина Махненко В.В. было подано заявление председателем ОО «Защита прав водителей» Данченко В.И. на имя начальника Краснолучского ГО УМВД Украины в Луганской области.

В данной ситуации радовать может только одно, то, что наша организация действительно пользуется успехом среди граждан и это подтверждает факт подделки удостоверений нашей организации. Никогда ранее не были известны факты подделки удостоверений различных организаций и партий. Однако, не смотря на все это, еще раз хочется обратить внимание всех граждан, а

в особенности жителей г. Красный Луч, т.к. произошел этот вопиющий факт именно там, быть особо внимательными и осмотрительными. Не идите на поводу у сомнительных граждан, которые представляются работниками нашей организации. Если у Вас возникает, хотя бы доля сомнения, проверьте! На нашем официальном сайте находится информация обо всех наших работниках: <http://www.autourist.at.ua>; адрес нашего офиса в г. Антрацит: ул. Кирова, 1/31; работаем с 9.00 до 18.00, перерыв с 13.00-14.00, с понедельника по пятницу; рабочий телефон /06431/-3-60-60, моб. 050-592-97-22.

ЗАКОН УКРАЇНИ №8397 від 15.04.2011р.

Прийнятий 05.07.2011р. ВР України

Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень
ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ ПОСТАНОВЛЯЄ:

І. Внести зміни до таких законодавчих актів України:

1. У Кодексі України про адміністративні правопорушення (Відомості Верховної Ради УРСР, 1984 р., додаток до № 51, ст. 1122):

1) статтю 121 викласти в такій редакції: «Стаття 121. Порухнення водієм правил керування транспортним засобом, правил користування ремнями безпеки або мотоломолами

Керування водієм транспортним засобом, що має несправності системи гальмового або рульового керування, тягово-зчепного пристрою, зовнішніх світлових приладів (темної пори доби) чи інші технічні несправності, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація його забороняється, або переобладнаний з порушенням відповідних правил, норм і стандартів, тягне за собою накладення штрафу від двадцяти до двадцяти п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Керування водієм транспортним засобом, який використовується для надання послуг з перевезення пасажирів, що має несправності, передбачені частиною першою цієї статті, або технічний стан і обладнання якого не відповідають вимогам стандартів, правил дорожнього руху і технічної експлуатації, - тягне за собою накладення штрафу від сорока до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Керування водієм транспортним засобом, що підлягає обов'язковому технічному контролю, але своєчасно його не пройшов, - тягне за собою накладення штрафу від двадцяти до двадцяти п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частинами першою - третьою цієї статті, - тягне за собою позбавлення права керування транспортними засобами на строк від трьох до шести місяців або адміністративний арешт на строк від п'яти до десяти діб.

Порушення правил користування ремнями безпеки або мотоломолами - тягне за собою накладення штрафу від трьох до п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Керування водієм транспортним засобом, не зареєстрованим або не перереєстрованим в установленому порядку, без номерного знака або з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає вимогам стандартів, або з номерним знаком, закріпленим у не встановленому для цього місці, закритим іншими предметами чи забрудненим, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знака з відстані двадцяти метрів, повернутим чи неосвітленим, - тягне за собою накладення штрафу від десяти до п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною шостою цієї статті, - тягне за собою накладення штрафу від п'ятнадцяти до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від тридцяти до сорока годин, з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого.

Під транспортними засобами у статтях 121 - 126, 127¹ - 128¹, частинах першій і другій статті 129, частинах першій - четвертій статті 130, статтях 132¹, 133¹, 133², 139 і 140 слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші транспортні засоби»;

2) назву і частину першу статті 126 викласти в такій редакції:

«Стаття 126. Керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом або не пред'явила їх для перевірки.

