



ЛОЖЬ ПО ПРИВЫЧКЕ?

➤ **СТР. 2**

СПРАШИВАЛИ? — ОТВЕЧАЕМ

➤ **СТР. 2**

КОМУ, КОГДА И КАК СЛЕДУЕТ ОБЖАЛОВАТЬ ДЕЙСТВИЯ ИНСПЕКТОРОВ ГАИ

➤ **СТР. 3**

ПРИЧИНЫ ДТП В УКРАИНЕ ПРОАНАЛИЗИРОВАЛИ ЭКСПЕРТЫ

Эксперты прогнозируют, что до 1 января 2015 года 24 тысячи автобусов, переоборудованных с грузовых на пассажирские, будут сняты с международных и пригородных маршрутов Украины.

Впервые в Украине эксперты проанализировали зависимость аварий на дорогах от качества автотранспорта, состояния автомобильных дорог и соблюдения организационно – технических мероприятий в атохозяйствах страны. По их заявлению, в Украине существуют нормативные документы, предусматривающие независимое техническое расследование аварий на всех видах транспорта, кроме автомобильного. Для этого вида предусматривается лишь следственное расследование, которое выясняет кто виноват, и каковы понесенные материальные убытки.

Как правило, подобные расследования сводятся к одному – виновным в ДТП признается водитель, который превысил скорость движения, либо допустил иные нарушения ПДД. При этом многие «мелочи» такие как переутомление водителя за рулем, отсутствие медицинского осмотра перед выездом, недостаточный опыт практического вождения, чрезмерная изношенность агрегатов и узлов автотранспорта и им подобные остаются без внимания.

Впервые за годы независимости Украины Министерство инфраструктуры организовало и про-

вело в последние годы целый ряд технических расследований. А началось все с резонансного ДТП, которое произошло 12 октября 2010 года. Водитель автобуса, проигнорировав запрещающий сигнал автоматической переездной световой и звуковой сигнализации, оповестительные сигналы электровоза, выехал на железнодорожный переезд Марганец – Никополь и столкнулся с электровозом. В результате ДТП погибли 45 человек, среди которых и водитель автобуса, а еще 8 пассажиров получили телесные повреждения.

По итогам расследования ДТП, владелец автобуса был осужден к 5 годам лишения свободы за нарушение требований законодательства об охране труда, повлекшее гибель людей. Как выяснилось в ходе следствия, он допустил к управлению принадлежащего ему транспортного средства водителя, не оформив с ним должным образом трудовые отношения (последний работал без заключения трудового договора), не произвел стажировку и инструктаж. Вместе с тем, подсудимый не учел и того, что водителя ранее лишали права управлять всеми видами транспортных средств сроком на один год. Также, суд лишил владельца автобуса права заниматься деятельностью, связанной с перевозкой пассажиров автомобильным транспортом сроком на два года.

Расследовали эксперты и ряд других ДТП. Их внимание было уделено вопросам технического состояния обследуемого автотранспорта в целом,

его отдельных узлов и агрегатов; наличия ремонтной базы на предприятии перевозчика; присутствие специалистов – инструкторов, которые могли бы напомнить водителям об особенностях перевозки в различных дорожных и климатических условиях; состояние автодорог; состояние средств безопасности непосредственно на дороге. Кроме того, изучалась репутация перевозчика на рынке авто услуг: сколько лет он работает, какой имеет подвижной состав, вкладывает ли средства в безопасность дорожного движения. Интересовались эксперты и личностью водителей транспортных средств: где учились, кто их инструктировал и стажировал, каков имеют стаж работы по специальности и так далее.

Основная цель технического расследования – определить технические и организационные причины, приведшие к ДТП и, самое главное, разработать конкретные рекомендации по их устранению на будущее.

В ходе расследования было выяснено, что основные недостатки системы безопасности движения касаются персонала, конструкции транспортного средства, дорожной инфраструктуры и организации безопасности перевозок на предприятии. По статистике, на транспорте общего пользования в 98% виноват водитель. Много жалоб на плохое качество дорог. Но все это, отметили эксперты, сопутствующие причины. Если в машинах и автобусах 99% пассажиров травмируются и по-

лучают черепно-мозговые травмы, то это происходит не из-за ям на дорогах, а из-за отсутствия ремней безопасности.

