

УДК 343 346 2
ББК 39808
В68

«АДВОКАТ»
об'єднання адвокатів

**Володарський
Вадим Леонідович**
адвокат

Оволюто V 1078 ви 15 11 19% р

✓ Кримінальні адміністративні та цивільні справи
✓ ДТП, вилучення та заборона експлуатації транспортних засобів, можливість надання термінової юридичної допомоги на місці події з укладанням угоди на подальше ведення справи
^ Авторські права та ін

Україна, 01004, м. Київ, Червоноармійська, 35
тел. (044) 227-7495, моб. тел 237-3185

Какие права имеет сотрудник ГАИ, остановивший автомобиль? Может ли водитель защищаться от необоснованных обвинений в управлении транспортным средством в нетрезвом состоянии, превышении скорости, нарушении правил проезда перекрестков и пешеходных переходов? Как воспрепятствовать неправомерному запрету эксплуатации автомобиля по техническому состоянию?

Ответы на эти и многие другие вопросы предлагает автор этой книги

ISBN966 96105-0 8

© Володарский В Л , 2002
© ЧП Тимошенко А В 2002

От автора



Тема ответственности за нарушения ПДД — одна из самых «больных» и часто обсуждаемых между водителями. И опыт такого «неформального» общения, и вопросы, задаваемые автору этих строк водителями, пришедшими за юридической консультацией, и ситуации, почти каждый раз возникающие при ведении дел, убеждают и законодательство, регулирующее сферу дорожного движения, и собственно Правила не «работают» так, как могли бы. «Искажения и перегибы» происходят чаще всего не в пользу водителя.

Причина проста — заключается она в том, что большинство участников движения и многие сотрудники ГАИ не умеют правильно применять нормы законов и ПДД.

Конечно, большинство водителей и инспекторов читали ПДД и могут, в случае острой необходимости, припомнить соответствующие случаю положения — или разыскать их в извлеченной из кармана брошюре. Причем они совершенно искренне считают, что этого достаточно не только для утверждения «Я знаю Правила!» — но и для того, чтобы их применять. Между тем, нет ничего более далекого от истины. Правила мало не только прочитывать, но даже выучить наизусть. Чтобы верно применять их нормы и аргументированно защищаться на их основе, нужно научиться анализировать

то, что написано в купленной в киоске брошюрке. В том числе соотносить пункты, регулирующие те или иные ситуации, с терминами, применяемыми в ПДД, определение которых дается в п. 1.10 (а этот пункт, как показывает опыт, редко кто читает).

Впрочем, эта книга — ни в коем случае не пособие по Правилам. Чтобы отстаивать свои права, участнику дорожного движения мало знаний собственно ПДД. Ведь они — акт подзаконный. То есть не могут применяться сами по себе, без наличия соответствующей законодательной базы.

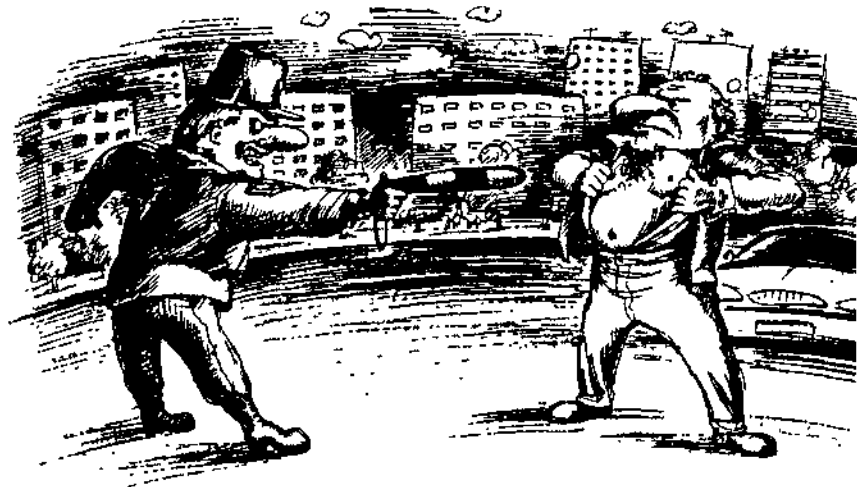
Что касается Конституции Украины и законов, большинство граждан, в том числе и водителей, понятия не имеет о том, что там написано, даже в тех случаях, когда это — их собственные права, свободы и возможности. Сотрудник ГАИ, если же и знает соответствующие положения закона, разъярить их водителю отчего-то не спешит.

Отсюда — цель этой книги. Она заключается в том, чтобы дать водителю правовые средства защиты, которые можно применить в самых распространенных ситуациях — и непосредственно на дороге, разговаривая с сотрудником ГАИ, и позднее, в суде, при рассмотрении дела о нарушении. В некоторых случаях достаточно обратиться непосредственно к ПДД, в других — потребуется применение Конституции или закона. Необходимо знать, в каких случаях к каким конкретно средствам защиты обращаться.

Важное уточнение: в этой книге рассмотрены типичные ситуации, чаще других возникающие в сфере дорожного движения. В то же время, каждое дело, каждая ситуация — индивидуальны. Поэтому данная книга не способна заменить квалифицированную юридическую помощь по всем делам о нарушениях ПДД (особенно тем, которые стали причиной дорожно-транспортных происшествий). Но приведенные здесь сведения помогут определить: в каких случаях бороться, в принципе, имеет смысл, а в каких — это приведет только к потраченным впустую усилиям безо всякой практической пользы.

В любом случае, каждому водителю можно пожелать всяческих успехов, в том числе и в доказательстве своей правоты.

После взмаха жезлом...



