

АВТОЮРИСТ

Газета частного предприятия
«Авто-юрист»

№7 (13) 7 сентября 2011 года



ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

.....стр. 8



- 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»

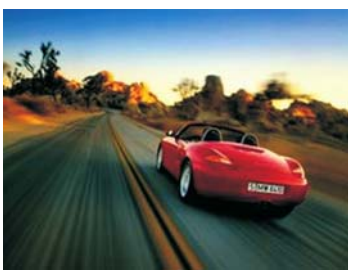
Юридические услуги

- 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.

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?

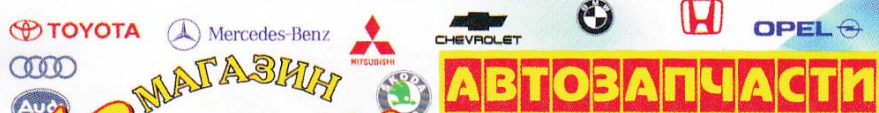
Тел. 050-592-97-22,

066-956-16-70,

099-448-24-30

E-mail: avtourist-dtp@mail.ru

<http://www.avtourist.at.ua/>



РЕЖИМ РАБОТЫ 8.00-18.00

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

г. Антрацит, ул. Петровского 25

тел.: 095-179-67-97,

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 «Автоюрист»

(св-во серии ЛГ №1192-313ПР 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/>



СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ

ГЛОБУС

VIENNA INSURANCE GROUP

Страховая Компания «Глобус» Vienna Insurance Group - итоги работы за I полугодие 2011 года

Страховая Компания «Глобус» Vienna Insurance Group подвела итоги своей деятельности за I полугодие 2011 года. Основные показатели свидетельствуют о стабильности развития Компании, а именно:

Объем страховых премий: 41,2 млн.грн., что на 30,0% больше показателей за аналогичный период предыдущего года.

Объем страховых выплат: 13,0 млн.грн., что на 14,0% больше показателей за аналогичный период предыдущего года.

Количество страховых выплат: 1 322 шт., что на 10,5% больше показателей за аналогичный период предыдущего года.

Максимальная выплата по одному страховому случаю: 234 054 грн. согласно договора международного автомобильного страхования «Зелена Картка» (Италия). Средняя выплата по одному страховому случаю: 9 100 грн.

«Положительные результаты работы СК «Глобус» VIG за I полугодие 2011г. и стабильное увеличение страховых премий, которые получает Компания, есть твердое подтверждение высокого уровня доверия граждан к бренду СК «Глобус» VIG в Украине, который заслуженно является фактором уверенности Застрахованного в страховой защите и страховой гарантии по наивысшим европейским стандартам Vienna Insurance Group», - прокомментировал начальник управления СК «Глобус» в Луганской области МИХАЙЛЮК Виктор Феодосиевич.

В СК «Глобус» организована круглосуточная служба Аварийных комиссаров из числа бывших сотрудников дознания и следствия по ДТП, которые предупреждают возможность фальсификации материалов по ДТП.

15 Аварийных комиссаров по Луганской области

ОНИ ВЫЕЗЖАЮТ НА ЛЮБОЕ ДТП, НЕЗАВИСИМО ОТ СУММЫ МАТЕРИАЛЬНОГО УЩЕРБА И СТЕПЕНИ ВИНОВНОСТИ НАШИХ КЛИЕНТОВ

Круглосуточная, бесплатная линия т. 0-800-500-157, моб. - 502

Для довідки: Страхова Компанія «Глобус» Vienna Insurance Group – один із провідних фінансових інститутів України з великим досвідом і потужним кадровим потенціалом. Компанія заснована в 1994 році, центральний офіс знаходиться в м. Києві, широко розвинута мережа регіональних агентств і представництв забезпечує громадян високоякісними страховими послугами у всіх регіонах України. За даними рейтингового агентства «Експерт – Рейтинг», рейтинг фінансової відкритості та стійкості СК «Глобус» VIG складає найвищий рівень: «А». З 2006 року СК «Глобус» входить до складу міжнародної страхової групи VIENNA INSURANCE GROUP (Австрія, м. Відень), - лідера в Центральній та Східній Європі серед страхових груп. Історія Групи починається з 1824 року, в 23 країнах - більше 50 страхових компаній, 20 млн. клієнтів, обсяг страхових премій, отриманих за 2010 рік склав більше 8,7 млрд. EURO Фінансовий рейтинг Групи підтверджений у 2009 році міжнародним рейтинговим агентством «Standard & Poor's» і складає: «А+позитивний».

Клиентам СК «Глобус» предоставляется:

- скидка 10% в магазине «МИР КУЗОВА» на любые автозапчасти
г. Луганск, ул. Оборонная, 111 б, тел. 050-833-13-31, 095-323-92-14.

- скидка 7% в магазине «МЕБЕЛЬ»
г. Луганск, ул. Краснознаменная, 69, тел. 050-529-29-92.

ОБРАЩАЙТЕСЬ В СТРАХОВЫЕ ПУНКТЫ СК «ГЛОБУС»
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОФИС В ЛУГАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Г. ЛУГАНСК, КВ. ВАТУТИНА, 2,
ТЕЛ.(0642) 33-02-90, 33-02-91, МОБ. 050-372-82-19

МЫ ОБЕЩАЕМ ТОЛЬКО ТО, ЧТО МОЖЕМ ВЫПОЛНИТЬ!

ШИНОМОНТАЖ

АВТОМОЙКА

г. Антрацит, ул. Ростовская, 15-г

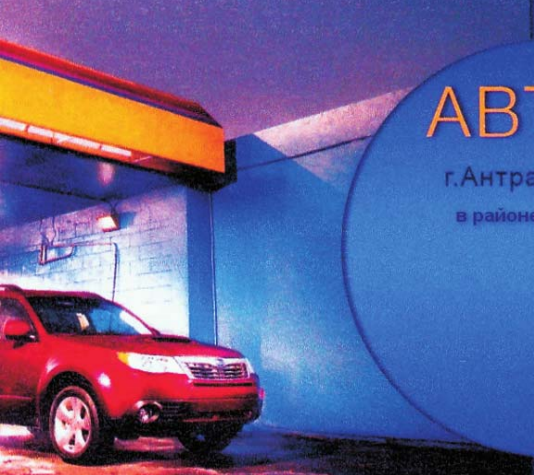
в районе ТЦ "Россия"

Режим работы:

8⁰⁰ - 20⁰⁰

М.Т.: 066-845-19-39

3-51-59



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

ИНТЕРЕСНО

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 «Фемида», 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. Харцызк – 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. 099-930-86-96

г. Луганск – ул. Лермонтова, 1-б (ОСК Лугань), офис №115, КОВАЛЕНКОВ Роман Александрович, тел. 099-704-08-40; КОЛОМИЕЦ Иван Евгеньевич, тел. 050-057-92-49; 26 квартал, 33, офис 1, РАКОВ Антон Сергеевич, тел. 050-531-87-86

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, Офис 20, ШАБЕЛЬНИКОВ Андрей Иванович, тел. 095-336-45-03; КОВАЛЕНКО Сергей Валентинович, тел. 050-624-15-33.

ХАРЬКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

пгт. Боровая, 14 квартал, 11/9, ЕГУПОВ Николай Григорьевич, тел. 066-660-68-66.

г. Изюм – ЗИНЬКЕВИЧ Любовь Алексеевна, тел. 095-168-43-37

г. Люботин – СИДОРОВА Татьяна Павловна, тел. 063-852-90-57

г. Харьков – пер. Донбассовский, 17, РОЗОВЕНКО Артем Петрович, тел. 066-887-86-10

Будущее мирового автопрома

Шведский автопроизводитель приступает к испытаниям новых гибридов, оснащенных системами увеличения запаса хода. Выбросы вредных веществ будут по-прежнему минимальными.

Шведы разработали три варианта гибридов, запас хода которых значительно увеличен по сравнению с привычными электромобилями. Первый построен на базе модели C30 Electric, которая осенью начнет поставаться в госучреждения Европы.

Он представляет собой последовательный гибридный, то есть слабенький трехцилиндровый двигатель (60 л.с.) здесь будет подзаряжать батареи 111-сильного электромотора. Классический ДВС с генератором пристроили под пол багажника, автомобиль получил также 40-литровый топливный бак.

Второй вариант, также созданный на базе хэтчбека C30, представляет собой параллельный гибридный. Машина в такой конфигурации получилась резвой даже по меркам «гражданских автомобилей», разгон до «сотни» занимает менее 6 секунд. Весь секрет в том, что такой же ДВС, как и в первом варианте, но с турбонагнетателем (190 л.с.) передает тягу на задние колеса. При этом работает и электромотор, уменьшая расход топлива. Генератор может использоваться для подзарядки аккумуляторов, а суммарная мощность силовой установки составляет 300 л.с.



Третий гибридный создан шведами на базе нового «сарая» V60 и также имеет параллельную схему. Однако в этом случае вся силовая установка, идентичная второму варианту, установлена под капотом. На скорости до 50 км/ч универсал поедет исключительно на электротяге. Когда заряд батарей, упакованных под полом, критически упадет, ДВС начнет их зарядку.

Общий запас хода на гибридах таким образом увеличился до 1000 километров, тогда как на полностью заряженных аккумуляторах он по-прежнему весьма скромный. Вместе с тем выбросы двуокиси углерода не превысят 50 г/км.

СПОСОБЫ ЗАЩИТЫ АВТОМОБИЛЯ ОТ УГОНА

Специалисты рекомендуют автомобилистам, которые хотят обезопасить свою машину от угона, установить на нее сразу комплекс защитных средств.

Общие советы и рекомендации:

При установке охранных комплексов пользуйтесь услугами официальных дилеров и сервис-центров.

Не доверяйте ключи от автомашины случайным лицам.

Не рассказывайте никому, как устроена охранный система вашего авто.

Не оставляйте в авто никаких ценных вещей, которые могли бы привлечь внимание преступников.

Если автомобиль все же оставляете возле дома, то выбирайте хорошо освещенное место и ставьте его вплотную к стене дома или ближе к другому автомобилю, чтобы затруднить преступнику проникновение в него.

Чаще всего угоны фиксируются на стоянках возле крупных торговых центров, магазинов, рынков. На неохраняемых стоянках возле жилых домов в спальных районах.

Для того, чтобы обезопасить машину от угона, специалисты рекоменду-

ют установить на нее комплекс защитных средств - объединить охранную, противоугонную и поисковую систему в единое целое.

Противоугонная система препятствует физическому перемещению автомобиля. Вы можете установить блокировку: замка капота, коробки передач, рулевого вала, педалей тормоза и сцепления, колеса.

Охранный устройством (сигнализация):

Установите малознакомую, но надежную и оригинальную систему защиты (она создаст сложность для автоугонщиков).

Выбирайте систему с автономным электропитанием (если ваша система охраны питается от аккумулятора, это упрощает угон машины).

Используйте радиобредающие с динамическим кодом (используя современную технологию, угонщики могут записать сигнал обычного радиобредающего и воспользоваться этим).

Имобилайзер (электронное средство защиты) - это блок управления и противоугонных реле, которые устанавливаются в разрывы электрических цепей, отвечающих за работу двигателя. Если угон-

щик попытается завести ваш автомобиль, то эта система заблокирует работу двигателя и не даст автомобилю тронуться с места.

Поисковая система (вступает в действие, когда автомобиль все же угнали). Установив такую систему, вы сможете определить местонахождение своего автомобиля и передать ее координаты спецслужбам. В поиске могут использоваться GSM, спутниковый и радионавигационный, причем как по отдельности так и в комплексе.