В Украине 54 тысячи частных перевозчиков, из них 68% имеют в своем парке не более трех автобусов, а поэтому тут отсутствуют технические и эксплуатационные службы. Порядка 24 тысяч автобусов, осуществляющих перевозку пассажиров, переоборудованы с грузовых на пассажирские. Одновременно запретить их эксплуатацию невозможно, однако, до 1 января 2015 года на международных и пригородных маршрутах, уверены эксперты, таких автобусов не должно быть. В то же время, их можно будет использовать в сельской местности и внутригородских перевозках.

В настоящее время перед отечественным автопромом поставлена задача по переводу производства на европейские стандарты. Предстоит изменить конструкцию транспортного средства, предназначенного для массовой перевозки пассажиров, установить ограничители скорости и тахографы, оснастить пассажирские сидения ремнями безопасности. Эксперты пришли к выводу, что опрокидывание наших автобусов зачастую происходит из-за конструктивных недостатков: они узки и высоки. Поэтому автопром должен перейти на новые, более широкие, модели.

Статья подготовлена по материалам форума безопасности дорожного движения

на злобу дня

ЛОЖЬ ПО ПРИВЫЧКЕ?

Пресс-служба ГАИ г. Луганска, ссылаясь на заявление командира роты ДПС ГАИ Луганска Павла Подройко, подало в СМИ информацию о том, что сотрудники Госавтоинспекции, якобы, имеют право фиксировать нарушения ПДД водителями с помощью видеокамер, не прошедших сертификацию и поверку.



Вышеуказанное утверждение командира роты в кругу специалистов (юристов, журналистов, образованных граждан) вызвало, как минимум, недоумение. Оказалось, что офицер милиции, стоящий на страже Правил дорожного движения, сам не владеет нормативной базой, регламентирующей его служебную деятельность. А именно, не знает о существовании приказа № 33 от 01.03.2010г. Министерства внутренних дел Украины, которым утвержден конкретный перечень технических средств, предназначенных для выявления и фиксации нарушений правил дорожного движения.

Специально для господина П. Подройко, его коллег и читателей газеты приводим вышеуказанный перечень на языке оригинала:

ПЕРЕЛІК

технічних засобів, що використовуються в підрозділах Державтоінспекції МВС для виявлення та фіксування порушень правил дорожнього руху

1. Технічні засоби для визначення швидкості руху:

вимірювач швидкості радіолокаційний «Беркут»;
вимірювач швидкості радіолокаційний «Сокол»;
вимірювач швидкості руху транспортних засобів радіолокаційний

«Искра-1»; вимірювач швидкості руху транспортних засобів радіолокаційний

«Радис»; вимірювач швидкості радіолокаційний відеозаписувальний

«РАПИРА»; вимірювач швидкості радіолокаційний відеозаписувальний

«ВИЗИР».

2. Спеціальні технічні засоби, які працюють в автоматичному режимі, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису: вимірювач швидкості радіолокаційний відеозаписувальний

«ВИЗИР» з активованою функцією «автоматичний режим» модифікації

«ВИЗИР 03»; вимірювач швидкості радіолокаційний з фотофіксацією «АРЕНА»; лазерний вимірювач швидкості транспортних засобів «TruCAM».

3. Спеціальні технічні засоби для проведення огляду водіїв транспортних засобів з метою виявлення стану алкогольного сп'яніння:

газоаналізатор «AlcoQuant 6020»;
газоаналізатор «Alcotest 6510»;
газоаналізатор «Alcotest 6810»;
газоаналізатор «Alcotest 7410 Plus com»;
прилад спеціалізований визначення концентрації парів етанолу в повітрі, що видихається, «Алконт 01».

Начальник ДДАІ МВС
України генерал-майор міліції
С.Г.Колюмісць

К тому же, следует отметить, что затронутая тема, по которой так безапелляционно высказался

господин П. Подройко, не нова. Ее фабула проста и незатейлива для большинства автомобилистов Украины и заключается в следующем: «Все, что зафиксировал инспектор ГАИ «левой» видеокамерой, не является доказательной базой». Данное утверждение подтверждено множеством судебных решений. Вот одно из них:

Дело автомобилиста С. А. Авраменко

02.03.2010г. около 16-00 С. А. Авраменко следовал по улице Челюскинцев г. Луганска на автомобиле ВАЗ 2106. После выполнения маневра поворота с улицы Челюскинцев в направлении к Центральному рынку, автомобиль остановил сотрудник ГАИ Гаркавенко П.А., который обвинил водителя в нарушении пунктов 9.2., 9.4 Правил дорожного движения (не включение сигнала поворота), составил протокол об административном правонарушении серии ВВ № 226579 и постановление серии ВВ № 369579 по делу об административном правонарушении, наложив на него штраф в размере 425 грн.

