



Услуги юридической фирмы «Авто-Юрист»

Устные консультации:

- по штрафам ГАИ и страховым компаниям – 30 грн
- по ДТП юридического характера – 50 грн
- по ДТП технического характера – 100 грн

Письменные консультации:

- по автотехнической экспертизе - 500 грн.
- по автотовароведческой экспертизе - 300 грн.

Обжалование постановления ГАИ о наложении штрафа – 100 грн.

Составление возражения о привлечении к административной ответственности по ст. 124, 130 КУоАП Украины – 300 грн.

Составление досудебной претензии в страховую компанию или жалобу в национальную комиссию, которая осуществляет регулирование в сфере рынка финансовых услуг – 300 грн.

Юридическое сопровождение по выплатам со страховой компании без подачи иска в суд – от 500 грн.

Административное дело по ст. 124, 130 КУоАП Украины в суде первой инстанции – 1000 грн

Составление искового заявления о возмещении материального и морального вреда с виновного лица, страховой компании – 500 грн.

Представительство в судах первой инстанции (до принятия решения) о возмещении материального и морального вреда с виновного лица, страховой компании – от 1000 грн.

Обжалование постановлений о закрытии уголовного производства по фактам ДТП – 1000 грн. Представительство по делам о ДТП в уголовном производстве – от 2000 грн.

Участие в апелляционной инстанции (за одно заседание) – 300 грн.
тел. 099-358-33-60, 050-59-29-722, 066-95-61-670.

Куда обратиться для заключения договора

Луганская область

г. Антрацит ул. Кирова, 1/31, 050-59-29-722.

г. Красный Луч. ул. Крупской 2-г СТО «ЛУЧ» тел. 066-513-57-98.

г. Луганск: тел. 095-143-08-83.

г. Первомайск ул. КИМ №1 (здание Укртелекома) 066-907-08-27
г. Ровеньки, ул. К. Маркса 103
офис № 9 (здание РТВ) тел. 066-719-14-89.

Волынская область

г. Луцк, ул. Стрелецкая №4. моб. тел. 095-889-40-65, 050-196-33-50, 095-074-07-28.

Донецкая область

г. Донецк. ул. Челюскинцев. д. 192. офис №1 (район Донбасс-Арены) тел. (062)-337-88-44. моб. 050-439-62-89.

г. Красноармейск. ул. Горького 51 (2 этаж) тел. 066-844-44-30.



С 06 февраля 2014 года в г.Красный Луч и г. Ровеньки осуществляет прием граждан директор ЮФ «Авто-Юрист», адвокат, судебный эксперт «Исследование обстоятельств ДТП», Председатель общественной организации «Защита прав водителей», главный редактор газеты «Авто-Юрист» Виктор Иванович Данченко, по следующему графику:

- **вторник** с 10.00 час до 12.00 час : г. Красный Луч ул. Крупской 2-г, СТО «ЛУЧ».

- **четверг** с 10.00 час до 12.00 час: г. Ровеньки ул. К.Маркса 103 офис №9 (здание РТВ).

справки по тел. 099-358-33-60, 050-592-97-22.

<http://pravvo.org.ua/> - «Авто-Юрист»

Можно добиться справедливости!



Данный выпуск, мы фактически посвящаем борьбе за справедливость: на конкретных примерах из жизни показываем водителям, что можно добиться справедливости. Конечно, в этой жизни ничего не делается по мановению руки – за справедливость нужно бороться. К сожалению, не всегда речь идет о месяцах и неделях – бывает годами нужно доказывать свою невиновность или отстаивать свои права.

Немаловажный момент – чем рискует водитель, отстаивая свои права. Одно дело, когда «на кону» штраф в 255 гривен: обидно, если несправедливо привлекли к ответственности, но жить дальше можно. А каково водителю, на смерть сбитому пешеходу, - у которого следователь вымогает огромную взятку (как стоимость однокомнатной квартиры), твердо предупреждая о санкциях статьи УК от 3 до 8 лет?! И что немаловажно, требует определиться практически мгновенно и без привлечения «неправильных» адвокатов: или плати взятку, или шанс избежать ответственности будет упущен!

Мы решили поведать вам историю женщины-водителя, которая благодаря своим «стальным» нервам и помощи адвоката Виктора Данченко, смогла доказать свою невиновность в гибели пешехода и добиться увольнения следователя. А теперь ведет борьбу за возбуждение уголовного дела по факту вымогательства взятки и незаконного привлечения к уголовной ответственности...

Итак, 13 марта 2010 года, примерно в 19 ч 05 мин, Татьяна Максименко, управляя в темное время суток автомобилем, следовала по не освещенной уличными фонарями, проезжей части ул. Волгоградская г. Алчевска - в направлении от пересечения с ул. Гмыри к пересечению с ул. Сарматская. В процессе движения, она неожиданно для себя увидела пешехода в темной одежде, идущего по проезжей части, по полосе ее движения во встречном ей направлении. С целью предотвращения наезда на пешехода, изменила направление движения вправо и применила меры экстренного торможения, однако принятыми мерами избежать наезда на пешехода, не представилось возможным. Смерть пешехода, находившегося в состоянии алкогольного опьянения, наступила от черепно-мозговой травмы. Тело пешехода переехал и другой автомобиль.

Расследование поручили следователю ОР ДТП СУ УМВД Украины в Луганской области Масенко Е.Е. Эта следователь стала угрожать Татьяне Максименко и вымогать взятку, предлагая передать ее через посредника. При этом никаких действий по установлению другого автомобиля, переехавшего пешехода и отпущенного сотрудниками ГАИ с места происшествия, не проводилось. Татьяна Максименко записала телефонные и личные разговоры со следователем и посредником. А далее, 14.04.2010 обратилась в 13-й отдел службы внутренней безопасности ГУМВД Украины в Луганской области с жалобой на следователя и инспектора УГАИ Семенова А.И. – по признакам состава преступления по ст. 365 УК «превышение власти».