«Спаси» свой автомобиль от угона, как утверждают эксперты, можно следуя нехитрым правилам. Так, при установке охранных комплексов авто стоит пользоваться услугами официальных дилеров и сервис-центров. Автовладельцам не стоит доверять ключи от машины случайным лицам, а также не рассказывать никому, как устроена охранный система авто.

Специалисты настоятельно рекомендуют не оставлять в салоне автомобиля никаких вещей, которые могли бы привлечь внимание и «спровоцировать» преступников.

БОРЬБА С НАРУШЕНИЕМ ЗАКОНОВ НАРУШАЮЩИЕ ЗАКОНЫ



Не для кого не секрет, что работники нашей «родной» милиции, призванные защищать права человека у нас в стране, зачастую сами нарушают Законы, а для некоторых служб МВД Украины, нарушение Законов — это скорей норма, чем исключение из правил.

К таким подразделениям относятся «всеми нами любимые» подразделения ГАИ и ДПС, которые «не щадя своих сил» стараются «навести порядок» на дорогах, при этом, абсолютно осознанно, идут на нарушение Законов и ведом-

В рабочее время, старший оперуполномоченный уголовного розыска Краснодонского ГО УМВД гражданин М, двигался по своему городу на служебном автомобиле и был остановлен инспектором ДПС ГАИ г. Стаханов Билоусовым Е.В., который представившись попросил, у гражданина М, предоставить документы на автомобиль и водительское удостоверение.

Работник уголовного розыска был в недоумении от того, почему его остановили, «коллеги», ведь он ехал по городу

не нарушая ПДД. М передал инспектору документы и задал вопрос ИДПС Билоусову Е.В., о причине остановки, на, что услышал банальный ответ: «Проводится операция «Месячник безопасности дорожного движения среди работников милиции» и им нужен показатель по нарушению ПДД работниками милиции».

Проверив документы гражданина М, которые были в полном порядке, инспектор ГАИ предложил своему «коллеге» составить на него протокол за то, что он якобы, ехал не пристегнутый ремнем безопасности.

М, естественно, отказался, ведь он двигался в автомобиле пристегнутый ремнем, а кроме того ПДД Украины (п.2.3 «в») разрешают не пристегиваться ремнем безопасности в населенных пунктах водителям оперативных машин. М, пояснил инспектору, что во-первых он был пристегнут ремнем, а

во-вторых его автомобиль является оперативным, т.к. принадлежит сектору уголовного розыска Краснодонского ГО УМВД и он мог вообще двигаться в автомобиле не пристегиваясь ремнем безопасности.

Однако доводы оперативника оказались для инспектора не убедительными или может инспектор их даже не слушал, потому, что результат общения двух «правоохранителей» оказался не в пользу водителя-оперативника Краснодонского ГО УМВД.

ИДПС Билоусов Е.В., не смотря ни на что составил протокол и вынес постановление в отношении гражданина М, при этом нарушив Приказы МВД и сфальсифицировав протокол и, соответственно, постановление по делу об административном правонарушении, которым привлёк гражданина М к административной ответственности в виде штрафа в размере 51 грн.

Оперуполномоченный, зная о том, что ничего не нарушал, обратился за помощью в Общественную организацию «Защита прав водителей», юристы которой, в свою очередь, подготовив все необходимые материалы, обратились в суд с иском о признании недействительным постановления по делу об административном правонарушении, ссылаясь в нём на то, что событие правонарушения вообще отсутствовало.

Суд, исследовав материалы административного дела в отношении гражданина М, полностью удовлетворил его иск о признании недействительным постановления.

Финал этой истории ещё не настал, ведь инспектор ГАИ, пытаясь «выслужиться», пошёл на нарушение Законов и Приказов, а это наказуемо, вплоть до уголовной ответственности и пока не известно чем этот протокол и это постановление «выльются» для инспектора ГАИ Билоусова Е.В.

ЧАСТО ЗАДАВАЕМЫЕ ВОПРОСЫ СТРАХОВЫМ КОМПАНИЯМ

Вопрос: Имеет ли право на возмещение вреда причинённого здоровью пассажир автомобиля, если водитель данного автомобиля виноват в ДТП?

Ответ: Да! Каждый пассажир виновного или пострадавшего ТС, застрахован полисом ОСЦПВ виновника ДТП, согласно которого возмещается ущерб, нанесенный жизни и здоровью пассажиров (до 100 000 грн., на каждого пассажира).

Вопрос: В каких случаях подают регрессные иски?

Ответ: Согласно статьи 38 Закона Украины «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», регресс может быть выставлен в следующих случаях:

После попадания в ДТП, застрахованный не обратился в течение трёх рабочих дней в свою страховую компанию, согласно статьи 33.1.1; 33.1.2.

Если водитель управлял транспортным средством и совершил ДТП в состоянии алкогольного опьянения, под воздействием наркотических средств и т.п., либо уклонился от соответствующего медицинского освидетельствования.

Если водитель совершил ДТП, управляя неисправным

транспортным средством. Ст. 31.4 ПДД; 31.4.1, 31.4.2, 31.4.5.

Если водитель скрылся с места ДТП.

Если водитель управлял транспортным средством, не имея права управлять ТС соответствующей категории.

Если ДТП совершено умышленно.

Я перечислил часто встречающиеся случаи. А в ст.38 Закона Украины «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», предусмотренные случаи трактуются более подробно.

Вопрос: Как Вы считаете на сколько подорожает страховой полис после вступления в силу Закона Украины «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування»? Будут ли действительны страховые договоры ОСАГО заключённые до вступления в законную силу вышеуказанного закона?

Ответ: Страховой полис ОСЦПВ или как её называют в народе «Автогражданка» подорожает ориентировочно на 10 – 12 %. Страховые полисы, оформленные до вступления изменений в силу, будут дей-

ствительны.

Вопрос: После вступления нового Закона в силу не будет типов страховок, значит ли это, что по сути страховаться будет сам автомобиль и не важно, кто управляет им, ведь фактически доверенности на право управления в настоящее время не нужны и если автомобиль не в угоне, то это значит, что человек управляет им законно? Повлияет ли на выплату (признание или нет страховым случаем) то, кто будет за рулём автомобиля?

Ответ: Будет один единый тип договора (по-видимому, на основе 1-го типа), согласно которого, страхуется ответственность каждого водителя, имеющего право управлять транспортным средством, указанным в страховом полисе (в связи с отменой доверенности на право управления ТС с 13.08.11 г., достаточно наличия свидетельства о гос. регистрации ТС и водительского удостоверения соответствующей категории.).

Вопрос: Напомните читателям газеты порядок действий в случае когда произошло ДТП (если виновен и если не виновен в ДТП).

Ответ: Согласно ст. 33 Зако-

на Украины «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», виновный в ДТП водитель, обязан обратиться в свою страховую компанию в течение трёх рабочих дней. Как показала практика и опыт работы в ГАИ, 80 % участников ДТП считают себя невиновными. Знать правила дорожного движения это очень хорошо, но разбираться в ДТП не все могут. Поэтому СК «Глобус» приняла решение еще с 1 апреля 2005 г., о выезде нашего Аварийного комиссара на каждое ДТП независимо от суммы ущерба и степени виновности нашего клиента, в любое время суток. На данный момент мы единственная страховая компания в Украине, предоставляющая такую услугу.

Самое главное, при попадании в ДТП, в первую очередь, позвоните в дежурную часть СК «Глобус», городской тел. бесплатной линии по Украине:

0 800 500 157, или с моб. 502.

Как поступают другие Страховые компании это на их вести. Некоторые даже не знают, что делать и какие документы необходимо собрать для возмещения ущерба пострадавшим в ДТП.

Р.С. Когда приобретаете страховой полис «АВТОГРАЖДАНКА», убедитесь есть ли АВАРИЙНЫЕ КОМИССАРЫ в этой страховой компании и кем они были по профессии до этого, а они должны быть в каждом районном центре. Объясню почему. С 18 сентября 2011 г. в Украине вводится «ЕВРОПРОТОКОЛ» а это значит, на место ДТП будут выезжать аварийные комиссары страховых компаний для оформления страхового события, при сумме ущерба до 10 тыс. грн. без участия сотрудников ГАИ.

Задумайтесь и сделайте правильный выбор!

В. МИХАЙЛЮК,
начальник Управления
СК «Глобус» в Луганской обл.

В СК «Глобус» по Луганской области работает 15 аварийных комиссаров, из числа бывших сотрудников следствия и дознания по ДТП (опытные работники ГАИ на пенсии, в звании от капитана до подполковника) Обращайтесь за консультацией: с 9.00 до 18.00. моб. 050-372-82-19, (0642) 33-02-90, 33-02-91 ПОМОЖЕМ, ПОСОВЕТУЕМ!

ЗАМЕТКИ АДВОКАТА

КАК В 60–70 ЛЕТ ОСТАТЬСЯ ГОЛЫМ И БОСЫМ

Здравствуйте меня зовут Пурьгин Семен Викторович, я адвокат с 2003года когда мне торжественно вручили диплом юриста и по настоящее время, вот уже на протяжении восьми долгих лет я постоянно консультирую людей и помогаю им в различных жизненных ситуациях. Приятно видеть, что мои консультации помогают и человек избавился от многих неприятностей, которые годами досаждали ему и приносили не только моральные страдания но и материальный ущерб. Здесь я приведу истории из жизни которые встречаются очень часто, охватывают разные её стороны и приводят если не к краху, то точно к большим неприятностям.

КАК НЕ НУЖНО ПОСТУПАТЬ:

1. История первая. Так просто остаться без штанов.

Вот живёт себе простой русский или украинский мужик, живёт как все хотелось бы и лучше не и за то что есть Слава Богу, за свою долгую трудовую жизнь которую он начал сразу после школьной скамьи, он как положено отслужил в армии, пошел работать не начальником, а рабочим, женился воспитал детей, состарился, дождался внуков, но продолжает работать и помогать им, старается, тянется, рвется. Нажил честно, не воруя, себе дом или квартиру, купил машину.

И вот он стал сам или под постоянными угрозами и нытьем своих родственников, задумываться как распорядится своим имуществом. И решил машину отдать сыну, у самого годы уже не те, а сыну машина нужна, у него семья, дети, а коль нужно будет, так всегда сын то даст, отцу проехать.

Как решил, так и сделал, собрался, пошел к нотариусу написал доверенность. Пришел домой вручил ему ключи, на сынок машина хоть старенькая, но хорошая живая, я на ней столько лет «отколесил» и горя не знал, держи! Сын был рад, жена довольна все хвалили мужика.

И все хорошо вроде как и прежде, но только стал сынок после первых месяцев приходить к отцу за советом, мол как

то, да се, где чинить где подтянуть, что затянуть в машине.

Радовался отец, сын ума набирается, будет кому после него семью содержать. Но сам того не замечая начал сын его просить сначала показать на месте, что к чему, потом самому покрутить а у него дела, а после и вовсе приходит к отцу, кидать ключи на стол и говорить что то и то сломалось, походи отремонтируй.

Время шло, дальше уже больше, просьбы о ремонте стали перерастать в уговоры, потом в требования и угрозы, ремонтировать машину стала уже его святой обязанностью. Промедление стало смерти подобно, как не можешь? Как не сейчас? Потом? Ах ты старый «пень» и т.д.