С действиями инспектора ГАИ водитель не согласился и обжаловал их начальнику УГАИ ГУМВД Украины в Луганской области, указав в своем заявлении следующее: «С действиями инспектора ГАИ я не согласен, так как сигнал поворота был включен, что и было отражено мною в протоколе об административном правонарушении».

Кроме того, я обратил внимание инспектора ГАИ на купленную мною в этот день газету «Наша газета» со статьей Луганского журналиста С. Кузнецова под названием «Дурь» из которой следует, что применение записывающих видеоустройств, не имеющих разрешительных документов к их применению, является действием незаконным. Я попросил инспектора ГАИ представить мне какие — либо документы, подтверждающие законность применения записывающего видеоустройства, а также его паспорт, инвентарный номер и сертификат качества.

На поставленные мною вопросы был дан всего лишь один понятный ответ, заключающийся в том, что младший сержант милиции Гаркавенко П.А. газеты не читает, так как, по его мнению, «их готовят и издают люди неумные».

Водитель просил начальника областной ГАИ не доводить дело до суда, признать недействительным Протокол об административном правонарушении от 02.03.2010г. серии ВВ № 226579 и отменить Постановление по делу об административном правонарушении от 02.03. 2010г. серии ВВ № 369579.

После того как жалоба осталась без удовлетворения, С. А. Авраменко обратился в Жовтневый районный суд г. Луганска с административным иском «О признании неправомерными действий ответчика» к должностному лицу — инспектору управления ГАИ ГУМВД Украины в Луганской области младшему сержанту милиции П.А. Гаркавенко.

В исковом заявлении истец отразил следующие, по его мнению, важные для суда факты:

«Я попросил инспектора ГАИ зафиксировать в протоколе ту доказательную базу, посредством которой он обвинил меня в нарушении ПДД. Конкретно я просил его зафиксировать в протоколе тип видеокамеры, указать, чьей собственностью она является, ее инвентарный номер (если прибор принадлежит Управлению ГАИ). Ознакомить меня с разрешением руководителя Управления ГАИ на право использовать видеокамеру в оперативных целях, дать возможность изучить технический паспорт прибора и инструкцию по его эксплуатации».

Инспектор ГАИ отказался выполнить мою законную просьбу, пояснив при этом, что видеокамера является его собственностью. Наименование и тип прибора он не знает, никакой технической документации на видеокамеру не имеет,

на учете в Управлении ГАИ видеокамера не состоит. Никакой инструкции по применению видеокамеры он никогда не видел, а оперативную видеосъемку осуществляет так же, как съемку приготовления шашлыка во время личных бытовых увеселительных мероприятий. При этом уверил меня в том, что никто из его друзей, выпивающих и закусывающих на праздничных банкетах, на качество видеосъемки не жаловался».

Административный иск С. А. Авраменко к должностному лицу П. А. Гаркавенко был рассмотрен Жовтневым районным судом г. Луганска 02.08.2010г.

Постановлением суда по делу № 2 «а»-4285/10 под председательством судьи Ю. В. Рябухи искивые требования истца удовлетворены в полном объеме. Суд отменил постановление серии ВВ № 369579 от 02.03.2010г. о привлечении С. А. Авраменко к административной ответственности в виде штрафа в сумме 425 грн.

Производство по делу в связи с отсутствием состава административного правонарушения закрыто.

В принятом постановлении суд отметил следующее: «В судебном заседании не установлено доказательств того, что истец совершил действия, подлежащие административному взысканию. Представленный для подтверждения этого протокол об административном правонарушении и вынесенное постановление об административном правонарушении, судом во внимание не принимаются, так как ни протокол об административном правонарушении, ни постановление не содержат сведений о типе видеокамеры и ее инвентарном номере. Эти данные в постановлении не обозначены, никаких документов в подтверждении этого к постановлению не приобщено».