Керування транспортним засобом особою, яка не має при собі або не пред'явила для перевірки посвідчення водія відповідної категорії, реєстраційного документа на транспортний засіб, а у випадках, передбачених законодавством, ліцензійної картки на транспортний засіб, а також поліса (договору) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката «Зелена картка»), - тягне за собою накладення штрафу від двадцяти п'яти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян»;

3) статтю 127¹ викласти в такій редакції: «Стаття 127¹. Порушення порядку видачі документа про технічну справність транспортного засобу та порядку видачі спеціального знака державного зразка про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

Видача документа про технічну справність транспортного засобу, що підля-

гає обов'язковому технічному контролю, з порушенням порядку проведення перевірки технічного стану такого транспортного засобу, - тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб від вісімдесяти до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Видача документа про технічну справність транспортного засобу, що підлягає обов'язковому технічному контролю, без проведення перевірки його технічного стану, - тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб від ста до ста двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Видача спеціального знака державного зразка з порушенням встановленого Законом порядку укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що підлягають обов'язковому технічному контролю, - тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб від ста до ста двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян»;

10) статтю 265³ викласти в такій редакції: «Стаття 265³. Тимчасове вилучення ліцензійної картки на транспортний засіб

У разі експлуатації транспортного засобу під час надання послуг з перевезення пасажирів або небезпечних вантажів без посвідчення водія відповідної категорії, а також направлення в рейс одного водія на автобусний маршрут протяжністю понад п'ятсот кілометрів при здійсненні пасажирських перевезень працівник Державної автомобільної інспекції тимчасово вилучає ліцензійну картку на транспортний засіб.

Про тимчасове вилучення ліцензійної картки на транспортний засіб складається відповідний акт. Порядок тимчасового вилучення ліцензійної картки на транспортний засіб визначається Кабінетом Міністрів України».

3. У Законі України «Про міліцію» (Відомості Верховної Ради УРСР, 1991 р., № 4, ст. 20 із наступними змінами):

2) у частині першій статті 11:

абзац другий викласти в такій редакції: «організовувати у разі необхідності медичний огляд водіїв, затримувати, відсторонити від керування транспортними засобами осіб, які перебувають у стані сп'яніння, а також тих, які не мають посвідчення водія та реєстраційного документа на транспортний засіб, тимчасово вилучати посвідчення водія, ліцензійну картку на транспортний засіб»;

б) доповнити пунктом 21¹ такого змісту:

«21¹) зупиняти транспортні засоби лише в разі: порушення правил дорожнього руху водіями; якщо характер руху транспортного засобу викликає підозру щодо спроможності водія керувати ним (різка та періодична зміна напрямку руху і (або) швидкісного режиму); відсутності номерного знака на транспортному засобі або наявності номерного знака, який не відповідає встановленим вимогам, закріплений у не встановленому для цього місці, закритий іншими предметами чи забрудненим, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знака з відстані двадцяти метрів; наявності ознак, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу; наявності даних, що свідчать про причетність транспортного засобу, його водія, пасажирів або вантажу до вчинення дорожньо-транспортної пригоди, злочину чи адміністративного правопорушення; перебування транспортного засобу в розшуку; наявності даних про використання транспортного засобу з протиправною метою; необхідності опитування водія чи пасажирів про обставини вчинення дорожньо-транспортної пригоди, злочину чи адміністративного правопорушення, свідками якого вони є або могли бути; необхідності залучення водія транспортного засобу для надання допомоги іншим учасникам дорожнього руху або працівникам міліції чи як свідка при оформленні протоколів про адміністративні правопорушення чи матеріалів дорожньо-транспортних пригод; проведення цільових заходів (операції, відпрацювання, оперативні плани) для перевірки документів на право користування і керування транспортним засобом, документів на транспортний засіб; виконання рішень про обмеження чи заборону руху, прийнятих уповноваженими на це державними органами; якщо спосіб закріплення вантажу на транспортному засобі створює небезпеку для інших учасників дорожнього руху; порушення визначеного порядку встановлення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв. Працівник підрозділу міліції повинен повідомити водію про причину зупинення транспортного засобу, суть вчиненого правопорушення».