Сыну почти с самого начала не хватало то на бензин то на ремонт то на резину, и постепенно отец стал сначала помогать, а потом и покупать все сам! Спасибо папа за машину переросло в давай «старый» денег на твой ржавый драндулет. Стал папа привыкать бегать пешком, ведь у сына машина в ремонте. Вдруг ломаться стала, не с того не с сего, чуть ли не каждый день, то погнетса, то отобьется, это отвалится. Забыл отец уже давно когда и за руль то садился.

А тут, как на зло, и жена стала ворчать, да злиться, сын ходит злой и надутый как сыч, внук не улыбается. Подкинул дед старое корыто! Все разбитое, гнилое да не мод-

ное, кто на таких машинах уже и ездить может? да еще по доверенности! Что не доверяешь родному сыну? Боишься машину подарить?

Ну что, делать нечего, давай подарю! Нет говорю ему не надо, переписка такого старья дорожке выйдет, продай её лучше, а деньги нам отдай, мы доложим и купим себе новую. А у нас уже и деньги есть доплатить.

Делать нечего пошел отец, продал машину, жалко было её своя родная, ну пускай это жизнь. Пришел, деньги дал жене, та сыну, все хорошо, все успокоились.

Прошло уже три месяца как сын взял деньги, а машины новой нет, сначала ходили разговоры, что мол все есть но пару тысяч не хватает, потом модель ищут именно такую, а не другую, потом цвет, а после и вовсе замолчали.

Чуть погодя узнал мужик, что денег на новую машину для доплаты и не было.

А деньги от его машины стали расходуется, то невестке на газовую печку, то сыну на новый телевизор, то внуку на красивые и модные штаны.

Жалко стало мужику своего труда, хотел было ругаться да выговаривать, да где там, налетели все и жена и сын с невесткой и внук с внучкой, ах ты старый «ирод», ах ты сухарь, жалко тебе денег, видишь детям трудно, жизнь тяжёлая! Лучше не учи, а помоги материально. Деньги небось с пенсии ко-

пишь да еще и работаешь, зачем тебе столько? Что тебе нужно?

Вот бы отдал свои запасы да купил бы новую машину, а не ругал бы детей за ту старую телегу.

Долго думал мужик, но что, делать нечего, да и сам он как заядлый автолюбитель давно уже хотел купить новую машину, импортную, с хорошим салоном и прочими «наворотами». Как не купить? я жизнь прожил, а хорошего не видел, что мне для детей не жалко? да и меня прокатят, вон и сосед своему сыну купил, ладно и я куплю.

Сказано, сделано! Собрал отец все свои сбережения, позвал сына и внука пошли в салон выбирать

В салоне все новое, хорошее, блестит и сверкает. Новая Лада 67 000грн., а добавить всего одну тысячу у.е. и уже новый Ланос, еще тысячу полторы и Шевролет, а там еще немножко и Опель.

Что делать? Ведь не на год покупаешь, не днем живешь!

Решили, если брать, так брать! Машину так машину! Но, на «Опель» не хватает. Придется взять кредит.

И вот после нескольких месяцев суеты подготовки и оформления документов была совершена настоящая покупка! Новая, мощная чистая и блестящая с шикарным салоном и кондиционером машина, «Опель» стояла в гараже.

Оформить кредит и документы решили на сына, ведь переписка денег стоит, да и кредит на пенсионера не дают.

Да новая машина большая радость! Со стороны интересно смотреть как хозяева холят и лелеют свои «Опели» и «Шевролеты» первое время сдувая с них пылинки и чуть ли не переносы их на руках через коврики на дорогах.

Но время шло, ажиотаж спал сын решил сделать

доверенность на внука. Парень уже вырос, мощный, да и женится ему надо, пусть поедет.

Решили, сделали. Дед дал денег внуку и на права, отец выписал доверенность.

Радости внука не было предела! Ему всего 20 лет, а уже машина и какая машина! Новая «пакет», только из салона. И хотя по началу, на семейном совете, было решено давать ключи только на поездки с матерью и бабушкой в магазин и в деревню.

После разрешили иногда брать ее и с ребятами на улицу покататься.

Эх, как замечательна жизнь в 20 лет, когда у тебя машина, новая машина, и пару лишних сотен гривен в кармане, теперь все, теперь только держись!

Ты король города ты не просто Саша, Коля или Петя, те кто просто, глотают за тобой пыль! Ты настоящий «пацан», ты мужик, ты герой. Да что там герой! Когда у тебя новая машина и есть деньги на девочек и пиво, тебе завидуют все знакомые, у тебя весь город друзья, все самые лучшие, самые сочные девки сами, как кошки так и прыгают тебе в салон.

Да это действительно жизнь. Но для деда, который за свои деньги эту жизнь купил внуку, и помирает выплачивать кредит за машину, эта жизнь проходит мимо.

Внук изредка заезжает к деду, ведь теперь у него своя, новая и «крутая жизнь», он «крутой», а что знает простой мужик, старый дед, о жизни «крутых пацанов», где он простой работника и где «пацаны» которые реально держат город.

Ну что, деваться некуда, ладно молодой, пусть ездит, пусть катается и катает, раз охота есть, а потом видно будет, подрастет, образумится, ума наберется. Как говорят

нагуляется.

Жизнь шла своим чередом пока однажды поздно ночью, к нему в дверь раздался звонок. Звонили постоянно и долго. На вопрос кто там? Был ответ: - Папа это я, открой! сердце сжалось и ойкнуло в груди. Открыв двери, он увидел на пороге заспанного и растерянного сына с бледным лицом и дрожащими руками.

На вопрос, что случилось тот ответил, твой внук попал в аварию и сейчас в милиции, у нас дома следователи хотят поговорить, нужны деньги, я им все отдал но еще не хватает, давай срочно, а то могут «закрыть».

Как в тумане быстро и не понимая, что происходит мужик полез в шкаф, взял последнюю пенсию и отдал сыну. Этого мало сказал он, давай еще! Полез искать, нашел, дал еще. Сын пересчитал деньги, после чего ответил, а золото есть? Золото? Только мамина цепочка и перстень. Они что и это берут? Они все берут, сказал сын, ищи еще, это только начало. Забрав деньги и драгоценности он ушел, хлопнув дверью.

После этого уже не спалось.

Вот так просто, добровольно сам того не замечая герой этого рассказа, простой мужик, идя всем на уступки и делая добро жене детям и внукам, уже лишился своей машины, всех сбережений, залез в долги, отдал семейное золото, забыл про сон и покой решая чужие проблемы. И это только начало! Дальше будет больше, он потеряет жену и квартиру, окажется на улице и родные сын и внук не будут с ним даже здороваться! Как это случится и как этого избежать, как правильно распоряжаться своим имуществом. Вы узнаете в следующей части «Заметок адвоката».

ИЗ РАЗДЕЛА «СОБЫТИЯ»

Качество топлива можно будет проверить прямо на АЗС

Качество бензина на наших АЗС будет контролироваться более жестко: премьер Николай Азаров поручил ученым разработать отечественный прибор для экспресс-контроля октанового числа топлива и других параметров (содержания серы, бензола).

Также Кабмин выделил на закупку и обеспечение функционирования лабораторий по контролю качества нефтепродуктов 24 миллиона гривен. Как разъяснил «Сегодня» эксперт по топливу Владислав Бовсуновский, портативные приборы определяют октановое число, а вот для серы и бензола нужны передвижные лаборатории (одна передвижная стоит до 50 тысяч долларов, выходит, что на деньги Кабмина можно купить 60 лабораторий, что вполне достаточно для контроля всех АЗС Украины - их порядка 7000).

Сейчас качество топлива проверяют в стационарных лабораториях в течение суток, при этом контролеры из управления по делам защиты прав потребителей обязаны предупредить о проверке за 10 дней, так что толку в ней немного. Теперь внезапными проверками

займется государство.

А вот что касается цены «горючки», то эксперты уверены: до конца августа она останется стабильной - 10-10,25 гривен/литр А-95. Причина - переизбыток бензина. А в сентябре возможен новый рост из-за акциза. Аналитик Александр Сиренко (UPESCO) говорит, что рост цен может быть небольшим, а то и вовсе его не будет из-за того, что нефть в мире постепенно дешевеет (за месяц подешевела со 120 долларов до 105-106 долларов за баррель). Пресс-секретарь премьера Виталий Лукьяненко говорит, что акцизы, скорее всего, с сентября увеличатся, но подорожание топлива будет необоснованным: «Есть расчеты цены экспертной группы при Кабмине (9,85 гривен/литр А-95), участники рынка должны их придерживаться».

БЕСПРЕДЕЛ ПО-ЛУГАНСКИ

Лихие девяностые... Все мы помним это мрачное время — время разгула преступности, бандитизма и перестрелок. Принято считать, что всё это ушло в прошлое, что правоохранительные органы и общество в целом переломили эту ситуацию.

Однако, некоторые события, произошедшие недавно в нашем областном центре заставили задуматься о справедливости этого утверждения.

А началось всё с «автоподставы». Жителям крупных городов хорошо знаком такой вид автопреступности, когда злоумышленники намеренно создают аварийную обстановку и обвиняют других водителей в якобы причинении повреждений их автомобилю. Притом, повреждения создаются одновременно.

В описываемом нами случае события развивались по знакомой схеме. 16 июля 2011 г. Николай ехал на принадлежащем ему автомобиле Mitsubishi по ул. Лу-тунгинской областного центра. Ехал не быстро — 30-40 км/ч. Внезапно на его полосу движения выехал а/м BMW 7-й серии, переродив дорогу. Произойти столкновение. Были вызваны сотрудники ГАИ.

Картина повреждений автомо-

билей, как в дальнейшем выяснилось, была классическая для «автоподставы». У Mitsubishi на бампере вмятина в несколько сантиметров, у BMW — весь борт разбит. Здесь бы сотрудникам ГАИ нужно было провести трасологическую экспертизу и по характеру повреждений восстановить картину столкновения.... Но ГАИ посчитало это ненужным.

ГАИ признало виновным в ДТП именно Николая. Его привлекают к административной ответственности по ст. 124 КоАП, а заодно ещё проявляют фантазию и добавляют ст. 130 КоАП («пьянка»).

В дальнейшем, уже в ходе ознакомления с материалами дела в суде, адвокатом было обнаружено, что по делу не было проведено ни одной экспертизы. Ни автотехнической, ни трасологической, ни наркологической. Вывод о виновности Николая сотрудник ГАИ просто душно сделал «на основании показаний водителей и свидетелей». Притом, что свидетели в деле не опрашивались, а водители дают показания противоречащие друг другу.

Но ДТП — это было только начало...

Водитель BMW, вспомнив, видимо, нравы 90-х г.г., позвонил своим друзьям-спортсменам, ко-

торые, приехав, начали избивать Николая, вымогая 5000 долларов США. Избивали на улице, затем, увезли Николая в его собственный дом, где продолжили избивание и вымогательства. Затем бросили на улице. Результат — у Николая перелом ребер, сотрясение головного мозга, контузия почки.

Николай обратился в милицию. Но безрезультатно. Сотрудники Артемовского РО ЛГУ в произошедшем составе преступления не усмотрели и в возбуждении уголовного дела по факту избивания и вымогательства отказали.

Пришлось Николаю обращаться на телевидение. В программе К.Стогния «Надзвичайні новини» (телеканал ICTV) прошел репортаж, в котором журналисты показали как факт избивания человека, так и сомнительные обстоятельства ДТП.

Напомним, что согласно Уголовно-процессуального кодекса Украины, сообщения, опубликованные в прессе являются поводом для возбуждения уголовного дела.

Сейчас за ведение дела по ДТП взялись сотрудники ЧП «Автоюрист». Можно с уверенностью утверждать, что теперь обстоятельства ДТП будут выяснены надлежащим образом и справедливость восторжествует.