Вместе с тем, ответчик в судебное заседание не явился и не представил суду доказательство того, что в момент совершения правонарушения, инкриминируемого истцу, видеокамера была проверена и допущена к работе Управлением ГАИ г. Луганска. Также, ответчик не представил суду документы, подтверждающие, что при вынесении данного постановления он прошел в установленном порядке подготовку по пользованию данной видеокамерой и имеет квалификационные навыки».

* * *

Вышеприведенная история навеивает грустные размышления. Все же, Луганская ГАИ - государственный орган, а не общество с ограниченной ответственностью, где порядок использования частной техники в производственных целях допускается.

Но главное, и наиболее обидное для рядового налогоплательщика состоит в том, что не подготовленные к несению службы командиры никогда не смогут должным образом организовать работу своих подчиненных. Поэтому пока не приходится надеяться на то, что механизированная «пехота» ДПС ГАИ Луганска, возглавляемая командиром роты Павлом Подройко, будет действовать законно, обоснованно и справедливо по отношению к водителям транспортных средств.

Сергей Кузнецов

Р.С. Редакция газеты «Авто-юрист» надеется, что руководство Луганского областного управления ГАИ лично вникнет в суть поднятой нами проблемы и даст ей свою квалифицированную оценку. Считаем, что распространение майором милиции П. Подройко информации, противоречащей действующему законодательству Украины, не способствует укреплению законности и правопорядка на автодорогах страны, как среди водителей транспортных средств, так и сотрудников ГАИ.

СПРАШИВАЛИ?
— ОТВЕЧАЕМ

В феврале 2014 года я продал свой автомобиль 2005 года выпуска. Через четыре дня мне позвонил покупатель и заявил, что обнаружил в машине скрытый дефект (вышла из строя коробка передач) и поэтому он решил расторгнуть сделку. Как быть в такой ситуации? И.Селиванов, г. Горловка

Согласно действующего законодательства, продавец обязан передать покупателю товар надлежащего качества, либо товар, качество которого соответствует условиям договора купли-продажи. Согласно ст. 678 Гражданского кодекса Украины, в случае существенного нарушения требований к качеству товара (обнаружение неустранимых недостатков, недостатков, устранение которых связано с несоразмерными расходами или затратами времени, недостатков, которые выявлялись неоднократно либо появились вновь после их устранения) покупатель имеет право отказаться от договора и потребовать возврата уплаченной за товар денежной суммы.

Поскольку Вы продали подержанный автомобиль, то, очевидно, что такой товар нельзя ассоциировать с эталонным образцом, т. е. с автомобилем, вышедшим с конвейерной ленты автозавода. У проданного Вами автомобиля не могли не иметься определенные технические недостатки, либо дефекты, зависящие от условий хранения, эксплуатации, пробега, качества технического обслуживания автомобиля и прочее.

Покупатель, до осуществления сделки купли-продажи автомобиля, имел возможность всесторонне его осмотреть и, при необходимости, проверить работоспособность узлов и агрегатов на станции технического обслуживания. Кроме того, покупая подержанный автомобиль, он не мог не знать о том, что узлы и агрегаты транспортного средства в той или в иной степени изношены, и их ремонт либо замену придется осуществлять за личный счет.

Вместе с тем, следует отметить и тот факт, что покупатель четыре дня эксплуатировал автомобиль, что свидетельствует о том, что автомобиль был передан ему с рабочей коробкой передач.

Таким образом считаем, что оснований для расторжения сделки купли-продажи автомобиля у покупателя нет. Вместе с тем, необходимо отметить следующее: подобные спорные вопросы окончательно могут быть разрешены только в судебном порядке.

Я хочу переоформить свой автомобиль на брата. Требуется ли для этого согласие моей жены?

Все зависит от того, когда приобретался автомобиль. Если до заключения брака, то это Ваша личная собственность и согласия жены на его переоформление не требуется. Если автомобиль приобретен во время брака, то, согласно статьи 60 Семейного кодекса Украины, он является общей совместной собственностью мужа и жены. В таком случае планируемая сделка по переоформлению автомобиля на иное лицо должна быть согласована с женой.