4. У Законі України «Про дорожній рух» (Відомості Верховної Ради України, 1993 р., № 31, ст. 338; 2002 р., № 26, ст. 176; 2003 р., № 29, ст. 233; 2004 р., № 6, ст. 38;

2005 р., № 1, ст. 1; 2006 р., № 22, ст. 184; 2009 р., № 10 - 11, ст. 137 зі змінами, внесеними Законом України від 2 грудня 2010 року № 2756-VI):

1) абзац тринадцятий статті 4 викласти в такій редакції:

«визначення порядку здійснення державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку транспортних засобів, проведення їх обов'язкового технічного контролю та визначення обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, визначення переліку обладнання, необхідного для одержання суб'єктами господарювання права на здійснення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, призначених для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування та зареєстрованих у підрозділах Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України (далі - суб'єкти проведення обов'язкового технічного контролю), а також переліку документів, що подаються для одержання такого права та інші повноваження, визначені цим Законом»;

4) у частині другій статті 16:

в абзаці другому слова «передавати для перевірки посвідчення, реєстраційні та інші документи, що підтверджують право на керування транспортним засобом, а також дорожні (маршрутні) листи і документи на вантаж, що перевозиться (крім власників транспортних засобів, які використовують їх в індивідуальних некомерційних цілях)» замінити словами «пред'являти для перевірки посвідчення водія, реєстраційний документ на транспортний засіб»;

абзац сьомий викласти в такій редакції: «своєчасно подавати транспортний засіб, що підлягає обов'язковому технічному контролю, на технічний контроль»;

6) статтю 35 викласти в такій редакції: «Стаття 35. Обов'язковий технічний контроль транспортних засобів

Транспортні засоби, що беруть участь у дорожньому русі та зареєстровані у підрозділах Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України, підлягають обов'язковому технічному контролю відповідно до цієї статті.

Обов'язковому технічному контролю не підлягають:

1) легкові автомобілі усіх типів, марок і моделей, причепа (напівпричепа) до них (крім таксі та автомобілів, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку), мотоцикли, мопеди, мотоциклами та інші прирівняні до них транспортні засоби - незалежно від строку експлуатації;

2) легкові автомобілі, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку, вантажні автомобілі незалежно від форми власності вантажопідйомністю до 3,5 тонн, причепа до них - із строком експлуатації до двох років.

Обов'язковий технічний контроль транспортного засобу передбачає перевірку технічного стану транспортного засобу, а саме: системи гальмового і рульового керування, зовнішніх світлових приладів, пневматичних шин та коліс, світлопропускання скла, газобалонного обладнання (за наявності), інших елементів у частині, що безпосередньо стосується безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього природного середовища.

Порядок проведення обов'язкового технічного контролю та обсяги перевірки технічного стану транспортних засобів визначає Кабінет Міністрів України.

Обов'язковий технічний контроль транспортних засобів, призначених для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування та зареєстрованих у підрозділах Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України, здійснюють суб'єкти проведення обов'язкового технічного контролю, які мають на правах власності або користування обладнання, що дає змогу перевіряти технічний стан транспортних засобів на відповідність вимогам безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища.

Перелік обладнання, необхідного для одержання права на здійснення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, а також документів, що подаються суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю для одержання такого права, визначаються Кабінетом Міністрів України.

Періодичність проходження обов'язкового технічного контролю становить:

для легкових автомобілів, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку, вантажних автомобілів (незалежно від форми власності) вантажопідйомністю до 3,5 тонн, причепів до них із строком експлуатації більше двох років - кожні два роки; для вантажних автомобілів вантажопідйомністю більше 3,5 тонн, причепів до

них та таксі незалежно від строку експлуатації - щороку;

для автобусів та спеціалізованих транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, незалежно від строку експлуатації - двічі на рік.

На кожний транспортний засіб, що пройшов обов'язковий технічний контроль і визнаний технічно справним, суб'єкт проведення обов'язкового технічного контролю складає протокол перевірки його технічного стану, який видається водію транспортного засобу. У протоколі зазначається строк чергового проходження обов'язкового технічного контролю транспортного засобу відповідно до періодичності проходження, встановленої частиною восьмою цієї статті.

Бланк протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу є документом суворого обліку.

Технічний опис та зразок протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу затверджує Кабінет Міністрів України.

Забезпечення суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю бланками протоколів перевірки технічного стану транспортного засобу, а також доступом до загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів здійснюється на платній основі. Порядок забезпечення суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю бланками протоколів, доступом до зазначеної загальнодержавної бази даних та розмір плати за надання таких послуг встановлює Кабінет Міністрів України.

Обов'язковий технічний контроль транспортних засобів, що належать військовим формуванням та органам внутрішніх справ, покладається на ці формування та органи.