«МИР АВТОМОБИЛЕЙ»

Столичное автошоу 2011: презентация электромобиля Chery M1



Одну из последних новинок лидера китайского автопрома — Chery M1 EV (Electrical Vehicle), которая ранее была представлена на Шанхайском автосалоне, уже в сентябре можно будет увидеть в Украине.

Свой первый серийный электромобиль компания Chery планирует продавать в Китае под «премиальным» брендом Riich. Вообще существует несколько различных модификаций электромобиля M1. В одной из них для увеличения запаса хода используется бензиновый двигатель, подзаряжающий аккумуляторы во время езды. Благодаря этому при полностью заряженных батареях электромобиль может проехать 300 кило-

метров, — уверяют инженеры компании. «Чистый» же электромобиль модели M1 оснащен 54-сильным электродвигателем, который работает от комплекта литий-ионных аккумуляторов. Без подзарядки Chery M1 проходит 150 километров. Также электромобиль оснащен системой рекуперации энергии при торможении, т.е. при торможении электродвигатели начинают работать как электрогенераторы. Иными словами: ни ватта впустую! Максимальная скорость машины — 120 километров в час.

Полная зарядка батарей от обычной домашней розетки займет от 6 до 8 часов, а на 80-процентную «заправку» при помощи специальной станции нужно всего полчаса.

Как сообщалось ранее, Chery Co. совместно с американским производителем батарей Better Place ведут разработку электромобиля со сменным аккумулятором, а также гибридных силовых

установок, в которых используются роторно-поршневые двигатели Ванкеля. Основные преимущества этих двигателей нового поколения — высокая удельная мощность, отличные динамические характеристики и необычайная компактность.

Но самое главное преимущество электромобиля состоит даже не в низкой стоимости эксплуатации. Ездить на столь усовершенствованном автомобиле не просто дешевле, но и гораздо комфортнее — никакого шума и выхлопов, загрязняющих атмосферу. Как уверяют футурологи, человек будущего будет ездить на электромобиле. Chery Co. идет в ногу со временем, также исходя из того, что, по прогнозам экспертов, массовое производство экологических электромобилей — идеальный путь к решению энергетических и природоохранных проблем, которые сегодня очень актуальны во всем мире.

Термин биксенон встречается в одном ряду с ксеноном. Биксенон, в свою очередь, — тот же ксеноновый свет, только как для ближнего, так и для дальнего использо-

превосходят галогеновые, они в то же время не ослепляют водителей встречных машин, что так же очень важно. Ксеноновые лампы встраиваются в обычные фары, а края

Можно смело по кочкам!

В-шестых, долговечность. Ксеноновые лампы служат около 3000 часов или более 2 лет. Обычная галогеновая лампа этим похвастаться,

Автомобильные аксессуары

Ксенон и биксенон — различия. Преимущества и недостатки ксенона

В 1898 году англичане Уильям Рамзай и Уильям Моррис Траверс открыли миру инертный (редкий) газ — ксенон. Сегодня, спустя более ста лет, ксенон мы видим повсюду, этот газ используется, в частности, в лампах, что пришли на смену вакуумным и галогеновым. Ксеноновый свет — чистый белый, максимально по спектру близкий солнечному. Ксенон — основа одноимённых ламп, вместе со смесью других инертных газов — неоном и криптоном. Также эти лампы допускают в своём составе соли металлов. Ксеноновые лампы бывают синими, голубыми и белыми. Они заметно безопасней, экономичней, комфортней обычной вакуумной и галогеновой ламп.

вания. Би-ксенон = два ксенона, двойной ксенон. Вот и вся разница. Причём, этот «двойной ксенон» устанавливается на различные машины может по-разному. Бывает, у машины две разные лампочки в фаре для ближнего и дальнего света: в таком случае устанавливаются отдельные газоразрядные блоки и лампы. Но здесь минус: стоит такая установка будет как двойной комплект ксенона. Если же в машине одна лампочка на оба света, ближний и дальний, то можно установить лампу со «шторкой» внутри. В качестве такая установка уступает. И, наконец, можно установить биксеноновые линзы, двигающиеся вверх-вниз (Lexus, Volkswagen, BMW...) Последний вариант наиболее удачен и цена довольно приемлемая.

Рассмотрим преимущества ксенона перед обычными лампами накаливания.

Во-первых, яркость ксенонового света. Ксеноновые лампы светят с яркостью 3200 люмен, тогда как галогеновые лампы достигают лишь 1500 люмен. Яркость света на дороге является одним из важных критериев оценки, так как чем чётче водитель будет видеть предметы впереди, тем лучше он будет среди них ориентироваться и, значит, тем безопаснее движение.

Несмотря на то, что в яркости ксеноновые лампы больше, чем в 2 раза

линзы обтачивают так, чтобы спектр цветов в ней был ближе к синему, ведь синий, как известно, наименьший раздражитель для человеческого глаза. Это второй положительный момент рассматриваемых ксеноновых ламп.

В-третьих, цвет ксеноновых ламп. Он может быть голубым, синим или белым. И это не ограниченный список. Тогда как лампы галогеновые светят только жёлтым.

В-четвёртых, ксеноновые лампы в фарах сохраняют здоровье вашим глазам. Так как по своим характеристикам ксеноновый свет близок к свету солнечному (стандартная галогеновая лампа — 2800 К, ксеноновая лампа — 4000-12000 К, цветовая температура солнца — 6000 К). А в туман или дождь ксеноновые лампы, в отличие от галогеновых, не создадут перед глазами «световую стену», то есть освещать будут не посредственно дорогу, не отражаясь от частиц воды в воздухе. Эдакий «эффект противотуманных фар» — только противотуманки, как известно, берут не проникающей способностью, а хитростью: светят не на предмет, а под него, тем самым избегая отражения.

В-пятых, надёжность и так называемая стрессоустойчивость. Ксеноновые лампы не приходят в негодность от ударов и сотрясений, можно не переживать, что в них порвётся нить накаливания, т.к. её просто нет.

увы, не может. Её хватает часов на 300-400.

В-шестых, ксеноновая лампа выигрывает и в энергопотреблении. Затрачивая всего 35 Вт. энергии, ксеноновая лампа отдаёт в атмосферу тепла около 6%. Для сравнения, галогеновая лампа потребляет 55 Вт. и на тепло у неё уходит около 40% энергии. И на этом преимущества ксеноновых ламп в рамках данного пункта не заканчиваются: благодаря тому, что ксеноновая лампа меньше энергии потребляет, — она бережёт двигатель. Следовательно, износ генератора, замена его и денежные затраты машине с ксеноновыми лампами грозят реже.

Ну и наконец, внимание. Нельзя не заметить машину, оснащённую ксеноновыми фарами. Ксенон устанавливается на новые и дорогие автомобили. Ксенон — символ престижа в наше время.

Есть у ксеноновых ламп и ряд недостатков. Мигать ими на дороге, к примеру, не получится. Так как в скорости включения они заметно уступают «галогенкам». Ксеноновой лампе требуется несколько секунд, после чего она становится ярче и ярче. Стоят ксеноновые лампы в несколько раз дороже галогеновых, и если выйдет из строя одна лампочка, заменять надо обе. Но, несмотря на эти недостатки, думаю, вы сделаете правильный выбор и не будете рисковать своим здоровьем и здоровьем своих близких.

«Заряженная» Lada Granta появилась на публике

Гражданская версия гоночного седана Lada Granta Sport «засветилась» на пятом этапе «Кубка Lada Granta», который прошёл 27 и 28 августа на автодроме в Мячкове.

Седан имеет аэродинамический обвес кузова с новым передним и задним бампером, капотом с воздухозаборником, другими накладками на пороги кузова, спойлером на крышке багажника и иной решеткой радиатора. В салоне установлены спортивные кресла, обшитые кремовой кожей. Центральная консоль для «заряженного» автомобиля позаимствована от «Калины», однако впоследствии она будет заменена на вариант от обычной «Гранты».

Как заявил руководитель проекта «Lada Granta Cup» Владислав Незванкин, этот автомобиль построен как прототип для испытаний и оснащен 210-сильным бензиновым турбомотором объемом 1,6 литра. Такой же двигатель, но развивающий 235 л.с., используется и для гоночных автомобилей. Данная машина была построена специально по просьбе президента АВТО-ВАЗа Игоря Комарова.

В.Незванкин также добавил, что для серийных «заряженных» седанов Lada Granta будут доступны 1,6-литровые моторы в двух вариантах — атмосферном и турбированном. В первом случае агрегат сможет развивать 120 л.с., мощность второго пока не известна.



Как ранее заявил И.Комаров, «заряженный» седан Lada Granta встанет на конвейер уже после того, как начнется серийный выпуск обычных «Грант». Созданием этой модели займется компания TMC, выпускающая Lada Granta для кольцевых гонок. Гоночная Lada Granta оснащается 1,6-литровым турбомотором мощностью 235 л.с. и секвентальной КПП.

С нуля до ста километров в час такой автомобиль разгоняется за 5,6 секунды, а его максимальная скорость составляет 219 км/ч. Стоимость кольцевого автомобиля Lada Granta Sport составляет 1,8 млн. рублей РФ. На сегодняшний день в России продается только одна спортивная Lada — Kalina Sport с двигателями объемом 1,4 л (89 л.с.) и 1,6 л (98 л.с.), машина стоит от 368 тысяч Российских рублей.

ЗАКОН УКРАЇНИ

Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування Верховна Рада України постановляє:

І. Внести зміни до таких законодавчих актів України:

1. У Кодексі України про адміністративні правопорушення (80731-10, 80732-10) (Відомості Верховної Ради УРСР, 1984 р., додаток до №51, ст. 1122):

1) статтю 124 доповнити приміткою такого змісту:
«Примітка. Особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, звільняється від адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, за умови, що учасники дорожньо-транспортної пригоди скористалися правом спільно скласти повідомлення про цю пригоду відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (1961-15);

2) пункт 1 частини першої статті 255 доповнити абзацом такого змісту:
«органу технічного нагляду Міністерства аграрної політики України (стаття 188-27)»;

3) абзац другий частини другої статті 308 доповнити словами «та зазначеного у постанові про стягнення штрафу».

2. У Законі України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (1961-15) (Відомості Верховної Ради України, 2005 р., №1, ст. 1; 2006 р., №1, ст. 3; 2009 р., №10-11, ст. 137; із змінами, внесеними Законом України від 2 грудня 2010 року №2756-VI) (2756-17):

1) у статті 1:
а) пункти 1.3 та 1.4 викласти в такій редакції:
«1.3. потерпілі - юридичні та фізичні особи, життю, здоров'ю та/або майну яких заподіяна шкода внаслідок дорожньо-транспортної пригоди з використанням транспортного засобу;

1.4. особи, відповідальність яких застрахована, - страхувальник та інші особи, які експлуатують забезпечений транспортний засіб на законних підставах»;

б) пункт 1.5 доповнити абзацом другим такого змісту:

«У цьому Законі не вважається транспортним засобом пристрій, який підпадає під ознаки, зазначені у цьому пункті, але щодо якого не встановлено коригуючий коефіцієнт залежно від типу транспортного засобу»;

в) пункти 1.7 та 1.8 викласти в такій редакції:
«1.7. забезпечений транспортний засіб - транспортний засіб, зазначений у чинному договорі обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, за умови його експлуатації особами, відповідальність яких застрахована;

1.8. страховий поліс - єдина форма внутрішнього договору страхування, яка посвідчує укладення такого договору»;

г) доповнити пунктом 1.12 такого змісту:
«1.12. дорожньо-транспортна пригода - подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки»;

2) пункт 2.1 статті 2 доповнити реченням такого змісту: «Якщо норми цього Закону передбачають інше, ніж положення інших актів цивільного законодавства України, то застосовуються норми цього Закону»;

3) пункт 13.2 статті 13 викласти в такій редакції:
«13.2. Розмір страхового платежу за одним внутрішнім договором страхування зменшується на 50 відсотків, за умови, що страхувальником є громадянин України - учасник війни, інвалід II групи, особа, яка постраждала внаслідок Чорнобильської катастрофи, віднесена до I або II категорії, пенсіонер, а забезпечений транспортний засіб має робочий об'єм двигуна до 2500 сантиметрів кубічних включно та належить цьому громадянину на праві власності»;

4) у пункті 14.2 статті 14 слова «на умовах, зазначених у пункті 15.3 статті 15 цього Закону» виключити;

5) статтю 15 виключити;

6) у статті 17:

а) пункт 17.1 доповнити абзацами другим - п'ятим такого змісту:

«Внутрішні договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності укладаються строком на один рік.