На вопросы читателей газеты отвечали юристы юридической фирмы «Авто-Юрист»

на злобу дня КОМУ, КОГДА И КАК СЛЕДУЕТ ОБЖАЛОВАТЬ ДЕЙСТВИЯ ИНСПЕКТОРОВ ГАИ

Среди автомобилистов Украины бытует твердое, устоявшееся мнение: «Жаловаться на неправомерные действия инспекторов ГАИ вышестоящим должностным лицам ГАИ бесполезно». Ворон ворону, говорят в народе, глаз не выклюет. Редакция газеты не согласна с этим пессимистическим выводом.

Предлагаемая нашим читателям публикация свидетельствует о том, что грамотно составленное обращение водителя транспортного средства в орган ГАИ по поводу обжалования действий и выводов инспектора ГАИ находит положительное решение. В качестве примера ниже по тексту приводятся 2 водительских заявления в адреса начальников УГАИ УМВД Украины в Харьковской и Луганской областей. Просьбы заявителей, изложенные в заявлениях, руководителями областных Управлений ГАИ полностью удовлетворены.

При написании статьи использованы архивные материалы. Тексты заявлений водителей транспортных средств приведены без правок и сокращений, фамилии подлинны.

Начальнику УГАИ УМВД Украины
в Харьковской области
Швыдкому И.И.
г. Харьков, 31013, ул. Шевченко, 26
Дмитренко Н.А.
г. Харьков

ЗАЯВЛЕНИЕ

Об отмене Постановления по делу об административном правонарушении серия АХ № 174359 от 27.04.10г.

27.04.2010г. примерно в 19.40 я, на автомобиле Opel Vectra гос. № ..., находясь в переулке Молчановский, в районе автовокзала начал двигаться в направлении Салтовки. Пропустив транспорт, движущийся по главной дороге, повернул направо и выехал на пр. Гагарина. Так как до перекрестка с ул. Кирова менее 500 метров, а движение по проспекту Гагарина интенсивное (в среднем 60-80 км/час), то для перестроения в левый ряд, я вынужден был набрать скорость соразмерную с движущимися попутно автомобилями, чтобы не создавать аварийной ситуации. Включив левый поворот, начал перестроение в средний ряд, а затем и в левый ряд. С учетом интенсивности движения, все мое внимание было сосредоточено на левом зеркале заднего вида, так как нужно было пропустить попутный транспорт, и на соблюдении дистанции с впереди идущими автомобилями. За 50 метров до перекрестка с ул. Кирова, я перестроился в левый ряд и подъехал к светофору. Убедившись, что нет ни одного знака, запрещающего разворот или поворот налево, а также знаков, определяющих направление движения, я пропустил встречный транспорт и повернул налево, где после пересечения проспекта Гагарина и был остановлен работниками ГАИ. На мой вопрос: «в чем дело?», мне было сказано, что я нарушил п.8.4 ПДД, а именно, требования знака 5.16 (направление движения). Я возразил, что никакого знака нет, и предложил инспектору ГАИ мне его показать с того места, где был остановлен (50 метров от перекрестка). Инспектор ГАИ сказал, что знак расположен на растяжке над дорогой за 150 метров до перекрестка и предложил убедиться в этом, проехав туда самому. Я последовал его рекомендации, вернулся на 150 м от перекрестка и действительно увидел слабо различимый в сумерках знак сине-серого цвета. Никаких знаков на обочине, предшествующих этому знаку и определяющих направление движения, я не обнаружил.

С этими замечаниями и возражениями я обратился к инспектору ГАИ. Но он никак не отреагировал на них, только заметил, что я невнимательный водитель и обыкновенный нарушитель. По этой причине составил протокол.

С выводами инспектора ГАИ, указанными в протоколе серия АХ № 212602, а также с постановлением серия АХ №174359 я не согласен.

Считаю, что в данной ситуации нарушены требования Государственного стандарта Украины «Знаки дорожные. Общие технические условия. Правила применения ДСТУ 4100-2002», а именно, на растяжке над проезжей частью дороги, дублирующий знак должен быть установлен лишь на самом перекрестке, а установка основного знака до перекрестка, согласно стандарта, осуществляется с правой стороны дороги, что бы водитель мог вовремя предпринять необходимые меры по перестроению транспортного средства.

Отсутствие основного знака и недостаточная освещенность дублирующего знака, установленного вопреки требованиям стандарта за 150 м.