Обов'язковий технічний контроль тракторів, самохідних шасі, самохідних сільськогосподарських, дорожньо-будівельних і меліоративних машин, сільськогосподарської техніки, інших механізмів здійснюється в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Центральний орган виконавчої влади з питань нагляду (контролю) в агропромисловому комплексі створює і веде реєстр суб'єктів господарювання, які здійснюють обов'язковий технічний контроль тракторів, самохідних шасі, самохідних сільськогосподарських, дорожньо-будівельних і меліоративних машин, сільськогосподарської техніки, інших механізмів, а також здійснює державний контроль за додержанням такими суб'єктами вимог законодавства в цій сфері.

На кожний трактор, самохідне шасі, самохідну сільськогосподарську, дорожньо-будівельну і меліоративну машину, одиницю сільськогосподарської техніки, інший механізм, що пройшов обов'язковий технічний контроль і згідно з протоколом перевірки технічного стану визнаний технічно справним, уповноважений суб'єкт господарювання видає протокол перевірки технічного стану транспортного засобу.

Порядок проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, зареєстрованих іншими уповноваженими державними органами, затверджує Кабінет Міністрів України за поданням цих органів»;

8) у статті 52¹:

а) у частині першій:

абзац чотирнадцятий викласти в такій редакції:

«ведення реєстру суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю та здійснення державного контролю за додержанням ними вимог законодавства в цій сфері»;

після абзацу чотирнадцятого доповнити новим абзацом такого змісту:

«формування в порядку, що визначає Кабінет Міністрів України, загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів на підставі інформації про результати перевірки технічного стану транспортного засобу, яка надається суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю, та інформації про укладення договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що підлягають обов'язковому технічному контролю, яка надається страховиками».

2) у статті 23:

частину другу викласти в такій редакції: «Перевірку технічного стану транспортних засобів під час обов'язкового технічного контролю транспортних засобів здійснюють суб'єкти господарювання, визначені відповідно до Закону України «Про дорожній рух», в порядку, який встановлює Кабінет Міністрів України»; частину четверту виключити;

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА СТР.7

НАЧАЛО НА СТР.6

5. У Законе Украины «Про страхування» (Відомості Верховної Ради України, 2002 р., № 7, ст. 50; 2007 р., №33, ст.440):

1) статью 18 після частини першої доповнити новою частиною такого змісту:

«Договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що підлягають обов'язковому технічному контролю відповідно до Закону України «Про дорожній рух», укладаються страховиками за умови проходження транспортними засобами обов'язкового технічного контролю, якщо вони згідно з протоколом перевірки технічного стану визнані технічно справними. Договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів укладаються на строк, що не перевищує строку чергового проходження транспортним засобом обов'язкового технічного контролю відповідно до вимог Закону України «Про дорожній рух».

2) частину першу статті 20 доповнити пунктом 7 такого змісту:

«7) надавати Державній автомобільній

інспекції Міністерства внутрішніх справ України інформацію про укладення договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що підлягають обов'язковому технічному контролю».

6. У Законі України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (Відомості Верховної Ради України, 2005 р., № 1, ст. 1; 2009 р., № 10-11, ст. 137; із змінами, внесеними Законом України від 17 лютого 2011 року, № 3045 – VI):

2) пункт 17.1 статті 17 доповнити абзацами шостим та сьомим такого змісту:

«Договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, що підлягають обов'язковому технічному контролю відповідно до Закону України «Про дорожній рух», укладаються страховиками за умови проходження зазначеними транспортними засобами обов'язкового технічного контролю, якщо вони згідно з протоколом перевірки технічного стану визнані технічно справними.

Договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності влас-

ників транспортних засобів, що підлягають обов'язковому технічному контролю укладаються на строк, що не перевищує строку чергового проходження транспортним засобом обов'язкового технічного контролю відповідно до вимог Закону України «Про дорожній рух»;

II. Прикінцеві положення

1. Цей Закон набирає чинності через 30 днів з дня його опублікування.