Укладення внутрішніх договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності на строк менший, ніж один рік, але не менш як на 15 днів допускається виключно щодо транспортних засобів: незареєстрованих - на час до їх реєстрації, тимчасово зареєстрованих - на час до їх постійної реєстрації, зареєстрованих на території іноземних держав - на час їх перебування на території України.

Міжнародний договір «Зелена картка» може укладатися на строк 15 днів, 1 місяць, 2 місяці, 3 місяці, 4 місяці, 5 місяців, 6 місяців, 7 місяців, 8 місяців, 9 місяців, 10 місяців, 11 місяців або один рік.

Договором внутрішнього страхування протягом строку його дії може бути визначений період використання транспортного засобу, що не може становити менш як шість календарних місяців»;

б) пункт 17.5 викласти в такій редакції:

«17.5. При укладенні договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності страховик зобов'язаний безоплатно видати страхувальнику спеціальний знак, що затверджується Уповноваженим органом за поданням МТСБУ, та бланк повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду встановленого МТСБУ зразка, а також перелік представників страховика, уповноважених виконувати функцію такого страховика щодо опрацювання претензій в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі.

У разі втрати або використання бланка повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду страховик на підставі письмової заяви страхувальника зобов'язаний безоплатно видати йому новий бланк такого повідомлення»;

в) доповнити пунктом 17.6 такого змісту:

«17.6. Особливості укладення договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності встановлюються у порядку, визначеному Уповноваженим органом за поданням МТСБУ»;

7) статтю 33 викласти в такій редакції:

«**Стаття 33.** Дії осіб у разі настання дорожньо-транспортної пригоди, яка може бути підставою для здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати)

33.1. У разі настання дорожньо-транспортної пригоди, яка може бути підставою для здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати), водій транспортного засобу, причетний до такої пригоди, зобов'язаний:

33.1.1. дотримуватися передбачених правилами дорожнього руху обов'язків водія, причетного до дорожньо-транспортної пригоди;

33.1.2. вжити заходів з метою запобігання чи зменшення подальшої шкоди;

33.1.3. поінформувати інших осіб, причетних до цієї пригоди, про себе, своє місце проживання, назву та місцезнаходження страховика та надати відомості про відповідні страхові поліси;

33.1.4. невідкладно, але не пізніше трьох робочих днів з дня настання дорожньо-транспортної пригоди, письмово надати страховику, з яким укладено договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, - МТСБУ), повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду встановленого МТСБУ зразка, а також відомості про місцезнаходження свого транспортного засобу та пошкодженого майна, контактний телефон та свою адресу. Якщо водій транспортного засобу з поважних причин не мав змоги виконати зазначений обов'язок, він має підтвердити це документально.

33.2. У разі настання дорожньо-транспортної пригоди за участю лише забезпечених транспортних засобів, за умови відсутності травмованих (загиблих) людей, а також за згоди водіїв цих транспортних засобів щодо обставин її скоєння, за відсутності у них ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, ці водії мають право спільно скласти повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду.

У такому разі водії транспортних засобів після складення зазначеного в цьому пункті повідомлення мають право залишити місце дорожньо-транспортної пригоди та звільняються від обов'язку інформувати Державтоінспекцію МВС України про її настання.

У разі оформлення документів про дорожньо-транспортну пригоду без участі уповноважених на те працівників Державтоінспекції МВС України розмір страхової виплати за шкоду, заподіяну майну потерпілих, не може перевищувати максимальних розмірів, затверджених Уповноваженим органом за поданням МТСБУ.

33.3. Водії та власники транспортних засобів, причетних до дорожньо-транспортної пригоди, власники пошкодженого майна зобов'язані зберігати пошкоджене майно (транспортні засоби) у такому стані, в якому воно знаходилося після дорожньо-транспортної пригоди, до тих пір, поки його не огляне призначений страховиком (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, - МТСБУ) представник (працівник, аварійний комісар або експерт), а також забезпечити йому можливість провести огляд пошкодженого майна (транспортних засобів).

Особи, зазначені в цьому пункті, звільняються від обов'язку збереження пошкодженого майна (транспортних засобів) у такому стані, в якому воно знаходилося після дорожньо-транспортної пригоди, у разі якщо не з їхньої вини протягом десяти робочих днів після одержання страховиком (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, - МТСБУ) повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду його уповноважений представник не прибув до місцезнаходження такого пошкодженого майна.

33.4. У разі оформлення працівниками Державтоінспекції МВС України відповідних документів про дорожньо-транспортну пригоду вони також

встановлюють та фіксують необхідні відомості щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності учасників цієї пригоди і сприяють представникам страховиків (МТСБУ) у проведеному огляді місця дорожньо-транспортної пригоди і транспортних засобів, причетних до неї»;

8) доповнити статтею 33-1 такого змісту:

«**Стаття 33-1.** Сприяння страховику та МТСБУ у розслідуванні причин та обставин дорожньо-транспортної пригоди, яка може бути підставою для здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати)

33-1.1. Страхувальник, інша особа, відповідальність якої застрахована, водій транспортного засобу, причетного до дорожньо-транспортної пригоди, особа, яка має право на отримання відшкодування (потерпілий), зобов'язані сприяти страховику та МТСБУ в розслідуванні причин та обставин дорожньо-транспортної пригоди, а саме: надати для огляду належний їй транспортний засіб або інше пошкоджене майно, повідомити страховика (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, - МТСБУ) про всі відомі їй обставини та надати для огляду та копіювання наявні у неї документи щодо цієї дорожньо-транспортної пригоди протягом семи робочих днів з дня отримання нею відповідної інформації або документа. Якщо зазначені особи з поважних причин не мали змоги виконати ці дії, вони мають підтвердити це документально.

33-1.2. На підставі письмового запиту страховика або МТСБУ підрозділ Державтоінспекції МВС України зобов'язаний надати йому довідку про дорожньо-транспортну пригоду, форма та порядок видачі якої встановлюється Міністерством внутрішніх справ України; заклад охорони здоров'я - довідку про тимчасову втрату працездатності (лікування), форма та порядок видачі якої встановлюється Міністерством охорони здоров'я України, відомості про діагноз, лікування та прогноз хвороби потерпілого, висновки судово-медичної експертизи, а також іншу інформацію, необхідну для вирішення питання щодо здійснення страхового відшкодування або регламентної виплати; медико-соціальна експертна комісія - документи, що підтверджують ступінь втрати професійної чи загальної працездатності потерпілого; суди та правоохоронні органи - копії наявних документів щодо обставин скоєння дорожньо-транспортної пригоди, розміру заподіяної та відшкодованої шкоди.

Зазначені в цьому пункті документи надаються безоплатно.

Строк надання такої інформації (довідок та інших документів) органами державної влади (у тому числі судовими та правоохоронними) та органами місцевого самоврядування, медичними закладами, а також іншими юридичними особами не може перевищувати 30 днів з дня надходження запиту страховика (МТСБУ)»;

9) статті 34-37 викласти в такій редакції:

«**Стаття 34.** Дії страховика та МТСБУ після отримання інформації про дорожньо-транспортну пригоду, яка може бути підставою для здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати)

34.1. Страховик зобов'язаний протягом двох робочих днів з дня отримання повідомлення про настання події, що містить ознаки страхового випадку, розпочати її розслідування, у тому числі здійснити запити щодо отримання відомостей, необхідних для своєчасного здійснення страхового відшкодування.

34.2. Протягом 10 робочих днів з дня отримання повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду страховик (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, - МТСБУ) зобов'язаний направити свого представника (працівника, аварійного комісара або експерта) на місце настання страхового випадку та/або до місцезнаходження пошкодженого майна для визначення причин настання страхового випадку та розміру збитків.

34.3. Якщо представник страховика (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, - МТСБУ) не з'явився у визначений строк, потерпілий має право самостійно обрати аварійного комісара або експерта для визначення розміру шкоди. У такому разі страховик (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, - МТСБУ) зобов'язаний відшкодувати потерпілому витрати на проведення експертизи (дослідження).

34.4. Для визначення причин настання страхового випадку та розміру збитків страховиком та МТСБУ залучаються їх працівники. Страховиком, МТСБУ та потерпілими також можуть залучатися аварійні комісари, експерти або юридичні особи, у штаті яких є аварійні комісари чи експерти.

Стаття 35. Заява про страхове відшкодування

35.1. Для отримання страхового відшкодування потерпілий чи інша особа, яка має право на отримання відшкодування, протягом 30 днів з дня подання повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду подає страховику (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, - МТСБУ) заяву

НАЧАЛО НА СТР.5

про страхове відшкодування. У цій заяві має міститися:

а) найменування страховика, якому подається заява, або МТСБУ;

б) прізвище, ім'я, по батькові (найменування) заявника, його місце проживання (фактичне та місце реєстрації) або місцезнаходження;

в) зміст майнової вимоги заявника щодо відшкодування заподіяної шкоди та відомості (за наявності), що її підтверджують;

г) інформація про вже здійснені взаєморозрахунки осіб, відповідальність яких застрахована, або інших осіб, відповідальних за заподіяну шкоду, та потерпілих;

г) підпис заявника та дата подання заяви.

35.2. До заяви додаються:

а) паспорт громадянина, а в разі його відсутності інший документ, яким відповідно до законодавства України може посвідчуватися особа заявника, якщо заявником є фізична особа;

б) документ, що посвідчує право заявника на отримання страхового відшкодування (довіреність, договір оренди, свідоцтво про право на спадщину), у разі якщо заявник не є потерпілим або його законним представником;

в) довідка про присвоєння одержувачу коштів ідентифікаційного номера платника податку (за умови його присвоєння), якщо заявником є фізична особа;

г) документ, що підтверджує право власності на пошкоджене майно на день скоєння дорожньо-транспортної пригоди, - у разі вимоги заявника про відшкодування шкоди, заподіяної майну;

г) свідоцтво про смерть потерпілого - у разі вимоги заявника про відшкодування шкоди, пов'язаної із смертю потерпілого;

д) документи, що підтверджують витрати на поховання потерпілого, - у разі вимоги заявника про відшкодування витрат на поховання потерпілого;

е) документи, що підтверджують перебування на утриманні потерпілого, його доходи за попередній (до настання дорожньо-транспортної пригоди) календарний рік, розміри пенсій, надані утриманцям внаслідок втрати годувальника, - у разі вимоги заявника про відшкодування шкоди у зв'язку із смертю годувальника;

е) відомості про банківські реквізити заявника (за наявності).