от перекрестка, не позволили мне своевременно выполнить предписываемые дорожным знаком условия движения.

Считаю, что совершенное мною правонарушение допущено мною не умышленно, носит мало-значительный характер и Вы вправе освободить меня от административной ответственности и ограничиться устным замечанием или предупреждением.

Руководствуясь ст. ст. 22, 23, 24, 287 - 289 Кодекса Украины об административных правонарушениях,

ПРОШУ:

отменить Постановление по делу об административном правонарушении серии АХ №174359 от 27.04.10г. и применить ко мне административное взыскание в виде предупреждения.
Н.А. Дмитренко 06.05.2010г.

Начальнику УГАИ ГУМВД Украины
в Луганской области
подполковнику милиции
Шевченко В. И.
91008 г. Луганск ул. А. Линева, 150
Калины С. Г.
г. Луганск

ЗАЯВЛЕНИЕ

О признании неправомерными действий сотрудника ГАИ Попова С. П., признании недействительным Протокола об административном правонарушении от 01.06.10г. серии ВВ № 290515 и отмене Постановления по делу об административном правонарушении от 01.06.10г. серии ВВ № 233335

01.06.10г. примерно в 14 час 30 мин., следуя по трассе Северодонецк – Новоайдар на автомобиле «Пежо» гос. № ... я был остановлен сотрудником ГАИ Поповым С. П., который обвинил меня в нарушении Правил дорожного движения. По мнению С Попова, я двигался в зоне действия дорожного знака, ограничивающего скорость до 40 км. в час, со скоростью 87 км. в час. В качестве доказательства нарушения мною ПДД, инспектор ГАИ предъявил мне контрольный прибор «Сокол» инв. № 0505610 на табло которого действительно стояла цифра 87.

Я указал инспектору ГАИ на то, что при ограничении скорости движения до 40 км. в час грубо нарушены требования Государственного стандарта Украины «Знаки дорожные. Общие технические условия. Правила применения ДСТУ 4100-2002». Согласно Государственного стандарта понижение скорости должно быть ступенчатым, не превышать 20 км. в час и регулироваться путем установки соответствующих дорожных знаков. Так, для того чтобы ограничить скорость движения до 40 км. в час, на трассе с разрешенной скоростью движения 90 км. в час, необходимо выставить два

промежуточных знака, ограничивающих скорость движения до 70 км. в час и до 50 км. в час, лишь после установки этих двух знаков устанавливать знак, ограничивающий скорость движения до 40 км. в час.

Промежуточные знаки, ограничивающие скорость движения, на трассе установлены не были, что создало мне определенные трудности при снижении скорости следования, составляющей 100 км. в час, до 40 км. в час. Тем не менее, при въезде в зону действия знака, ограничивающего скорость движения до 40 км в час, мною были приняты меры по ограничению скорости движения. Я четко контролировал скорость движения по спидометру своего автомобиля и при подъезде к автомобилю в котором располагался инспектор ГАИ, скорость движения моего автомобиля составляла 40-45 км. в час.

Инспектор ГАИ не принял во внимание мои пояснения, составил протокол об административном правонарушении и вынес постановление по делу об административном нарушении, наложив на меня штраф в размере 340 грн. С действиями инспектора ГАИ Попова С. П. я не согласился, о чем сделал запись в протоколе и потребовал от него предъявить мне конкретные доказательства моей вины.

Прибор «Сокол», которым инспектор ГАИ контролировал скорость движения автотранспорта, не фиксирует марку автомобиля, скорость которого измеряется. Поэтому цифра 87 км. в час, зафиксировавшая скорость движения автомобиля и предъявленная мне, скорее всего к моему автомобилю не имеет ни малейшего отношения. Вместе с тем, инспектор ГАИ Попов С. П. совершил фальсификацию при оформлении административного протокола. В тот момент, когда он меня остановил, никаких гражданских лиц на месте остановки моего автомобиля не было. Позже, во время составления протокола, сотрудники ГАИ остановили еще два автомобиля и обязали их водителей подписать протокол в качестве свидетелей.