2. Установити, що:

протягом року з дня набрання чинності цим Законом суб'єкти господарювання, уповноважені у встановленому порядку проводити державний технічний огляд транспортних засобів до набрання чинності цим Законом, здійснюють обов'язковий технічний контроль відповідно до цього Закону, нарівні з суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю, визначеними цим Законом;

договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, укладені до набрання чинності цим Законом, діють до закінчення строку їх дії; транспортні засоби, що пройшли державний технічний огляд до набрання чинності

цим Законом і відповідно до Закону України «Про дорожній рух» підлягають обов'язковому технічному контролю, вперше проходять обов'язковий технічний контроль після закінчення строку дії талонів державного технічного огляду.

3. Кабінету Міністрів України у місячний строк з дня опублікування цього Закону:

привести свої нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом;

забезпечити приведення міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади своїх нормативно-правових актів у відповідність із цим Законом;

вжити заходів щодо вдосконалення системи обліку даних про автомобілі, що знаходяться в розшуку, передбачивши можливість автоматичного доступу до цих даних працівників Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України, які працюють на патрульних автомобілях і стаціонарних постах;

врегулювати порядок здійснення контролю за проходженням водіями транспортних засобів, які здійснюють перевезення пасажирів чи вантажів, щозмінного передрейсового медичного огляду.

ВАЖНО ЗНАТЬ

Начало в №5 от 20 мая 2011 г.

ОЦЕНКА ТРАНСПОРТА

Ранее было указано, что автотовароведческое исследование проводится после проведения идентификации КТС (объяснение понятия см. в предыдущей статье).

КТС имеет номер кузова (рамы-шасси) и идентификационный номер. В большинстве случаев эти номера имеют одинаковое обозначение. Расположены эти номера для каждой марки автомобиля в определённых заводом-изготовителем местах. Кроме этого эти номера указаны на идентификационной табличке КТС.

Нижеприведённый текст взят из Методики.

Идентификационный номер представляет собой буквенно-цифровое обозначение, которое состоит из 17 знаков, условно разделённых на 3 части.

Структура и содержание VIN-кода регламентируются ДСТУ 3525-97 «Средства транспортные дорожные. Маркирование», и состоят из международного кода производителя КТС (первые три символа), описательной части (дальнейшие шесть символов) и распознавательной части (последние восемь символов).

При определении VIN-кода по указанному стандарту предполагается использование арабских цифр и прописных букв латинского алфавита (за исключением букв: «I», «O», «Q»).

В странах, где применение международного стандарта ISO 3779-1983 является необязательным или частично ограниченным, кодирование номеров кузова может быть с отклонением от рекомендаций этого стандарта.

Для примера рассмотрим автомобиль Mazda 323. Общий вид автомобиля показан на фото слева, а его идентификационный номер на фото справа.



Расшифровка VIN (VINformer 4.0)



Расшифровать номер можно используя источники рекомендуемые Методикой (перечень этих источников приводится в Методике).

Из общедоступных интернет-сайтов <http://vinformer.ru/> и <http://vin.su/ru>

получена такая информация об этом КТС.

За дополнительную оплату на этих интернет-сайтах можно получить полную расшифровку VIN-кода КТС (сведения о комплектности и другие данные).

Оценка транспорта производится с использованием методики товароведческой экспертизы и оценки колесных транспортных средств (Методика товароведческой экспертизы и оценки колёсных транспортных средств, утвержденная приказом Министерства юстиции Украины от 24.11.2003 № 142/5/2092 и зарегистрированная в Министерстве юстиции Украины 24.11.2003 за №1074/8395 в редакции приказа Министерства юстиции Украины и Фонда государственного имущества Украины от 24.07.2009 №1335/1159 – далее Методика).



При наступлении ДТП или угона страхователю, имеющему полис автокаско, иногда приходится сильно постараться, чтобы заставить страховую компанию возместить ущерб по купленному полису. Страхование КАСКО придумано в мире

давно, чтобы автовладельцы не беспокоились, оставляя машину на неохраняемой стоянке, и гарантированно получили возмещение после ДТП. Однако некоторые отечественные страховые компании считают, что страховка КАСКО нужна лишь для того, чтобы за нее регулярно платили.

Кому жаловаться в случае, если страховая компания отказывается платить по своим обязательствам?