Документи, зазначені у підпунктах «а»-«г» цього пункту, надаються для огляду та зняття копії або в копіях, засвідчених заявником. Страховик та МТСБУ мають право вимагати для огляду оригінали зазначених документів. Решта документів надаються в оригіналі або належним чином оформленій копії. Належно оформлену копією документа є копія, посвідчена органом, установою чи організацією, що його видала, або нотаріально посвідчена або посвідчена особою, якій подається заява про страхове відшкодування.

35.3. Особа, якій подається заява про страхове відшкодування, зобов'язана надавати консультаційну допомогу заявнику під час складення заяви і на вимогу заявника зобов'язана ознайомити його з відповідними нормативно-правовими актами, порядком обчислення страхового відшкодування (регламентної виплати) та документами, на підставі яких оцінено розмір заподіяної шкоди.

Стаття 36. Прийняття рішення про здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати) страховиком та порядок його виплати

36.1. Страховик (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, - МТСБУ), керуючись нормами цього Закону, приймає вмотивоване рішення про здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати) або про відмову у здійсненні страхового відшкодування (регламентної виплати). Рішення про здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати) приймається у зв'язку з визнанням майнових вимог заявника або на підставі рішення суду, у разі якщо спір про здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати) розглядався в судовому порядку. Якщо розмір заподіяної шкоди перевищує ліміт відповідальності страховика, розмір страхової виплати (регламентної виплати) за таку шкоду обмежується зазначеним лімітом.

У разі оформлення документів про дорожньо-транспортну пригоду без участі уповноважених на те працівників Державтоінспекції МВС України розмір страхової виплати за шкоду, заподіяну майну потерпілих, не може перевищувати максимальних розмірів, затверджених Уповноваженим органом за поданням МТСБУ.

36.2. Страховик (МТСБУ) протягом 15 днів з дня узгодження ним розміру страхового відшкодування з особою, яка має право на отримання відшкодування, за наявності документів, зазначених у статті 35 цього Закону, повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду, але не пізніше як через 90 днів з дня отримання заяви про страхове відшкодування зобов'язаний: у разі визнання ним вимог заявника обґрунтованими - прийняти рішення про здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати) та виплатити його. Якщо у зв'язку з відсутністю документів, що підтверджують розмір заявленої шкоди, страховик (МТСБУ) не може оцінити її загальний розмір, виплата страхового відшкодування (регламентна виплата) здійснюється у розмірі заподіяної шкоди, оціненої страховиком (МТСБУ). Страховик має право здійснювати виплати без проведення експертизи, якщо за результатами проведення ним огляду пошкодженого майна страховик і потерпілий досягли згоди про розмір страхового відшкодування і не наполягають на проведенні оцінки, експертизи пошкодженого майна;

у разі невизнання майнових вимог заявника або

з підстав, визначених статтями 32 та/або 37 цього Закону, - прийняти вмотивоване рішення про відмову у здійсненні страхового відшкодування (регламентної виплати).

Якщо дорожньо-транспортна пригода розглядається в цивільній, господарській або кримінальній справі, перебіг цього строку припиняється до дати, коли страховику (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, - МТСБУ) стало відомо про набрання рішенням у такій справі законної сили.

У разі якщо заява про здійснення страхового відшкодування чи інші документи, необхідні для прийняття рішення про здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати), подані з порушенням строку, встановленого цим Законом, строк прийняття рішення про здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати) та його виплату збільшується на кількість днів такого прострочення.

Протягом трьох робочих днів з дня прийняття відповідного рішення страховик (МТСБУ) зобов'язаний направити заявнику письмове повідомлення про прийняте рішення.

36.3. У разі якщо відповідальними за заподіяння неподільної шкоди взаємопов'язаними, сукупними діями є декілька осіб, розмір страхового відшкодування (регламентної виплати) за кожну з таких осіб визначається шляхом поділу розміру заподіяної шкоди на кількість таких осіб.

Якщо дорожньо-транспортна пригода сталася за участю декількох транспортних засобів, що перебували у з'єднанні між собою (у складі одного транспортного складу або під час буксирування із застосуванням жорсткого зчеплення чи з частковим навантаженням буксируваного транспортного засобу на платформу або на спеціальний опорний пристрій), виплата страхового відшкодування здійснюється страховиком, який уклав договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності щодо тягача, а в разі якщо цей тягач незабезпечений, регламентна виплата здійснюється МТСБУ.

Якщо водії транспортних засобів скористалися правом, передбаченим пунктом 33.2 статті 33 цього Закону, страховик відшкодує виключно шкоду, визначену статтями 29 та 30 цього Закону.

36.4. Виплата страхового відшкодування (регламентна виплата) здійснюється безпосередньо потерпілому (іншій особі, яка має право на отримання відшкодування) або погодженим з ним особам, які надають послуги з ремонту пошкодженого майна, сплатили страхове відшкодування за договором майнового страхування (крім регламентної виплати, передбаченої підпунктом «а» пункту 41.1 статті 41 цього Закону), лікування потерпілих та інші послуги, пов'язані з відшкодуванням збитків.

Страховик здійснює компенсацію витрат страхувальника або особи, відповідальності якої застрахована, а МТСБУ компенсує витрати особи, звільненої від цього виду обов'язкового страхування на підставі пункту 13.1 статті 13 цього Закону або відповідальності якої застрахована іноземною страховою компанією відповідно до умов Міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка», за умови, що такі витрати здійснюються за згодою страховика (МТСБУ). У компенсації витрат може бути відмовлено повністю або частково, якщо такі витрати здійснені без попереднього погодження із страховиком (МТСБУ).

Виплата страхового відшкодування (регламентна виплата) здійснюється шляхом безготівкового розрахунку.

36.5. За кожен день прострочення виплати страхового відшкодування (регламентної виплати) з вини страховика (МТСБУ) особи, яка має право на отримання такого відшкодування, сплачується пеня з розрахунку подвійної облікової ставки Національного банку України, яка діє протягом періоду, за який нараховується пеня.

36.6. Страхувальником або особою, відповідальною за завдані збитки, має бути компенсована сума франшизи, якщо вона була передбачена договором страхування.

36.7. Рішення страховика (МТСБУ) про здійснення або відмову у здійсненні страхового відшкодування (регламентної виплати) може бути оскаржено страхувальником чи особою, яка має право на відшкодування, у судовому порядку.

Стаття 37. Відмова у здійсненні страхового відшкодування (регламентної виплати)

37.1. Підставою для відмови у здійсненні страхового відшкодування (регламентної виплати) є:

37.1.1. навмисні дії особи, відповідальності якої застрахована (страхувальника), водія транспортного засобу або потерпілого, спрямовані на настання страхового випадку. Зазначена норма поширюється на осіб, дії яких пов'язані з виконанням ними громадянського чи службового обов'язку, вчинені у стані необхідної оборони (без перевищення її меж) або під час захисту майна, життя, здоров'я. Кваліфікація дій таких осіб встановлюється відповідно до закону;

37.1.2. вчинення особою, відповідальності якої застрахована (страхувальником), водієм транспортного засобу умисного злочину, що призвів до страхового випадку (події, передбаченої статтею 41 цього Закону);

37.1.3. невиконання потерпілим або іншою особою, яка має право на отримання відшкодування, своїх обов'язків, визначених цим Законом, якщо це призвело до неможливості страховика (МТСБУ) встановити факт дорожньо-транспортної пригоди, причини та обставини її настання або розмір заподіяної шкоди;

37.1.4. неподання заяви про страхове відшкодуван-

ня впродовж одного року, якщо шкода заподіяна майну потерпілого, і трьох років, якщо шкода заподіяна здоров'ю або життю потерпілого, з моменту скоєння дорожньо-транспортної пригоди;

37.1.5. одержання страхувальником повного відшкодування шкоди за договором майнового страхування від особи, яка її завдала.

37.2. Рішення страховика про відмову у здійсненні страхової виплати повідомляється страхувальнику у письмовій формі з обґрунтуванням причин відмови.

37.3. Незадовільне фінансове становище страховика (МТСБУ) не є підставою для відмови у здійсненні страхового відшкодування (регламентної виплати);

10) у статті 38:

а) у підпункті 38.1.1 пункту 38.1:

підпункти «а» і «в» викласти в такій редакції:

«а) якщо він керував транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції»;

«в) якщо він після дорожньо-транспортної пригоди за його участю самовільно залишив місце пригоди чи відмовився від проходження відповідно до встановленого порядку огляду щодо стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, або вжив алкоголь, наркотики чи лікарські препарати, виготовлені на їх основі (крім тих, що входять до офіційно затвердженого складу аптечки або призначені медичним працівником)»;

доповнити підпунктом «д» такого змісту:

«д) якщо страховий випадок настав з використанням забезпеченого транспортного засобу в період, не передбачений договором внутрішнього страхування (при укладенні договору страхування з умовою використання транспортного засобу в період, передбачений договором страхування)»;

б) у пункті 38.2:

підпункт 38.2.1 після слів «до власника» доповнити словом «водія»;

доповнити підпунктом 38.2.5 такого змісту:

«38.2.5. до особи, визначеної у пункті 13.1 статті 13 цього Закону, яка причетна до дорожньо-транспортної пригоди, якщо вона керувала транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, а також якщо вона відмовилася від проходження відповідно до встановленого порядку огляду щодо стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, та/або вжила алкоголь, наркотики чи лікарські препарати, виготовлені на їх основі (крім тих, що входять до офіційно затвердженого складу аптечки або призначені медичним працівником), та/або вона керувала транспортним засобом без права на керування транспортним засобом відповідної категорії, та/або самовільно залишила місце пригоди»;

11) розділ III доповнити статтею 38-1 такого змісту:
«Стаття 38-1. Відповідальність за порушення умов страхування

38-1.1. У разі якщо страховик здійснив страхове відшкодування за шкоду, заподіяну під час використання забезпеченого транспортного засобу, у сфері, що передбачає більше значення коригуючого коефіцієнта, ніж визначено договором страхування, чи водієм, водійський стаж якого є меншим, ніж визначено умовами договору страхування, то особа, відповідальна за шкоду, заподіяну внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, зобов'язана компенсувати страховику 50 відсотків виплаченого страхового відшкодування.

38-1.2. У разі якщо невиконання (неналежне виконання) особою, відповідальності якої застрахована, водієм забезпеченого транспортного засобу чи особою, визначеною у пункті 13.1 статті 13 цього Закону, обов'язку, передбаченого пунктом 33-1.1 статті 33-1 цього Закону, призвело до порушення строку здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати), страховик (МТСБУ) має право вимагати від такої особи компенсацію в розмірі 20 відсотків виплаченого страхового відшкодування (регламентної виплати)»;

12) у пункті 40.3 статті 40 слова «аварійних комісарів» замінити словами «аварійних комісарів, експертів або юридичних осіб, у штаті яких є аварійні комісари чи експерти»;

13) у пункті 41.4 статті 41 слова «аварійних комісарів» замінити словами «аварійних комісарів, експертів або юридичних осіб, у штаті яких є аварійні комісари чи експерти».

II. Прикінцеві положення

1. Цей Закон набирає чинності через шість місяців з дня його опублікування.

2. Кабінету Міністрів України у шестимісячний строк з дня опублікування цього Закону привести свої нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом.

3. Спеціально уповноваженому органу виконавчої влади у сфері регулювання ринків фінансових послуг у шестимісячний строк з дня опублікування цього Закону привести свої нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом.