Уже 20.05.2010 был получен первый отказ в возбуждении уголовного дела – и обжалован в суд. 31.08.2010 постановлением Ленинского

районного суда г. Луганска была удовлетворена жалоба на постановление об отказе в возбуждении уголовного дела из-за неполноты расследования. Процесс обжалования с целью заставить следствие привлечь следователя и сотрудника ГАИ фактически идет до сих пор.

Между тем, следствие не отказалось от идеи наказать Татьяну Максименко. Чтобы «пошить дело», следователь Христенко В.М. 17.06.2010 провел воспроизведение обстановки и обстоятельств события с участием сотрудника ДПС ГАИ г. Алчевск Бешлык Д.Б. – не бывшего свидетелем наезда на пешехода, но первым прибывшим на место ДТП. Несмотря на явное несоответствие сезонных, погодных и дорожных условий, была установлена видимость с места водителя 72,8 м. Эти заведомо недостоверные данные были использованы для проведения автотехнической экспертизы. Основанная на таких недостоверных данных экспертиза, установила наличие технической возможности предотвратить наезд при выборе скорости движения, соответствующей дорожной обстановке. То есть, как бы установили вину водителя.

То есть следствие умышленно использовало заведомо не свидетеля ДТП для дачи свидетельских показаний – игнорируя важные показания других лиц. При этом допускались многочисленные нарушения: к примеру, воспроизведение со свидетелями проводилось на участке автодороги, который был искусственно освещен!



Отметим, что другие данные – приближенные к реальности, были получены при воспроизведении 16.03.2011: видимость с места водителя 55 м., конкретная видимость 26,6 м. И новая автотехническая экспертиза 25.03.2011 показала, что Татьяна Максименко не располагала технической возможностью предотвратить наезд.

Пока же шел 2010 год, Татьяне Максименко было предъявлено обвинение по ч. 2 ст. 286 УК Украины, - наезд на пешехода со смертельным исходом. Обжалуя позже отказ привлечь к уголовной ответственности по ст. 372 УК Украины «привлечение заведомо невиновного лица к уголовной ответственности» в отношении следующего следователя - Легунцова П.Ю., с помощью адвоката Виктора Данченко кратко и емко описали всю схему преступления следователя:

«Так, расписывая обстоятельства расследования уголовного дела, следователь Могильная Е.И. не обратила внимание на то, что скорость движения пешехода показывал свидетель, который приехал на место ДТП уже после происшествия. Как двигался пешеход, он не видел, однако показал, что является ложью, и следователь об этом не знает не мог. И именно эта фальсификация в том числе, построенная на внутреннем убеждении следователя, положена в те исходные данные, которые привели к неверным выводам автотехнической экспертизы.

Следователь неоднократно указывает, что я отказывалась от проведения воспроизведения обстановки и обстоятельств события, что также не соответствует действительности. Я никогда не отказывалась, а при проведении данного следственного действия только указывала на не соответствие погодных условий и дорожной обстановки, после чего следова-

тель воспроизведение прекращал, и это обстоятельство не является отказом от проведения следственного действия.

В тоже время следователем не дана оценка того, что воспроизведение со свидетелями проводилось на участке автодороги, который был искусственно освещен. В то же самое время возникает закономерный вопрос: почему до 11.09.2010 г. следователь Легунцов П.Ю. имел внутреннее убеждение о необходимости предъявления мне обвинения в совершении преступления, предусмотренного ст. 286 ч. 2 УК Украины, а потом изменил его? - Ответ очень простой: после предъявления мне обвинения, Легунцов П.Ю. провёл очные ставки между мной и свидетелями - работниками милиции, прибывшими на место ДТП. Один из работников милиции пояснил, что на улице было так темно, что оставлять служебный автомобиль с включенными только габаритными огнями будет недостаточно, так как их могут не увидеть водители, проезжающих автомобилями, поэтому они включили дополнительно «мигалку», расположенную на крыше служебного автомобиля. Именно это обстоятельство послужило доказательством несостоятельности проведенного ранее со свидетелями воспроизведения и автотехнической экспертизы. Однако, Легунцов П.Ю. мог провести очные ставки со свидетелями до предъявления мне обвинения, но он этого не сделал, рассчитывая на то, что ранее допущенные фальсификации пройдут и их никто не заметит.»

Уголовное дело в отношении Татьяны Максименко прекратили лишь 16 ноября 2012 года. Следователь ОР ДТП СУ ГУМВДУ в Луганской области Артеменко Р.В. в постановлении о прекращении уголовного дела отметил: «Версия свидетеля Бешлык Д.Б., вызывает сомнение в ее объективности, так как последний не был очевидцем дорожно-транспортного происшествия, Бешлык Д.Б. является сотрудником ДПС ГАИ, который прибыл на место дорожно-транспортного происшествия, после сообщения о данном происшествии, в связи с чем не мог видеть механизма развития аварийной ситуации, приведшей к наступлению наезда автомобиля на пешехода.»

Однако до сих пор продолжают судебные процессы с целью привлечь к уголовной ответственности и добиться возмещения вреда по факту коррупции следователей...

Богдан Бондаренко

На этом участке улицы Волгоградской в Алчевске нет ни освещения, ни даже света из окон домов – ведь здесь находятся долгострой и пустырь, - а жилые дома очень далеко:



НА ЗЛОБУ ДНЯ

Дневные ходовые огни (ДХО) или ближний свет. Мифы и реальность.

Как известно всем водителям Украины, согласно последним изменениям в ПДД (введенным в действие с 15 апреля 2013 года), в период с 1-го октября по 1-е мая, в светлое время суток на всех транспортных средствах должны быть включены дневные ходовые огни, если они есть в конструкции машины, либо ближний свет (п. 9.8 ПДД). За нарушение этого правила ГАИ угрожает, наказанием по ст.



3. Дальний свет мы рассматривать не будем, хотя это один из самых эффективных методов использования его, как ДХО. Для этого он делается в полнакала и является самым эффективным, но к сожалению, он никак не принят нашей редакцией ПДД.