В первую очередь нужно получить письменное подтверждение от страховой компании об отказе в страховой выплате и его причинах (иногда они достаточно банальны). Потом можно написать письмо в Госфинуслуг Украины (надзор за страховыми компаниями). Если вопрос касается ущерба по «автогражданке» или «зеленой карте», то можно написать в Моторное (транспортное) страховое бюро Украины (МТСБУ), копию письма отправив страховщику.

Если вопрос с выплатой все равно затягивается, нужно не оттягивая подавать в суд. В большинстве случаев страхователям удается договориться с отделами урегулирования страховых компаний до суда. Некоторые не ждут, а после отказа сразу подают в суд. Можно, конечно, идти и по этому пути, единственное не нужно забывать, что юристы страховщика зарплату получают не просто так.

Отказа «без причины» не бывает, как правило все отказы прописаны в договоре страхования и подкреплены законодательством и правилами страховщиков. Именно в правилах страхования компании содержатся основные «подводные камни» КАСКО. Мы же их практически никогда не читаем, подписывая то, что дают. А иногда и не имеем возможности как-то повлиять на страховщика. Ведь если автомобиль покупается в кредит, да еще со скидкой, особо выбирать не приходится – идем в ту компанию, какую укажет банк. И условия страхования поменяют мы не вправе. Страховая компания может отказать в выплате, если страхователь сам нарушил ПДД преднамеренно или же был пьян. Ничего не получите, если автомобиль признан неисправ-

ным на момент аварии – ведь если вы регулярно проходили ТО, то он не может быть неисправным. Не считается страховым случаем и повреждение шин и колесных дисков. В договорах КАСКО может быть пункт о хранении машины в ночное время только в гараже или на охраняемой стоянке. В таком случае не стоит ездить к друзьям с ночевкой. Некоторые компании устанавливают жесткие сроки подачи документов на возмещение и прописывают их в правилах. Наконец, обязательно вызывайте сотрудников милиции, если обнаружили свой автомобиль разбитым во дворе. Получите от них справку о возбуждении расследования «противоправных действий третьих лиц». И ни в коем случае не соглашайтесь на формулировку о «незначительном ущербе»! В этом случае дело не возбуждается, что дает страховой компании право проигнорировать ваш иск.

Чтобы избежать в будущем проблем в получении выплат, внимательно читайте все пункты и дополнения договора и правил (особенно исключения), которые подписываете. А лучше попросите их на изучение на пару дней. Посоветуйтесь с юристом или страховым брокером. Чтобы застраховаться от неприяностей, еще в момент подписания договора автострахования КАСКО постарайтесь внести в него необходимые для себя изменения. Все, что касается сроков, покрываемых рисков и условий получения возмещения. Если вы уже столкнулись с проволочками при требовании страхового возмещения, вариантов несколько. Можете обратиться к юристу на предмет обоснованности подачи судебного иска на действия компании.

http://vin.su/

Ищите AutoCheck, CARFAX бесплатно! Отчеты CARFAX, AutoCheck (оригинал и перевод на русс)

EXLEASINGCAR
Аукционы европейских авто
www.exleasingcar.com

рус | eng

главная | ссылки на carfax / autocheck | контакты

Расшифровка VIN кода, поиск записей в базах Carfax, AutoCheck

ВВЕДИТЕ VIN НОМЕР

Введите проверочный код

VIN: JMZBJ14L201134553

Марка: Mazda
Модель: 323
Дата выпуска: 28/08/1998
Тип двигателя:

ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ СО ВСЕГО МИРА



Интересное исследование провела британская страховая компания Warranty Direct, которая пересмотрела 50 000 полисов на пятилетние машины и отобрала самые дорогие в техническом обслуживании.

Эксперты свели воедино данные о надежности того или иного автомобиля, основываясь на частоте поломок и общей стоимости ремонта за определенный промежуток времени. В итоге фирма выбрала самые ломающиеся детали и собрала развалюху-монстромобиль, который так и называется - Monster Mk1.