4. Моторному (транспортному) страховому бюро України встановити зразок повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду та за погодженням з Державною автомобільною інспекцією Міністерства внутрішніх справ України у шестимісячний строк з дня опублікування цього Закону розробити та затвердити інструкцію щодо заповнення повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду, яка має передбачати типові схеми дорожньо-транспортних пригод.

Президент України В.ЯНУКОВИЧ
м. Київ, 17 лютого 2011 року
№3045-VI

СУРОВЫЕ БУДНИ ВОДИТЕЛЯ ПО НОВОМУ ЗАКОНУ

Каждый день на дороге нашей любимой Украины выходят сотни, а то и тысячи работников ГАИ чтобы «навести порядок на дороге» и всем хочется как можно больше найти нарушителей, а их не всегда нужно количество. Вот здесь и начинаются нарушения Закона со стороны инспекторов ГАИ, а именно остановка транспортных средств «просто так», чтобы посмотреть документы, с надеждой на то, что возможно, подчёркиваю, возможно, у какого-нибудь водителя и найдётся нарушение, а кого то можно будет, как говорится, просто «развести».

Так было до 13 августа 2011 года. Что же теперь изменилось?

Как и раньше инспектора ГАИ добросовестно несут службу на наших дорогах, как и раньше останавливают и проверяют документы, при этом пристально присматриваются, «принюхиваются», особенно по утрам и вечерам, и также, как и раньше, нарушают Законы, но теперь из всех нарушений со стороны инспекторов остались только серьёзные, а остальные «узаконили» новым Законом Украины «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины по устранению чрезмерного государственного регулирования в сфере автомобильных перевозок».

Теперь более подроб-

но о новшествах, а именно в каких случаях сотрудники ГАИ имеют право останавливать транспортные средства и какие документы необходимо предоставить инспектору ГАИ.

Новым Законом внесены изменения в ст. 11 Закона Украины «О милиции». Данная статья была дополнена п. 21-1 в котором речь идёт о причинах остановки. Как и раньше транспортные средства сотрудники ГАИ имеют право остановить за нарушение ПДД, отсутствие номерного знака или если его не видно, наличия признаков неисправности и т. д. и новшество, которого ранее не было «При проведении целевых мероприятий (операций, работ, оперативных планов) для проверки документов на право вла-

дения и управления транспортным средством, документов на транспортное средство».

Прочитав этот пункт, не тяжело понять, что теперь инспектора ГАИ начнут останавливать транспортные средства под любым предлогом и это будет законно. Как говорится в анекдоте: «Сержант Петренко! Ещё не завтракал».

В МВД нет ни одного дня, чтобы не проводилась какая то из операций, отработок или оперативных планов и, таким образом, всегда найдётся отговорка о причине остановки и у инспектора ГАИ, чтобы взглянуть на Ваши документы и лишний раз предложить «дыхнуть». И напомним, что это теперь всё законно.

Кроме того, что Вас «Законно» останавливают, так ещё и потребуют предоставить документы на право пользования и управления транспортным средством, документы на транспортное средство. Вроде здесь всё понятно, но опять есть одно «НО». Что это за документ на право пользования? С документами на право управления и документы на транспортное средство — это понятно, водительское удостоверение и свидетельство о государственной регист-

рации транспортного средства, а документы на право пользования транспортным средством — это, что?

Ранее таким документом была доверенность, но согласно ст. 126 КпАП Украины в новой редакции, водитель не несёт административной ответственности за отсутствие таковой, а согласно ст. 11 п. 21 ЗУ «О милиции», в новой редакции, работник милиции, каковым является инспектор ГАИ, имеет право проверять у водителей удостоверения водителя и регистрационный документ на транспортное средство (в простонародии — техпаспорт).

Что же получается содержание новейшего Закона противоречит само себе?

Да, противоречит, но как с этим быть, как поступать водителю, если от него начнут требовать «лишний» документ?

Мнение юристов ОО «Защита прав водителей» — раз уж отсутствует ответственность за не предоставление документов не перечисленных в ст. 126 КпАП Украины (в новой редакции) то и не нужно их пытаться предоставлять? Кроме этого акцентируем внимание на том, что в новой редакции статьи уб-



рали слово «передать документы», т. е. водитель теперь не несёт административной ответственности за то, что не передаст документы инспектору ГАИ, он вправе лишь только предоставить их на обозрение.

В новой редакции ст. 126 КпАП Украины звучит так: «Статья 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 транспор-

тний 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».

На момент выхода газеты в тираж, наше правительство может принять поправки к новому Закону или дать разъяснения, которыми, опять таки — может, устранил противоречия в Законе или разъяснит, как вести себя водителю при проверке документов, но пока этих разъяснений нет.

Э. ХОХЛОВ,
юрист Общественной организации «Защита прав водителей».

ПОВТОРЕНИЕ - МАТЬ УЧЕНИЯ

ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Статья 122. Перевищення водіями транспортних засобів встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху
Частина 1

Перевищення водіями транспортних засобів встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на двадцять кілометрів на годину, порушення вимог дорожніх знаків та розмітки проїзної частини доріг, правил перевезення вантажів, буксирування транспортних засобів, зупинки, стоянки, проїзду пішохідних переходів, не надання переваги у русі пішоходам на нерегульованих пішохідних переходах, а так само порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками, - тягнуть за собою накладення штрафу від п'ятнадцяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. (255-340грн)

Статья 251. Докази

Доказами в справі про адміністративне правопорушення, є будь-які фактичні дані, на основі яких у визначеному законом порядку орган (посадова особа) встановлює наявність чи відсутності адміністративного правопорушення, винність даної особи в його вчиненні та інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи. Ці дані встановлюються протоколом про адміністративне правопорушення, поясненнями особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, потерпілих, свідків, висновком експерта, речовими доказами, показаннями технічних приладів та технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису чи засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, які використовуються при нагляді за виконанням правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, протоколом про вилучення речей і документів, а також іншими документами.

4. Обязанности и права пешеходов

4.7. Пешеходы должны переходить проезжую часть по пешеходным переходам, в том числе подземным и надземным, а в случае их отсутствия — на перекрестках по линиям тротуаром или обочин.

Пешеходный переход — это участок проезжей части дороги, предназначенный для перехода пешеходов с одной стороны дороги на другую. Он может быть обозначен дорожными знаками 5.35.1 и 5.35.2 «Пешеходный переход», 5.36.1 и 5.36.2 «Подземный пешеходный переход», 5.37.1 и 5.37.2 «Надземный пешеходный переход» или дорожной разметкой 1.14.1-1.14.3. На регулируемых перекрестках пешеходные перехо-

ды могут дополнительно обозначаться дорожной разметкой 1.14.3. В остальных случаях разметка наземных пешеходных переходов (1.14.1 и 1.14.2) может отсутствовать. Вне перекрестков пешеходные переходы обязательно должны быть обозначены дорожным знаком и разметкой, либо одними знаками. На перекрестке пешеходный переход может не обозначаться, а его пределы в том случае определяются границами тротуаров. Если на перекрестке в каком-либо из направлений движение пешеходов опасно, оно может быть ограничено с помощью пешеходных ограждений.

Пешеходные переходы обозначаются на проезжей части разметкой, длина которой может составлять от 4,0 до 6,0 м. В случае отсутствия разметки границей пешеходного перехода определяются расстоянием между знаками 5.35.1 и 5.35.2, установленными на противоположных сторонах проезжей части.

Переходя дорогу, пешеходы должны двигаться в пределах пешеходного перехода.

На перекрестках, где разметка пешеходных переходов отсутствует, ширина пешеходного перехода определяется шириной тротуара или обочины данного направления. При этом запрещается пересекать перекресток по диагонали или иной траектории, выходящей за пределы этой полосы для перехода.

4.14. Пешеходам запрещается:

А) выходить на проезжую часть, не убедившись в отсутствии опасности для себя и других участников движения;

Неожиданное появление пешехода на проезжей части перед приближающимся транспортным средством — наиболее распространенная причина ДТП. Дорожно-транспортное происшествие в случае наезда на пешехода рассматривается с той позиции, имел ли водитель техническую возможность остановить транспортное средство в момент возникновения опасности для движения. Учитывая путь, который проходит транспортное средство за время реакции водителя, время срабатывания тормозной системы и собственно торможения, пешеходу следует помнить, что мгновенно остановить транспортное средство невозможно. Указывая на особую опасность пересечения проезжей части дороги в таких случаях, а также в условиях ограниченной обзорности для водителей транспортных средств, предписание данного пункта подчеркивает необходимость строгого выполнения пешеходами требований пункта 4.11. Правил.

Б) внезапно выходить, выбегать на проезжую часть, в том числе на пешеходный переход;

Несмотря на то, что на пешеходном переходе пешеходы имеют преимущество перед транспортными средствами, Правилами предусмотрено, что, прежде чем стать на проезжую часть или пешеходный переход, они должны убедиться, что это будет безопасно для их жизни и здоровья.

В) допускать самостоятельный, без присмотра

взрослых, выход детей дошкольного возраста на проезжую часть;

Дети дошкольного возраста, участвуя в дорожном движении как пешеходы, самостоятельно не в состоянии правильно оценивать дорожную обстановку и правильно выполнять требования Правил, поэтому обеспечение их безопасности на дороге является обязанностью взрослых.

Г) переходить проезжую часть вне пешеходного перехода, если имеется раздельная полоса или дорога имеет четыре и более полос для движения в обоих направлениях, а также в местах, где установлены ограждения;

Пункт 4.8. Правил ограничивает возможность перехода проезжей части вне пешеходного перехода не только в зависимости от условий видимости приближающихся транспортных средств, но и от параметров дороги. На дорогах с высокой интенсивностью движения вероятность безопасности перехода проезжей части очень низкая.

Г) задерживаться и останавливаться на проезжей части, если это не связано с обеспечением безопасности дорожного движения;

Неоправданное замедление пешеходом скорости движения или тем более его остановки на проезжей части дороги не допустимы, так как это увеличивает время пребывания его на проезжей части и, соответственно, опасность провоцирования ДТП.

Д) двигаться по автомагистрали или дороге для автомобилей, за исключением пешеходных дорожек, мест стоянки и отдыха.

На автомагистралях пешеходам разрешается двигаться лишь по пешеходным дорожкам в местах стоянок и отдыха, расположенных вне полосы отвода дороги.

16. Проезд перекрестков

16.2 На регулируемых и нерегулируемых перекрестках водитель, поворачивая направо или налево, должен уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть, на которую он поворачивает, а также велосипедистам, движущимся прямо в попутном направлении.

Требование этого пункта устанавливает приоритетное право пешеходов на переход проезжей части (на регулируемых перекрестках только на сигнал светофора или регулировщика, разрешающий движение) относительно всех транспортных средств, выполняющих поворот направо или налево. Транспортные средства должны проезжать пешеходные переходы согласно требованиям раздела 18 Правил. Если у края проезжей части движутся прямо велосипедисты, то независимо от того, движутся они по велосипедной дорожке или нет, водители при совершении поворотов направо или налево должны предоставить им преимущество в движении.

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА СТР. 8

ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

12. Скорость движения

12.3. В случае возникновения опасности для движения или препятствия, которое водитель объективно способен обнаружить, он должен немедленно принять меры для уменьшения скорости вплоть до остановки транспортного средства либо безопасного для других участников движения объезда препятствия.