4. ДХО – дневные ходовые огни. Это отдельно продающиеся фары со светодиодными огнями белого света, которые устанавливаются

перед транс-
портного средства согласно ДСТУ UN/ECE R 48-02:2002. Обычная мощность одной фары ДХО составляет 5-10 Вт и особой нагрузки и

жения или при изменении его направления. В данном случае, всем понятно, что речь идет об использовании сигналов поворотов, но никак не ДХО или ближнего света за городом в дневное время. Таким образом, ст. 122 ч. 2 не подходит для классификации такого нарушения. Поэтому единственное, на наш взгляд, правильная трактовка этого нарушения – это ст. 125 КУоАП – иные нарушения ПДД не предусмотренные другими статьями. И наказание только одно – это предупреждение.

Но все равно, не смотря на это, редакция обращается ко всем водителям! Включенные за городом дневные ходовые огни или ближний свет фар – это ваша личная пассивная безопасность. Благодаря тому, что ваше транспортное средство видно издали другим водителем – он сможет заранее подготовиться к опасному маневру, повороту, обгону и т.д. или подождать не совершать его. Культура водителей на дорогах – это безопасность дорожного движения и сохраненные человеческие жизни! Не нарушайте ПДД.

Правозащитник Петр Моругин

Требования к ДХО согласно госстандарту:

Размещение – по ширине – точка поверхности, видимой в направлении исходной оси, наиболее удаленная от средней продольной плоскости транспортного средства, должна находиться на расстоянии не более 400 мм от края габаритной ширины транспортного средства. Расстояние между внутренними краями двух видимых поверхностей должно быть не менее 600 мм. Это расстояние может быть уменьшено до 400 мм, если габаритная ширина транспортного средства составляет менее 1300 мм. По высоте – на расстоянии от 250 до 1500 мм над уровнем грунта. По длине – на передней части транспортного средства. Это требование считают выполненным, если излучаемый свет не мешает водителю непосредственно или косвенно в результате отражения зеркалами заднего вида и/или другими отражающими поверхностями транспортного средства. Геометрическая видимость: горизонтальный угол бета = 20° наружу и внутрь. Вертикальный угол альфа = 10° вверх и вниз от горизонтали.

повышения расхода топлива – не вызывает.

В современных автомобилях ДХО устанавливает уже производитель. ДСТУ UN/ECE R 48-02:2002 разрешает факультативную установку одной дневного света, если они будут соответствовать описанным в ДСТУ требованиям.

Функциональная электрическая схема. В случае их установки дневные ходовые огни должны включаться автоматически, когда приведен в положение «включено» орган управления запуском/остановом двигателя. Должна быть обеспечена возможность приведения в действие и отключения функционирования автоматического включения дневных ходовых огней без помощи инструмента. Дневные ходовые огни должны выключаться автоматически, когда включаются головные фары, за исключением тех случаев, когда головные фары включаются на короткий промежуток времени для сигнализации участникам движения. При этом хотелось бы отметить, что сила света каждого дневного огня на выходной оси не должны быть ниже 400 кд и выше 1200 кд.

Особенно хотелось бы отметить факт, что ПДД явно не запрещают устанавливать ДХО в конструкции транспортного средства. ЦБДД (Центр безопасности дорожного движения – от ред.) – выдал свое письмо, в котором они настаивают на то, что ДХО должны быть только установлены производителем автомобиля. Но имеется и другое письмо, что в Украине есть ДСТУ, которое разрешает факультативную установку ДХО. Единственное требование – соответствие этому стандарту, т.е. елочные диоды, приклеенные на бампер, естественно требованию стандарту не соответствуют. Поэтому, если вы не уверены в том, что купленные Вами и установленные ДХО соответствуют ДСТУ – мы советуем их не ставить, а пользоваться за городом ближним светом.

Еще бы хотелось поговорить по поводу наказания за «не включенный» на трассе за городом в дневное время ближний свет. С ДХО понятно – если они установлены, они всегда горят. А вот что делать с тем, что кто-то забыл включить ближний свет. И так ГАИ, расценивает это как нарушение правил пользования осветительными приборами, что наказывается согласно ст. 122 ч.2 КУоАП. Правильно ли это?

Требования включить в дневное время ближний свет фар описано в п. 9.8 настоящих ПДД. Раздел № 9 ПДД посвящен ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫМ сигналам. И это понятно, поскольку ближний свет в дневное время явно не включается с целью осветить, а только с целью предупредить водителя встречного транспортного средства. Внешние световые приборы, а также правила их пользования описаны в разделе № 19 ПДД. Поэтому исходя из этого, использования формулировки «нарушение правил пользования внешними осветительными приборами» – для описания нарушения ПДД п. 9.8, явно не подходит! Но КУоАП ст. 122 ч.2 предусматривает и наказание за нарушение правил пользования предупредительными сигналами при начале дви-

Не будет покоя коррупционерам

Рассказ о том, как принципиальные адвокаты рано или поздно оздоровят нашу страну от коррупции, - освободив водителей от поборов и махинаций...

Сколько времени, средств и усилий вы готовы потратить, чтобы доказать свою правоту? Согласитесь с тем, чтобы вам отказали в возмещении вреда на сумму 600 грн. – стоимости помятого в ДТП 2007 года бампера? – или будете много лет жаловаться и оплачивать за свой счет дорогие экспертизы? Адвокат Виктор Данченко идет на принцип в отстаивании правоты клиента: оплатил за свой счет экспертизу стоимостью 2415 грн. в Харьковском НИИ судебных экспертиз. И ездит много лет за свой счет на суды, подает жалобы – чтобы доказать, что при проведении автотехнической экспертизы в 2008 году экспертом Щерблякиным А.Г. были допущены существенные нарушения – фактически дано заведомо ложное заключение эксперта. И вот в декабре 2013, адвокат Виктор Данченко обратился в Генпрокуратуру Украины с заявлением о возбуждении уголовного дела на прокурора города Луганска Игоря Редина и его подчиненных прокуроров – за нежелание расследовать уголовное дело в отношении судебного эксперта. А также на судью Ленинского райсуда Луганска, призвавшего многолетнее бездействие прокурорских работников законным. Как была выявлена «круговая порука» в отношении эксперта со стороны прокурорских работников, а также судьи – выходца из органов прокуратуры?