На основании вышеизложенного, считаю, что действия и выводы инспектора ГАИ по делу ошибочны, руководствуясь статьей 288 Кодекса Украины об административных правонарушениях,

ПРОШУ:

признать недействительным Протокол об административном правонарушении от 01.06.10г. серии ВВ № 290515 и отменить Постановление по делу об административном правонарушении от 01.06.10г. серии ВВ № 233335
С. Г. Калина 11.06.10г.

После ознакомления читателей с текстами вышеприведенных обращений автомобилистов в органы ГАИ, следует дать ответ на главный вопрос:

какие доводы и доказательства водителей транспортных средств убедили руководителей областных управлений ГАИ принять решения об отмене постановлений по делам об административных правонарушениях, принятых инспекторами ГАИ?

Прежде всего, следует отметить следующее: все заявители четко выполнили предусмотренную законодательством процедуру обжалования постановления об административном правонарушении.

В чем заключается процедура обжалования постановления?

Согласно статей 287-289 Кодекса Украины об административных правонарушениях, постановление по делу может быть обжаловано лицом, в отношении которого оно вынесено, а также потерпевшим в вышестоящий орган (вышестоящему должностному лицу) или в районный, районный в городе, городской или горрайонный суд, в порядке, определенном Кодексом административного судопроизводства Украины.

Жалоба на постановление по делу об административном правонарушении может быть подана в течение десяти дней со дня вынесения постановления. В случае пропуска указанного срока по уважительным причинам этот срок по заявлению лица, в отношении которого вынесено постановление, может быть восстановлен органом (должностным лицом) правомочным рассматривать жалобу. Если отведенный на обжалование десятидневный срок упущен, водитель может подать заявление (либо жалобу) позже, но в этом случае ему необходимо указать причину пропуска установленного срока, приложить к заявлению ксерокопии соответствующих оправдательных документов (больничный лист, командировочное удостоверение, прочее) и просить лицо, рассматривающее дело, восстановить пропущенный срок.

Заявление отправляется адресату заказным письмом с уведомлением о вручении, либо вручается под роспись. Такова теория обжалования, или, выражаясь языком юридического, процедура.

Далее следует практическая сторона дела. Водитель должен сосредоточиться и в письменном виде подробно изложить суть происшествия. Главное, что от него требуется, обосновать неправомерность действий и выводов инспектора ГАИ, вынесенного постановления об административном правонарушении. Задача эта, на первый взгляд, простая и незатейливая, требует серьезной теоретической подготовки, не имея которой рассчитывать на успех не приходится. Автомобилисту, не имеющему должной юридической подготовки, следует, не теряя понапрасну время, обратиться за правовой помощью к специалисту.

Что касается решений руководителей областных управлений ГАИ об отмене постановлений по делам об административных правонарушениях в отношении автомобилистов Н. А. Дмитренко и С. Г. Калины то тут следует отметить следующее. Водители транспортных средств смогли убедить высокопоставленных милицейских чиновников в том, что инспектора ГАИ, вынесшие соответствующие постановления, действовали отчасти противозаконно, отчасти, не принимали во внимание существующие Государственные стандарты Украины, касающиеся организации дорожного движения.

Уважаемые автомобилисты, не оставляйте без реагирования факты нарушения ваших гражданских прав и интересов. Пишите, граждане, заявления и жалобы в те инстанции, которые обязаны их рассмотреть. Все же это лучше, нежели сидеть сложа руки и сокрушаться по поводу царящего беззакония, не предпринимая при этом ни малейших ответных действий.

Сергей Кузнецов

КОМУ ВЗЯТКА ВРАГ

Работники полиции большинства развитых стран взятки не берут. Не берут не только малые подношения, но и довольно крупные суммы. Им это не выгодно. Почему? Пойщем ответ на примере Германии. Тут все без исключения работники полиции имеют льготы на большое количество необходимых «жизненных» услуг. Не только они, но и члены их семей пользуются этими льготами. Они полностью освобождены от налогов. Государство компенсирует полицейским квартирную плату, за потребленные коммунальные услуги с них взимается плата в размере 10%. Проезд в общественном транспорте бесплатный для всей семьи.

Зарплата полицейского составляет порядка 1200—1400 евро.

После 5 лет службы начинаются неболь-

шие надбавки к зарплате, причем каждый месяц все большие и большие, пока не достигнут определенной суммы. Это может быть надбавка и 200, и 500 евро, в зависимости от звания и сложности службы.