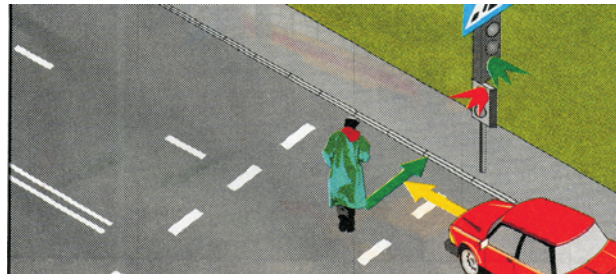
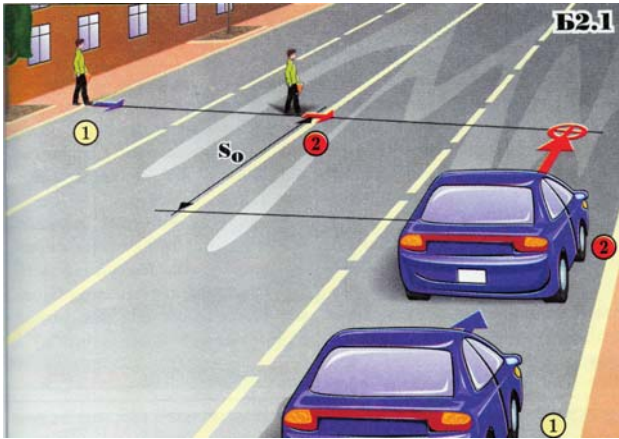


Рис. 18.1. Требуемое пропустить пешехода за канчивающего переход проезжей части, при включении разрешающего сигнала светофора.

18.3. Проезжая мимо пешеходов, которые не успели закончить переход проезжей части и вынужденно находятся на островке безопасности или линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений, водители должны соблюдать безопасный интервал.

Поскольку на пешеходных переходах пешеходы пользуются приоритетным правом на движение, то водители, проезжая мимо тех, которые остановились на островке безопасности или линии разметки, разделяющей транспортные потоки встречных направлений, должны выбирать безопасный интервал между ними и управляемым транспортным средством, не подвергая этих пешеходов опасности и не вынуждая их отходить с места, на котором они стоят. Вместе с тем, пешеходы, особенно в условиях недостаточной видимости, должны учитывать то обстоятельство, что они плохо видны на проезжей части, и по возможности воздержаться от перехода, если необходимо будет остановиться на середине проезжей части.

18.4. Если перед нерегулируемым пешеходным переходом уменьшает скорость или остановилось транспортное средство, водители других транспортных средств, движущихся по соседним полосам, должны уменьшить скорость, а при необходимости остановиться и могут продолжить (возобновить) движение только убедившись, что на пешеходном переходе нет пешеходов, для которых может быть создано препятствие либо опасность.

Наличие перед пешеходным переходом остановившегося транспортного средства является предупреждением для водителя, что из-за этого транспортного средства могут выйти пешеходы и им необходимо будет уступить дорогу согласно требованиям пункта 18.1. Правил (рис. 18.2). Проезжать через такой переход разрешается лишь после того, как водитель убедится в том, что это будет безопасно.

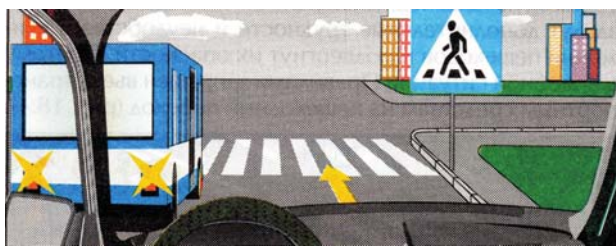


Рис. 18.2. Проезд через нерегулируемый пешеходный переход в случае, когда перед ним остановилось транспортное средство.

Требования пункта 18.4. Правил распространяются на все наземные пешеходные переходы, независимо от того, регулируемые они или нерегулируемые, поскольку в термин «пешеходный переход» входят оба типа переходов. Таким образом, водитель, движущийся даже на разрешающий сигнал светофора, должен учитывать возможность появления пешехода из-за остановившегося (по любой причине) перед пешеходным переходом транспортного средства.

18.5. В любом месте водитель должен пропустить слепых пешеходов, подающих сигнал тростью белого цвета, направленной вперед.

Слепые пешеходы, подающие сигнал перехода проезжей части вытянутой вперед белой тростью, имеют приоритетное право на движение в любом месте дороги, в том числе и вне пешеходных переходов. Водители транспортных средств должны остановиться, пропустить их, а по возможности и организовать их переход через проезжую часть. На обозначенных пешеходных переходах, где регулярно осуществляют переход проезжей части слепые пешеходы, могут быть установлены дорожные знаки 5.35.1. и 5.35.2. «Пешеходный переход» с табличкой 7.16. «Слепые пешеходы».

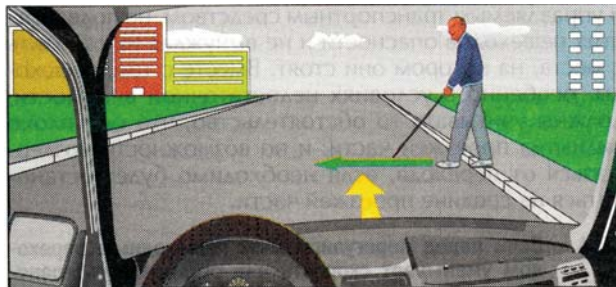


Рис. 18.3. Требуемое пропустить слепых пешеходов, переходящих проезжую часть дороги.

18.6. Запрещается въезжать на пешеходный переход, если за ним образовался затор, который вынудит водителя остановиться на этом переходе.

Если за пешеходным переходом образовался затор в движении, вызванный дорожно-транспортным происшествием, остановкой транспортного средства по причине технической неисправности, проведением аварийно-ремонтных работ или иными обстоятельствами, то выезд на пешеходный переход и остановка на нем со-

здадут дополнительные трудности и неудобства в движении пешеходов и подвергнут их опасности. Поэтому в подобной ситуации Правилами запрещен выезд транспортным средствам на пешеходный переход (рис. 18.4.).



Рис. 18.4. Запрещение выезда на пешеходный переход, если за ним образовался затор.

18.7. Водители должны останавливаться перед пешеходным переходом на сигнал, предусмотренный подпунктом «в» пункта 8.8 настоящих Правил, если такое требование поступило от членов школьного патруля, отряда юных инспекторов движения, соответствующим образом экипированных, или лиц, сопровождающих группы детей, и уступить дорогу детям, переходящим проезжую часть дороги.



Рис. 18.5. Проезд пешеходного перехода на сигнал, поданный лицом сопровождающим группу детей.

18.8. Водитель транспортного средства должен остановиться, чтобы уступить дорогу пешеходам, идущим со стороны открытых дверей к трамваю (или от трамвая), который стоит на остановке, если посадка или высадка проводится с проезжей части или посадочной площадки, размещенной на ней.

Продолжать движение разрешается только тогда, когда пешеходы покинут проезжую часть и у трамвая закроются двери.

Преимущество пешеходов перед транспортными средствами наступает лишь тогда, обозначенной трамвайной остановке остановился трамвай (рис. 18.6). Это преимущество действует по всей длине посадочной площадки, а когда она отсутствует - по длине трамвайного состава независимо от места расположения остановки, и длится до тех пор, пока пешеходы идут к трамваю или от него. Продолжать движение нерельсовым транспортным средствам, движущимся со стороны дверей трамвая, разрешается лишь после того, как у трамвая закроются двери.

С другой стороны трамвая (не со стороны дверей) пешеходы не имеют преимущества в движении перед транспортными средствами.

Данный пункт требует от водителя нерельсового транспортного средства в случае приближения трамвайной остановки, расположенной посередине дороги, одновременно с трамваем, предусмотреть, чтобы в момент остановки последнего ему не пришлось бы остановиться в зоне остановки, чем будет заблокирован выход (вход) пассажиров из трамвая.



Рис. 18.6. Требуемое уступить дорогу пешеходам, движущимся к трамваю (или от него) на остановке, расположенной на проезжей части.



Рис. 18.6. Требуемое уступить дорогу пешеходам, движущимся к трамваю (или от него) на остановке, расположенной на проезжей части.

18.9. Приближаясь к транспортному средству с опознавательным знаком «Дети», остановившемуся с включенной аварийной сигнализацией, водитель должен уменьшить скорость, а при необходимости остановиться, чтобы избежать наезда на детей.

Подпунктом «г» пункта 9.9 Правил на водителей транспортных средств, перевозящих организованные группы детей и обозначенных опознавательным знаком «Дети», возложено во время посадки (высадки) включать аварийную световую сигнализацию. Поскольку действия детей могут быть непредвиденными и неконтролируемыми, проезжая мимо транспортного средства с опознавательным знаком «Дети», остановившегося с включенной аварийной сигнализацией, водитель обязан усилить внимание, снизить скорость, а в случае необходимости и остановиться, чтобы иметь возможность избежать наезда на детей, которые могут неожиданно выбежать.

Опасность для движения возникает в момент, когда ТС находится на расстоянии, позволяющем остановить ТС до линии движения пешехода (крайний случай - на удалении, равном остановочному пути автомобиля S_0).

18. Проезд пешеходных переходов и остановок транспортных средств

18.1 Водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, на котором находятся пешеходы, должен уменьшить скорость, а при необходимости остановиться, чтобы уступить дорогу пешеходам, для которых может быть создано препятствие или опасность.

Требование этого пункта предусматривает, что на нерегулируемых пешеходных переходах (обозначенных дорожными знаками или разметкой, или же на регулируемых пешеходных переходах, где светофор работает в режиме мигания желтого сигнала) пешеходы имеют преимущество в движении перед транспортными средствами с момента, когда они вступили на переход. Для выполнения требования этого пункта водитель транспортного средства обязательно должен своим маневром показать пешеходам, что он уступает дорогу, т.е. снизить скорость, если этого достаточно для того, чтобы уступить дорогу, или же остановиться. Запрещается осуществлять объезд пешехода, находящегося на пешеходном переходе, независимо от расстояния между ним и транспортным средством, а также увеличивать скорость с целью «проскочить» перед пешеходом, вступившим на нерегулируемый пешеходный переход. Таким образом, водитель должен учесть возможные маневры пешехода на пешеходном переходе (пешеход может остановиться, предвидя опасность - побежать, замедлить ход) и предусмотреть возможное развитие ситуации: если вероятно, что пути движения пешехода (независимо от того, как он движется) и транспортного средства могут пересечься на переходе, - исключить такие ситуации, т.е. уступить дорогу пешеходу.

Учитывая, что при отсутствии дорожных знаков и разметки в зоне перекрестка пешеходный переход определяется границами тротуаров, пешеходы в таких случаях могут переходить проезжую часть, выполняя при этом требования пунктов 4.7 и 4.14 настоящих Правил.

18.2. На регулируемых пешеходных переходах и перекрестках при сигнале светофора или регулировщика, разрешающем движение транспортным средствам, водитель должен уступить дорогу пешеходам, которые заканчивают переход проезжей части соответствующего направления движения и для которых может быть создано препятствие либо опасность.

Требование этого пункта касается водителей, начинающих движение перед пешеходным переходом (на перекрестке или вне его) на разрешающий сигнал светофора или регулировщика, и тех водителей, которые подъезжают к пешеходному переходу при включении разрешающего сигнала светофора или подаче такого сигнала регулировщиком. Эти водители должны предоставить возможность пешеходам, не успевшим закончить переход проезжей части и находящимся на их направлении движения, завершить переход проезжей части этого направления (рис. 18.1). Вместе с тем, пешеходы не должны задерживаться на проезжей части и как можно скорее закончить переход.