Все началось с того, что эксперт НИЭКЦ ГУМВД Украины в Луганской области Щерблякин А.Г., использовал при подготовке заключения по гражданскому делу технически несостоятельные показания водителя-от-

прокуратуры: «в ходе дополнительной проверки необходимо опросить всех лиц, провести необходимые исследования, устранить неполноту...». Однако прокуратура до настоящего времени не опросила ни Виктора Данченко, ни водителя-истца, ни его жену. Более 3-х лет не могут, точнее не хотят, выполнить простые процессуальные действия! И даром что дело передала в другую прокуратуру – по месту нахождения эксперта...

09.02.2010 постановлением Ленинского райсуда города Луганска констатировалась неполнота проверки органов прокуратуры: «усматриваются неполнота проведения дополнительной проверки в части опроса эксперта Щерблякина А.Г., на которые указывал

заявитель в своей жалобе. Для устранения противоречий, необходимо при опросе эксперта выяснить почему экспертом не принято во внимание темное время суток. не проверены состоятельность показаний Соловьева С.А., в части скорости движения его автомобиля.. направления движения, трогания с места. Кроме того необходимо проверить другие доводы на которые ссылается заявитель.» Однако прокуратурой ничего этого выполнено не было !!!!

Определением судей судебной палаты по уголовным делам Апелляционного суда Луганской области от 07.06.2010, суд первой инстанции обя-

зали: «При новом судебном рассмотрении суд первой инстанции должен проверить все доводы, изложенные в жалобе заявителя в отношении эксперта Щерблякина А.Г. и принять законное и обоснованное решение.»

14.07.2010 Ленинский райсуд города Луганска отметил: «усматривается, что для проведения экспертизы эксперту Щерблякину был предоставлен автомобиль ГАЗ-32213 (с повреждениями, полученными в момент ДТП), который он описал, сфотографировал и провел необходимые криминалистические исследования, но заключение трагедии отражено в экспертизе не было, а экспертом было указано, что повреждения восстановлены. Однако, данные обстоятельства, при принятии обжалуемого решения, в установленном законом порядке проверены не были, лишь отобрано объяснение Щерблякина А.Г. в том числе и по этому вопросу, что в данном случае, по мнению суда не являются достаточными».

31.08.2011 по очередной жалобе Виктора Данченко, Ленинский райсуд города Луганска установил: «Из текста постановления от 15.08.2010 года усматривается, что в нем изложены обстоятельства ДТП, имевшего место 16.02.2007 года с участием водителей Беликова И.В. и Соловьева С.А.. В постановлении приведены доводы жалобы, – но ответы на них, как и то, по каким причинам они не были рассмотрены – отсутствуют.» То есть прокуратура упорно не желала проводить следственные действия, и старалась в очередной раз закрыть дело без надлежащей проверки.

21.08.2012 Ленинский райсуд города Лу-



Игорь Редин

ветчика. И с их помощью сделал его невиновным! Проведенная по инициативе адвоката Виктора Данченко экспертиза в Харьковском НИИ СЭ, показала, что показания водителя-ответчика технически несостоятельны. Так было указано, что условия видимости не ограничены – хотя на момент ДТП было темное время суток. Также водитель-ответчик утверждал, что столкновение произошло при движении его автомобилем в попутном направлении. Однако, само заключение трагедии, не было отражено в этой экспертизе. До настоящего времени автомобиль ГАЗ-32213 не отремонтирован и имеет те же повреждения, только в некоторых частях скреплен скотчем. Даже визуально видно, что повреждена передняя часть бампера, то есть автомобиль ВА3-21063 под управлением Соловьева С.А. ехал слева на право, что противоречит его показаниям – они являются не состоятельными.

Аналогично не соответствуют показания водителя Соловьева С.А. и о скорости движения машин – явно противоречат расчетам автотехнического исследования. Также водитель-ответчик утверждал, что с момента изменения направления движения до столкновения автомобиль ГАЗ-32213 преодолел 3 метра. Но такие показания опровергаются автотехническим исследованием, показывающим минимальное расстояние в данной дорожной обстановке – не менее чем 4,9 м.

При внимательном изучении материалов экспертизы, адвокат Виктор Данченко выявил и дописки – выполненные другими чернилами и другим почерком показания водителя-ответчика о скорости движения одного из автомобилей в 5-10 км/час. То есть кто-то дописал их, чтобы обосновать выгодное для водителя Соловьева С.А. заключение эксперта, – хотя и ложное, по сути.

Выявились и другие странности: в протоколе осмотра места происшествия инспектором ГАИ Т. указано начало осмотра 17 ч 20 мин, а окончание 18 ч 10 мин. При этом, согласно справки выданной Главным врачом г. Антрацит этот же инспектор ГАИ Т. в тот же день, в 17 час 40 минут доставляет с другого места ДТП водителя. Данный факт подтверждается документально. Как это может быть? – что это: раздвоение человека на две части, или попросту игнорирование прокуратурой очевидных фальсификаций?

Адвокат Виктор Данченко подал в прокуратуру города Антрацит заявления на действия сотрудников ГАИ и эксперта еще в 2008 году. Прокуратура г. Антрацит прислала отписку и вообще не проводила никакой проверки. Бездействие было обжаловано в административном суде, который обязал прокуратуру провести проверку. Прокуратура провела – но отказала в возбуждении уголовного дела.

Чтобы подкрепить очевидные факты, Виктор Данченко оплачивает за свой счет экспертизу в Харьковском НИИ СЭ. Постановлением Антрацитовского горрайонного суда Луганской области, еще в 2009 году обязали

Водители маршруток непогрешимы?!

История, которая не оставит никого равнодушным – убедит и мертвого, что ради коррупционных доходов с маршруток, власть и правоохранительные органы готовы закрыть глаза на любые проделки водителей...