По мнению страховщиков, самый ненадежный автомобиль в мире оснащен:

- четырехцилиндровым мотором от кабриолета MG TF (английская модель, но компания принадлежит китайцам);
- подвеской от BMW M3, электроникой от Renault Megane;
- кондиционером от минивэна SEAT Alhambra с печкой от еще одного «испанца» SEAT Toledo;
- зажиганием от Mercedes V-Class;
- рулевым управлением от Volvo C70;
- коробкой передач от Land Rover Freelander;
- тормозами от Audi A8.

Управляющий директор компании Warranty Direct Дункан Фишер отметил, эта «автосюсюлька» - показатель того, что даже в хороших машинах бывают изъяны, которые «портят картину». Тот же BMW M3 - отличная машина, но у этой модели довольно часто (40% случаев) возникают проблемы с подвеской и ходовой. Аналогично, каждый пятый владелец Land Rover Freelander и Audi A8 обращался к механикам из-за поломки трансмиссии и тормозов, соответственно.

Напомним, весной Warranty Direct составила рейтинг самых надежных автомобилей в Европе, который возглавил Peugeot 207.

ДАНЧЕНКО Виктор Иванович

**Директор ЧП
«Авто-Юрист»**

(св-во серии А01 №677081 от 23.11.2010г.)

Судебный ЭКСПЕРТ -

Исследование обстоятельств ДТП (автотехническая экспертиза)

(св-во №1482 от 31.03.2011г.)

Адвокат -

Юридические услуги по ДТП

(св-во №3914 от 18.05.2011 г.)

**Главный редактор газеты
«АВТО-ЮРИСТ»**

(св-во серии ЛГ №1192-313П от 04.07.2011г.)

**Председатель общественной
организации «Защита прав водителей»**

(св-во серии А01 №486302 от 19.08.2009г., код. 36637937)

Автор книги «Шпаргалка для водителя»

Проводит прием граждан по фактам дорожно-транспортных происшествий - административные, гражданские, уголовные дела: **Луганская, Донецкая, Харьковская области.**

**По всем вопросам обращаться
по тел. 050-592-97-22, 099-448-24-30.
<http://www.avtourist.at.ua/>**



АВТО-ПРИКОЛЫ

Каждый из нас время от времени нарушает правила дорожного движения. Работникам ГАИ приходится выслушивать самые невероятные объяснения, среди них встречаются и совсем уж веселые...

«Я двигался по дороге. Вдруг справа и слева от меня появилось много машин. Я растерялся, не зная, куда повернуть, и врезался в машины спереди и сзади».

«У меня зеркала заднего вида, а не трюмо. Поэтому я и не заметил движущийся сзади автомобиль».

«Я ехал по главной дороге со скоростью около 50 км/ч. Вдруг на дорогу выскочил ребенок, и я резко затормозил. А следовавший за мной водитель ВАЗ-2110 воспользовался этим и вошел мне в зад».

«Я повернул с разрешающего на зеленый сигнал светофора».

«На перекрестке я нечаянно перепутала цвета светофора».

ДТП на майском параде: «Один из танков, движущихся в колонне, наехал на мой автомобиль. Неизвестный водитель танка скрылся с места ДТП». Кстати, по объяснению потерпевших, с мест аварий так же быстро и бесследно скрывались трактор и автогрейдер.

«Участник ДТП врезался в меня, не сообщив предварительно о своих намерениях».

Пешеход бросился передо мной на проезжую часть и беззвучно пропал под колесами». «Другой участник происшествия пиццал, но продолжал лезть в наш ряд».

«По моим оценкам, ущерб от аварии составляет от

500 тысяч до полумиллиона рублей». «Я наехал на пешехода, потому что решил расчистить проезд».

«Еще до того, как я наехал на старушку, я понял, что она не дойдет до края дороги».

«Возможно, я и въехала в БМВ, но удара я не почувствовала. Да и БМВ не дала мне понять, что я нанесла ей повреждения».

«Я ловил муху, летающую возле лобового стекла, и не заметил, как врезался в дерево».

«Водитель другого автомобиля был пьян, пытался что-то сказать, но не смог. Тогда он сел за руль и попытался скрыться. Я встал перед машиной, но он начал нажимать на педаль газа. Так я пробежал метров 10, а потом он все же объехал меня и скрылся».

«Когда я двигался по главной дороге, в мой автомобиль въехал мотороллер «Муравей». Водитель мотоцикла упал на асфальт без сознания.