В процессе службы каждое действие, связанное с риском для жизни или здоровья, оплачивается отдельно и незамедлительно. Если человек погиб на посту, то семье выплачивается огромная компенсация и в дальнейшем семья получает пенсию. По увольнении на пенсию каждый работник получает 10 окладов премии и пенсию в размере от трех до четырех тыс. евро.

Взяв взятку, полицейский рискует мгновенно потерять все вышеперечисленное. Его просто увольняют из органов без всякого содержания.

По материалам СМИ

Круглосуточная юридическая помощь водителям

Выезд на место ДТП, для оказания разовой юридической помощи:

- по городу: 100- 200 гривен
- по району : 200- 300 гривен.

Устная консультация :

- по штрафам ГАИ, страховым компаниям, по ДТП юридического характера, по ДТП технического характера – **БЕСПЛАТНО**

Письменные консультации :

- автотехническая экспертиза.
- автотовароведческая экспертиза.

Обжалование постановления ГАИ о наложении штрафа – 100 грн.

(специальное предложение водителям которые проживают в другом городе, в случае если в отношении водителя наложен штраф инспектором ГАИ).

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

Составление досудебной претензии в страховую компанию

(или жалобу в национальную комиссию, которая осуществляет регулирование в сфере рынка финансовых услуг) – 300 грн.

(специальное предложение водителям которые проживают в другом городе, в случае если страховая компания затягивает выплату или вообще игнорирует страхователей)

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

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

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

(специальное предложение водителям которые проживают в другом городе, для оказания помощи в части составления иска)

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 прекращении уголовного дела, уголовного производства по фактам ДТП - 1000 грн.

(краткая справка- за последние четыре года при обжаловании более 30 уголовных дел которые были прекращены. из них по 14 уже вынесены приговора. а по 2 уголовным дела где было предъявлено обвинение прекращены за недоказанностью)

Представительство по делам ДТП в уголовном производстве – от 2000 грн.

Участие в апелляционной инстанции (за одно заседание) – 300 грн.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

В городах Красный Луч и Ровеньки осуществляет прием граждан АвтоАдвокат, директор ЮФ «Авто-Юрист», судебный эксперт по специальности - «Исследование обстоятельств ДТП», Председатель общественной организации «Защита прав водителей», главный редактор газеты «Автоюрист» 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.

В центральном офисе «Авто-Юрист» в г. Антрацит по адресу ул.Кирова 1/31 прием ведется ежедневно понедельник - пятница с 09.00 час. до 18.00 час, суббота с 09 час до 11.00 час (предварительно согласовав о времени тел. 099-358-33-60).

<http://pravvo.org.ua/-Авто-Юрист>

ВСЕ УСТНЫЕ КОНСУЛЬТАЦИИ АвтоАдвокат ДАНЧЕНКО В.И. ПРЕДОСТАВЛЯЕТ БЕСПЛАТНО.



Коллектив Центрального офиса Юридической фирмы «Авто-Юрист»,
ул.Кирова,1/31,г.Антрацит
т.050-592-97-22, 099-358-33-60
<http://pravvo.org.ua>

Юридическая фирма «Авто-Юрист» оказывает водителям круглосуточную правовую помощь после составления договора по двум типам

По первому типу – из расчета 10 гривен за месяц (оплата производится до конца года), куда входят следующие услуги:

- изготавливает и предоставляет клиенту «Стикер», который устанавливается на лобовое стекло автомобиля,
- предоставляет в неограниченном количестве (круглосуточно по мобильной связи и лично) консультации по вопросам связанным с ДТП, по наложенным штрафам ГАИ, со страховыми компаниями.

По второму типу договора -из расчета 30 гривен за месяц (оплата производится до конца года), куда входят следующие услуги:

- изготавливает и предоставляет клиенту «Стикер», который устанавливается на лобовое стекло автомобиля,
- предоставляет в неограниченном количестве (круглосуточно по мобильной связи и лично) консультации по вопросам связанным с ДТП, по наложенным штрафам ГАИ, со страховыми компаниями,
- составляет иски по обжалованию штрафов ГАИ,
- жалобы на неправомерные действия сотрудников ГАИ,
- составляет претензионные жалобы на страховую компанию.

По всем вопросам обращаться по тел. 050-59-29-722, 066-956-16-70.