Практически каждый день сводки новостей информируют нас об очередном «достижении» частных перевозчиков: то бусик загорелся с пассажирами, то перевернулся, то застрял перед поездом на железнодорожном переезде, то столкнулся – и из-за вмятины и отсутствия аварийного выхода, пассажиры не могут несколько часов покинуть его. Как бы ни критиковали советскую систему общественного транспорта, но в ней была рациональная логика: подготовить зрелого и ответственного водителя. Когда пару лет на сквознях пролазишь под автобусами в АТП, будешь ценить оказанное доверие – возить пассажиров.

Но сейчас другие времена – власть не думает о безопасности людей. Властимущих беспокоит лишь одно – быстрый доход в свои карманы. И транспортная отрасль стала одной из жертв такого коррупционного подхода: ради ежедневных барышей – чистой выручки до 1 тыс. грн. в день с маршрутки, чиновники готовы наплевать на все правила безопасности. Фактически логика действий сводится к одному: договориться и быстро поставить маршрутку «подешевле» (пускай китайскую; пускай плохо переоборудованную грузовую; пускай уже подлежащую списания на металлолом) – получая более 3 тыс. долл. в месяц дохода с нее. А если у тебя десятки маршруток: разные маршруты и по городу, и на разные поселки, то сколько составит доход?

Такой объем «шальной наличности» делает сговорчивым и правоохранительные органы: они часто в упор не видят нелегальные маршрутки, работающих без оформления водителей, плохое техническое состояние автобусов. Не исключается и игнорирование ПДД: в народе шутят, что ради «гривенника» или «двухгривенника» (зависит от цены проезда) – так представляется некоторым резвым водителям маршрутки пассажир на остановке, многие правила нарушаются. Особенно это заметно в крупных городах, когда маршрутки устраивают настоящее ралли чтобы «снять сливки» – первым доехать до остановки и забрать большинство пассажиров. О таких «мелочах», как спортивное торможение – и еле удерживающихся за поручни или бьющихся лбом о спинку сиденья впереди пассажиров, никто даже уже и не говорит. Одним словом, правила и безопасность стали разменной монетой в погоне за «быстрой гривной».

ничего себе поездочка

Но даже на фоне вышеописанной общей неслетной картины, один случай в практике адвоката Виктора Данченко, просто поражает. Судите сами: 28 июля 2012 года из поселка Дубовской в сторону города Антрацита на рейсовом «ПАЗ» выехала женщина-пассажир с сумкой-тележкой. Как установил потом следователь, пассажир Недодаева Л.В. сидела на сиденье автобуса, держась одной рукой за поручень, а другой придерживала тачку с поклажей. При движении автобуса по поврежденному дорожному покрытию вне населенного пункта, Недодаеву Л.В. подбросило вверх – после чего она под собственнотяжестю села на сиденье и получила при этом травму средней степени тяжести. Диагноз серьезный: закрытый компрессионный перелом тела 12-го грудного позвоночника.

Как говорится, «ничего себе поездочка»:



23.12.2013 в Луганске водитель микроавтобуса «Богдан» выбрал неправильную скорость движения и перевернулся с пассажирами. Пострадало 18 человек.

получить перелом позвоночника сидя в «Пазике»! Следствие должно было определить, кто виноват в этом. Конечно, власть старается выгораживать дорожные службы – ведь денежные средства на ремонт дорог нещадно разворовываются, поэтому чиновникам невыгодно привлекать к этой проблеме внимание адвокатов. Поэтому неудивительно, что ДРСУ г. Антрацита при обследовании этого участка дороги дало феноменальное заключение: установило «ямковость» до 4 см. – что является допустимой нормой в соответствии с ДСТУ 3587-97 (ГОСТ Украины). Одним словом: езда по противотанковым рвам никак не может стать причиной вреда здоровью пассажиров. Так это или нет – насколько соответствует действительности заключение дорожных служб, читатели могут судить по фотографии. Мы же проанализируем действия водителя.

Следователь закрыл уголовное производство – по его мнению, водитель не нарушил ПДД, так как он двигался не превышая максимально допустимую скорость вне населенного пункта. Но давайте подумаем вместе: если едешь через череду противотанковых рвов – можешь позволить себе быструю езду?

– или будешь ехать медленнее, учитывая дорожную обстановку? Именно второй точки зрения придерживается адвокат Виктор Данченко, который взялся доказать вину водителя и добиться возмещения вреда здоровью пассажира. И по-другому нельзя: чем больше «шалостей» на дороге сойдет с рук водителям автобусов – тем больше пассажиров погибнет или будет покалечено в будущем. Ответственность за нарушение правил безопасной езды должна быть неотвратимой!

научим водителя автобуса, не знающего ПДД

Обжалую постановление следователя от 27.11.2013 о закрытии уголовного произ-



Судя по акту осмотра дорожного покрытия, сделанного ДРСУ г. Антрацита, дорожное покрытие на пос. Нагорный такое, как на МЕЖИГОРЬЕ – поместье Виктора Януковича. Хотя со времен распада СССР, эта антрацитовская дорога вообще никогда не ремонтировалась

водства, адвокат Виктор Данченко обратил внимание на целый ряд пунктов ПДД, которые нарушил водитель. Согласно п. 12.1 ПДД, при выборе в установленных границах безопасной скорости движения, водитель должен учитывать дорожную обстановку, а также особенности груза, который перевозится, и состояние транспортного средства, – чтобы иметь возможность постоянно контролировать его движение и безопасно управлять им.

Границы ограничений скорости делаются на общие, специальные и локальные. Общие ограничения скорости указаны в п. 12.4, 12.5. и 12.7 Правил – и распространяются на всю территорию Украины. Специальные ограничения скорости вводят определенные ограничения, общие для некоторых типов транспортных средств (п. 3.1., 12.6 «а», «г», «г», 12.9), видов перевозок (п. 12.6 «в», 22.5, 22.6) и категорий водителей (п. 12.6 «б»). Локальные ограничения вводят некоторые исключения из общих ограничений скорости движения, исходя из конкретных дорожных условий на конкретных участках дороги. Дорожные условия – совокупность факторов, которые характеризуют (с учетом сезона года, периода суток, атмосферных явлений, освещенности до-



11.01.2014 в Луганске утром маршрутный автобус загорелся во время движения. В это время в салоне находилось около 15 пассажиров

роги) видимость в направлении движения, состояние поверхности проезжей части (чистота; ровность; шероховатость; сцепление), а также ее ширину, величину уклонов на спусках и подъемах, выражений и закруглений, наличие тротуаров и обочин, средств организации дорожного движения и их состояние.