Позже он встал, несколько минут покричал на нас, убежал и скрылся в лесопосадке».

«После семи лет безупречной езды я заснул за рулем».

«Родилась я в самолете, поэтому вожу великолепно и столкновения не совершала!».

«Цвета и номера машины я не увидела, потому что было темно, и автомобиль был грязный. Но я считаю, что в совершенном ДТП нужно подозревать машины темно-серого цвета».

«Автомобиль другого участника аварии то и дело мелькал передо мной, перестраиваясь из ряда в ряд, пока я, наконец, не врезался в него».

«Я показал жеста́ми другому участнику происше-

ствия, чтобы он дал мне проехать, но он сделал вид, что не понял меня, и совершил столкновение».

«Я поняла, что нужно жать на педаль тормоза, но не нашла ее».

«Я скрылся с места ДТП, потому что у меня были дела поважнее».

«Я признаю, что наехал на пешехода. Но прошу заметить, что этот гражданин уже не первый раз замечен под колесами автомобиля».

«В госномере у скрывшегося автомобиля я увидел буквы 0 или 2».

«Я понял, что пешеход растерялся и забыл, куда он шел, и наехал на него».

«Водитель другого автомобиля скрылся с места ДТП, хотя я очень просил его остаться».

«Совершенно внезапно из темноты появился подозрительный автомобиль, врезался в меня и бесследно исчез».

«Доверенности на право управления моим автомобилем нет ни у кого, потому что я никому не доверяю!»

«За рулем другого автомобиля сидела молодая женщина, поэтому я не смог за ней угнаться».

«Я ехала за автомобилем другого участника ДТП. Совершенно внезапно он начал мигать сразу обоими «поворотниками». Я не смогла понять, куда он хочет повернуть, и врезалась в него».

Как видите, не важно, мужчина или женщина, блондинка или брюнетка... все мы можем «сказануть» такое, что потом станет классикой приколов.



ПРИНЯТ ЗАКОН «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ УКРАИНЫ ОТНОСИТЕЛЬНО УСТРАНЕНИЯ ИЗБЫТОЧНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК»

5 июля Верховная Рада Украины приняла Закон «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно устранения избыточного государственного регулирования в сфере автомобильных перевозок». Указанным законом сокращается перечень документов, которые обязан иметь и передавать работнику Госавтоинспекции для проверки водителя транспортного средства. В частности водителю достаточно иметь при себе только свидетельство о регистрации на транспортное средство и водительское удостоверение (упразднено требование относительно обязательного наличия у водителя дорожного (маршрутного) листа и нотариаль-

ного удостоверенного поручения). Вместе с этим, отменили действующую процедуру государственного технического осмотра и введен обязательный технический контроль транспортных средств (только для определенных категорий ТС) без участия Госавтоинспекции. Полномочия по проведению обязательного технического контроля транспортных средств переданы уполномоченным субъектам хозяйствования.

Одно из основных положений - вообще не подлежат обязательному техническому контролю легковые автомобили всех типов, марок и моделей, прицепы (полуприцепы) к ним (кроме такси и автомобилей, используемых для

перевозки пассажиров или грузов с целью получения прибыли), мотоциклы, мопеды, мотоколяски и другие приравненные к ним транспортные средства - независимо от срока эксплуатации. Для других транспортных средств устанавливается следующая периодичность обязательного технического контроля: для легковых автомобилей, используемых в коммерческих целях, грузовых автомобилей независимо от формы собственности грузоподъемностью до 3,5 тонны, прицепов к ним со сроком эксплуатации более двух лет - каждые два года; для грузовых автомобилей грузоподъемностью более 3,5 тонны, прицепов к ним и автомобилей такси - независимо от срока эксплуатации - еже-

годно; для автобусов и специализированных транспортных средств, перевозящих опасные грузы, независимо от срока эксплуатации - два раза в год. - Порядок проверки технического состояния транспортных средств определяется Кабинетом Министров Украины. На каждое транспортное средство, прошедшее обязательный технический контроль и признанное технически исправным, субъектом проведения обязательного технического контроля составляется протокол проверки его технического состояния, экземпляр которого выдается водителю транспортного средства.

Закон вступает в силу через 30 дней со дня его опубликования.