Дорожные условия являются частью понятия «дорожная обстановка» и должны обязательно учитываться при выборе безопасной скорости и приемов управления транспортным средством. Поскольку водитель находится в контакте с элементами среды движения, которые в процессе движения меняются, то он вынужден постоянно принимать решения относительно выбора безопасной скорости движения в конкретных условиях. Стоит отметить, что установленная верхняя граница скорости движения не гарантирует безопасности движения в конкретных условиях, поэтому на водителя Правилами налагается обязанность выбирать оптимальный скоростной режим, не превышая при этом верхних ограничений. Иными словами, полученная пассажиром травма находится в прямой причинно-следственной связи с неправильно выбранной водителем автобуса «ПАЗ» скоростью движения по дороге с явными дефектами дорожного покрытия – ямами.

30.12.2013 следственный судья Антрацитовского горрайонного суда Луганской области удовлетворила жалобу адвоката Виктора Данченко на постановление следователя о закрытии уголовного производства от 27.11.2013 по этому делу. Кроме вышеуказанной трактовки обязанностей водителя по выбору скорости движения в конкретной дорожной обстановке, суд также отметил, что следователь не опросил имеющего свидетеля по делу – то есть не совершил все необходимые следственные действия, – а значит постановление следователя о закрытии уголовного производства вынесено преждевременно.

не сдавайтесь никогда!

По словам адвоката Виктора Данченко, ему постоянно приходится обжаловать постановления следователей о прекращении уголовных дел, – которые по новому уголовно-процессуальному кодексу сейчас называется постановлениями о закрытии уголовного производства. Начиная с 2008 года, им было обжаловано такие постановления по 31 уголовному делу, связанному с ДТП. Причем следователи не спешат выполнять свою работу и указания суда – обычно снова прекращают уголовное производство, поэтому приходится обжаловать от 2 до 8 раз такие постановления в каждом деле. По итогам отменены постановлений о закрытии уголовного производства, в 17 делах уже дела переданы в суд и лица, которых следователи выгораживали своим бездействием, или неправильной правовой квалификацией действий, признаны виновными (осуждены).

Адвокат Виктор Данченко утверждает, что главной проблемой является не беззаконие и коррупция – с ними можно эффективно бороться. А именно неготовность потерпевших граждан отстаивать свои права – на этапе досудебного расследования по части уголовных дел, клиенты отказались от адвоката – не выдержали такой волокиты и давления со стороны правоохранительных органов. Не секрет, что когда обвиняемые в ДТП водители обращаются в ЮФ «Авто-Юрист», то сотрудники правоохранительных органов (это известно со слов клиентов) говорят им, чтобы они отказывались от наших услуг – угрожая в противном случае арестом даже по тем обвинениям, по которым санкции статьи не предусматривают лишения свободы. Также коррумпированные работники правоохранительных органов угрожают тем, что поставят автомобиль на штрафплощадку и наш клиент больше никогда не получит его обратно. По словам адвоката Виктора Данченко, это говорит о том, что «мы «неудобные» для следователей – не даем возможности им «разводить» граждан».

Так может хватит поощрять «разводил в погонах» – а стоит обратиться к профессионалам из Юридической фирмы «Авто-Юрист»?!

Богдан Бондаренко

Квитанция № 1		ПРИМЕР № 1	
Дата здійснення операції: 24 липня 2009		10:13	
Дата валютування			
Назва валют:	ІН разукунку	Сума	Еквівалент у гривнях
ЦАН	Дебет:	1002250	
	Кредит:	35220003000408	
Загальна сума (цифрами)		2415,00	0,00; 3
Платник: ДАНЧЕНКО ВІКТОР ЗВАНОВИЧ			
Код платника: Банк платника: Луганська ОД "Райффайзен Банк Аваль"			
Отримувач: ХАРКІВСЬКИЙ НАД СУДОВИМ ЕКСПЕРТИЗ			
Код отримувача: 02833133			
Банк отримувача: ГУДКУ У ХАРКІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ			
Код банку отримувача: 551011			
Загальна сума: Два тисячі чотириста п'ятнадцять грн. 00 коп. (ЦАН)			
Приміщення платіжника: От ДАНЧЕНКО ВІКТОР ЗВАНОВИЧ			
ЗА ЕКСПЕРТИЗУ-6019 ЗГІДНО РАХУНКУ 18348 ВІД 10/7/2			
Податкові реквізити: 009 Р АНТРАЦИТ-КІРОВА 1/56			
Підписи банку:			

ганска отметил: «в ходе проведения дополнительной проверки не были опрошены все участники указанного ДТП, не был надлежащим образом опрошен и сам заявитель Данченко В.И. ... Однако обжалуемое постановление является полностью идентичным указанному отмененному постановлению следователя по ОВД Захарова А.Ю. от 15.08.2010 г переведенным на украинский язык – что свидетельствует о том, что дополнительная проверка не проводилась вообще».

Аналогично, Ленинский райсуд города Луганска, в постановлении от 14.11.2012 констатировал упорное, так сказать железобетонное нежелание опросить заявителя и расследовать уголовное дело – а не пытаться закрыть его.

Но уже 19.02.2013 на помощь прокурору города Луганска пришел судья Ленинского райсуда города Луганска Антоненко М.В., оставивший очередную жалобу Виктора Данченко без удовлетворения. В постановлении судья указал, что была дана объективная оценка собранным доказательствам, в частности заключению экспертизы, исследованы все обстоятельства дела. Прокурор правильно сделал вывод об отсутствии в действиях эксперта признаков состава преступления, предусмотренного ст. 384, 365, 366, 367 УК Украины.

Естественно, определением коллегии судей палаты по уголовным делам Апелляционного суда Луганской области от 04.04.2013, было отменено постановление судьи Антоненко М.В. от 19.02.2013. При новом рассмотрении, 04.06.2013 Ленинский райсуд города Луганска отменил постановление прокурора прокуратуры г.Луганска от 12.09.2012 об отказе в возбуждении уголовного дела в отношении эксперта НИЭКЦ при ГУМВД Украины в Луганской области Щерблякина А.Г.

Прокуратура вновь прекратила дело: с традиционным игнорированием указаний суда о необходимости опросить участников ДТП и выяснить, почему экспертом не проверены состоятельность данных о скорости движения автомобиля Соловьева С.А., направления движения, строгания с места. Адвокат Виктор Данченко подал жалобу – и она попала к судье Антоненко М.В. После подачи заявления об отводе судьи Антоненко М.В. 03.09.2013, этот судья Ленинского районного суда удовлетворил жалобу. 07.11.2013 Ленинский райсуд города Луганска отменил постановление прокурора прокуратуры г.Луганска от 21.06.2013 о закрытии уголовного производства в отношении эксперта НИЭКЦ при ГУМВД Украины в Луганской области Щерблякина А.Г. Также суд в очередной раз установил, что прокурором не соблюдены указанные требования уголовно-процессуального закона.

Чтобы доказать вину эксперта НИЭКЦ при ГУМВД Украины в Луганской области Щерблякина А.Г., адвокат Виктор Данченко вынужден был выучиться на эксперта автотехника! И раз много лет сотрудники прокуратуры Луганска покрывают эксперта Щерблякина А.Г., было подано 02.12.2013 заявление в Генпрокуратуру Украины о привлечении к уголовной ответственности прокурора г. Луганска Редина И.И. и сотрудников прокуратуры г. Луганска: Нетыкша П.В., Захарова А.Ю., Ковалева Д.В., Колесника А.В., Звездину Н.Л. Другим заявлением от той же даты, адвокат Виктор Данченко попросил привлечь к уголовной ответственности судью Ленинского райсуда города Луганска Антоненко М.В. – за вынесение заведомо неправосудного постановления суда от 19.02.2013.

Интересно, сколько еще должностных лиц органов прокуратуры будут покрывать эксперта Щерблякина А.Г.? Остановит ли этот коррупционный беспредел Генпрокуратура Украины, или в деле о фальсификации будут появляться все новые и новые соучастники, играющие в «круговую поруку» – черную дыру коррупции, поглощающей остатки законности в Украине?

Адвокат Виктор Данченко намерен идти до конца – и не исключено, что это дело станет в будущем прецедентным в Европейском Суде по Правам Человека, – позволит показать всю гниль правовой системы Украины и сформулировать обязательные рекомендации по реформе органов прокуратуры, следствия, уголовного судопроизводства...

Богдан Бондаренко



Юридическая фирма «Авто-Юрист»
Адвокатское бюро «Данченко и Партнеры»
Общественная организация «Защита прав водителей»
Дорожный контроль Луганск



г. Ровеньки, ул. К. Маркса 103 офис №9 (здание РТВ)
Петр Михайлович Моругин 050-753-18-47
Виктор Иванович Данченко 099-358-33-60
Дмитрий Юрьевич Федотов 066-719-14-89

Учим ГАИ играть по правилам!

Требую от водителей соблюдать ПДД – утвержденный Кабмином акт законодательства, сотрудники ГАИ сами часто нарушают даже законы – не говоря уже о подзаконных актах. Одно из новомодных таких массовых нарушений – игнорирование обязанности составлять на месте совершения проступка протокол об административном правонарушении. Грубо говоря: предварительная съемка TRUCAM-«Гарпун» на расстоянии – с последующей остановкой водителей. И это не говоря уже о том, что традиционно игнорируются требования метрологии! Видимо, некоторые должные лица считают, что неважно на какой действительно скорости ехал водитель – поэтому считают возможным эксплуатацию приборов без документов соответствующей поверки!

В цивилизованном правовом государстве, «затравить» водителя – не самоцель. По крайней мере, считается недопустимой практикой бороться с правонарушениями путем совершения других правонарушений. К тому же, ценят репутацию органов власти: как можно доверять сотруднику ГАИ, если допускаются действия, подрывающие авторитет? Если могут эксплуатировать измерительные приборы без метрологической документации – то могут, наверное, допускать и другие нарушения?

Проиллюстрируем успешный опыт защиты от таких действий на конкретном примере. Итак, 01.08.2013 водитель ехал в сторону Красноармейска Донецкой области и был остановлен на 445 км трассы «Знамянка – Луганск – Изварино». Маловразумительно отрекомендовавшись, инспектор обвинил в превышении скорости (90 км/ч) – что зафиксировано устройством TRUCAM. Взяв водительские права, инспектор составил протокол об административном правонарушении и вынес сразу же постановление о наложении штрафа. В пояснении к протоколу, я написал о несогласии с обвинением: указал, что я не двигался на 441 км трассы «Знамянка – Луганск – Изварино» за рулем этого автомобиля в момент фиксации устройством «Гарпун». На мою просьбу предоставить надлежащие документы на устройство TRUCAM №001049, которым было зафиксировано правонарушение, а также опросить в качестве свидетеля пассажира моего автомобиля, инспектор ГАИ отказал.

Водитель обратился в суд с исковым заявлением. В частности, указал в иске: «Из материалов доказывания, есть лишь протокол об административном правонарушении, а также измеритель скорости на который, я попробовал выразить сомнения в достоверности его проведенных измерений, - и попросил ответчика указать дальность действия устройства, его погрешность, расстояние на котором была измерена скорость, место нахождения моего транспортного средства в момент фиксации скорости. Кроме того, я попросил ответчика предъявить мне акт метрологической поверки устройства, а также надлежащие документы на устройство TRUCAM, - что свидетельствовало бы о законности применения и точности измерения. Мои просьбы в грубой форме были отклонены.

Я действительно двигался по трассе «Знамянка – Луганск – Изварино» в направлении Красноармейска и был остановлен инспектором Полиенко А.М. Но я сел за руль в с. Первомайск, которое находится на 444 км. Причиной этого послужило то, что я продаю свой автомобиль, а покупатель, с которым я встретался и который был за рулем на момент фиксации, проверял вовремя движения мой автомобиль»

Основу системы «Гарпун» составляет так называемая «честная камера» - TRUCAM, размещенная в железно боксе с GPS-передатчиком. При ясной солнечной погоде и температуре воздуха более 20 градусов С, температура среды внутри такого бокса достигает до 70-80 градусов С. А температурный режим эксплуатации TRUCAM (стр. 6 инструкции) находится в пределах от -10 до 60 градусов С. Поэтому любой вправе сомневаться в достоверности проеденных измерений в жаркую летнюю погоду. Окошко, через которое ведется «прострел» лазерным пламенем, является прекрасным проводником солнечного тепла. Более того, согласно инструкции по эксплуатации TRUCAM (76 стр.), затрачиваемая мощность составляет 2400 mW. А это означает, что сам прибор, установленный внутри бокса, также излучает тепло, которое постоянно накапливается в нем – ведь вентиляционными окнами бокс не оборудован.

Этот случай произошел в г. Красноармейск Донецкой области. За помощью водитель обратился к сотруднику ЮФ «Авто-Юрист» Александру Крайнему.

Суд согласился с доводами водителя и отменил постановление о наложении штрафа в сумме 255 грн. Текст искового заявления и постановления суда доступны на сайте «Авто-Юрист» по гиперссылке: <http://pravvo.org.ua/2014/01/14/734.html>

ДОГОВОР № _____
об оказании юридических услуг
г. Антрацит «____» _____ 201__ год.
Настоящий договор заключен между гр. _____
Фамилия, имя, отчество _____
тел. моб. _____
прож. _____

в дальнейшем именуемом - **клиентом** с одной стороны, и частным предприятием «АВТО-ЮРИСТ» в лице Директора Данченко Виктора Ивановича, который действует на основании Устава с другой стороны, в дальнейшем именуемом - **юридическое лицо**.

ОСНОВНЫЕ УСЛОВИЯ:

Юридическое лицо принимает на себя обязательства по оказанию юридических услуг клиенту, за оговоренную оплату на определенный соглашением срок и в оговоренном сторонами объеме по двум типам договора по выбору клиента. № _____

1 тип. Клиент обязуется произвести оплату труда юридическому лицу в размере

10 грн. за один месяц, включительно до конца года то есть до 31 декабря. При этом юридическое лицо обязуется выполнять следующие виды услуг:

- **изготавливает и предоставляет клиенту «Стикер» который устанавливается на лобовое стекло автомобиля.**

- **предоставляет в неограниченном количестве, (круглосуточно в телефонном режиме) консультации по вопросам связанным с дорожным движением, ГАИ МВД.**

2 тип. Клиент обязуется произвести оплату труда юридическому лицу в размере

30 грн. за один месяц, включительно до конца года то есть до 31 декабря. При этом юридическое лицо обязуется выполнять следующие виды услуг:

- **изготавливает и предоставляет клиенту «Стикер» который устанавливается на лобовое стекло автомобиля.**

- **предоставляет в неограниченном количестве, (круглосуточно в телефонном режиме) консультации по вопросам связанным с дорожным движением, ГАИ МВД.**

- **составляет иски по обжалованию штрафов ГАИ.**

- **жалобы на неправомерные действия сотрудников ГАИ.**

- **составляет претензионные жалобы на страховую компанию.**

- **ежемесячная подписка на газету «Автоюрист».**

Юридическое лицо приступает к выполнению своей работы по делу с момента оплаты его труда в размере, оговоренном сторонами.

Гонорар – оплата труда юридического лица возврату не подлежит.

Все спорные вопросы, возникающие в процессе работы, решаются исключительно самими клиентом и юридическим лицом, а в случае не достижения согласия- судом.

Данное соглашение составлено в двух экземплярах -по одному для каждой из сторон, которые имеют одинаковую юридическую силу.

Согласно Закона Украины «О защите персональных данных» от 01.06.2010 года №2297-VI клиент дает согласие на обработку своих персональных данных..

ЧП « АВТО – ЮРИСТ »	КЛИЕНТ
Код ЕДРПОУ 36952400 Адрес: 94613 , Луганская обл. г. Антрацит, ул. Кирова 1 кв. 31 тел (06431)-3-60-60, 050-59-29-722 р. с. 26009320284 в «Райффайзен-банк Аваль» МФО 380805 В.И Данченко	Ф.И.О _____ Проживающий: _____ Документ удостоверяющий личность: _____
/подпись/	/подпись/

Адвокатское бюро «Данченко и Партнеры»

предоставляет следующие виды юридических услуг:

- правовая помощь адвоката в уголовном производстве,

- представительство в судах по гражданским и административным делам,

- бракоразводный процесс, земельное право, наследство,

- право собственности,

- все что касается трудовых споров,

- взыскание ущерба и другие виды адвокатских услуг,

- составление исковых заявлений, жалоб, адвокатских запросов.

тел. 050-59-29-722, 066-95-61-670, 095-555-20-36.

Обращаться: г. Антрацит, ул. Кирова 1/31,

г. Красный Луч, ул. Крупской, 2-г,

СТО «ЛУЧ»,

г. Ровеньки, ул.К. Маркса 103 офис № 9 (здание РТВ)

АВТО-ЮРИСТ

громадська організація
захист прав водіїв
2014

Директор ПП «Авто-Юрист»
м/п _____ В. И. Данченко

ДИСПЕТЧЕР-ЮРИСТ КРУГЛОСУТОЧНО

095-555-05-99

097-166-44-68

Штатные юристы Авто-Юриста

_____;

_____;

_____;

_____;

_____;

_____;

_____;

_____;

_____;

_____;

_____;

_____;

_____;

_____;