Именно так сотрудник ГАИ обычно останавливает транспортное средство. Впрочем, способ может быть и иным (например, по громкоговорящей установке), суть от этого не меняется.

Бесспорно, *подчиниться сигналу об остановке водитель обязан*. Возможно, его останавливают не для оформления нарушения, а с другой целью, например, указать на неисправность транспортного средства (спущенное колесо и т.п.) или предупредить, что впереди дорога закрыта для движения... Однако важно знать о том, что может происходить дальше.

П.2.1 ПДД устанавливает перечень документов, которые обязан иметь при себе водитель. Это — водительское удостоверение с талоном к нему, регистрационные документы на транспортное средство, а при отсутствии собственника — временный регистрационный талон или свидетельство о праве совместной собственности. Если заключен договор страхования гражданской ответственности, водитель должен иметь при себе и его. Кроме того, в установленных законом случаях необходимо иметь и другие документы (путевые листы, документы на груз, разрешение на спецсигналы, согласование на размещенную рекламу, схему маршрута и расписание движения и т.п.) Перечислять здесь все

такие случаи, в том числе и нечасто встречающиеся, вероятно, не имеет смысла.

Зато нужно поговорить о другом.

Во-первых, *этот перечень — исключительный. Сотрудник ГАИ не имеет права требовать от водителя других документов.* Исключение здесь только одно: если такие документы гражданин обязан иметь при себе на основании других нормативных актов, проверка исполнения которых возложена на милицию (подразделением которой является и ГАИ). Поэтому инспектор, будучи сотрудником милиции, имеет право на проверку, скажем, разрешения на имеющееся у водителя оружие.

Во-вторых, п.2.1 ПДД только предписывает водителю перечисленные в нем документы «иметь при себе». Не более. Там указано (точнее, в п.2.4), что эти документы должны предъявляться сотруднику ГАИ для проверки. Но не указано, что это должно происходить в любом случае по прихоти инспектора. *Проверка документов (и не только у водителей) регулируется совсем другими нормативными актами.*

Таким актом является Закон Украины «О милиции». Специально обратим внимание, что закон имеет высшую юридическую силу по сравнению с ПДД, утвержденными постановлением Кабинета, и в случае противоречия между ними применяются именно положения закона. П.2 ст.11 Закона предусматривает *право сотрудника милиции (в т.ч. и ГАИ) «проверять у граждан при подозрении в совершении правонарушений документы, удостоверяющие их личность, а также иные документы, необходимые для выяснения вопроса относительно соблюдения правил, надзор и контроль за исполнением которых возложен на милицию».*

Мы не случайно привели здесь эту довольно длинную цитату. Ведь данное положение закона регулирует полномочия сотрудника милиции, устанавливая как круг проверяемых документов, так и случаи их проверки. Согласно ст.19 Конституции Украины (к этому мы еще не раз будем возвращаться, так как это очень важно) должностное лицо органа государственной власти, в т.ч. и сотрудник ГАИ, имеет право действовать только на основании, в пределах полномочий и в порядке, установленных законом.

Обратим внимание: *сотрудник милиции может проверить документы у гражданина не по своей прихоти, а только в строго конкретном случае - при подозрении в совершении правонарушения (любого).*

Отсюда следует, что само по себе требование сотрудника ГАИ: «Ваши документы!» свидетельствует о том, что водителя в чем-то подозревают. И вполне правомерно задать ему вопрос: а в чем же

именно? (Тем более, что согласно пп. «в» п.2.14 ПДД водитель имеет право «знать причину остановки, проверки и осмотра транспортного средства должностным лицом, ... а также его фамилию и должность».) И сослаться на п.2 ст.11 Закона «О милиции». Как правило, поняв, что имеет дело с человеком, разбирающимся в законах, инспектор с самого начала избирает совсем другой тон разговора.

Кстати, ситуация, *когда сотрудник милиции остановил транспортное средство* в соответствии с п.2.4 ПДД — это, по сути, род *задержания водителя (а часто — и пассажиров)*. Как показано выше, сотрудники милиции имеют право проверить документы (установить личность) только *«при подозрении в совершении правонарушений» (в т.ч. и нарушений ПДД или преступлений)*. Это — основания для задержания, предусмотренные законодательством Украины. Задержание — это не только доставление в орган милиции. Ведь если водитель потратил на объяснения с инспектором пять минут, тот задержал его в пути на это время... Выяснил личность (удостоверение на месте, доставлять в отделение незначем), составил админпротокол в случае нарушения — и отпустил... Как видно, «остановка» транспортного средства происходит в тех самых случаях, которые по закону являются основанием для задержания. Более того: водитель, которого остановили, вынужден находиться на месте, где это произошло, столько времени, сколько необходимо инспектору для выяснения личности (проверки документов), составления протокола об административном правонарушении и т.п. То есть он задержан на этом месте. И по отношению к нему сотрудник милиции производит именно те действия, для совершения которых по закону имеет право задержать гражданина. Таким образом, так называемая «остановка транспортного средства» и по основаниям, и по сути действиями сотрудника милиции совпадает с понятием задержания.

Согласно п.5 ст.11 Закона «О милиции», *задержать гражданина можно только по определенным основаниям.* К водителям из указанных здесь оснований подходит только подозрение в преступлении или совершение административного правонарушения.

Более того. П.1 ч.2 ст.262 КоАП предусматривает перечень случаев, когда административное задержание производится органами внутренних дел. Так вот, там черным по белому указывается, что, в числе прочего, *задержание производится при нарушении Правил дорожного движения.* То есть, по сути, имеется прямое указание, что принудительное нахождение водителя в указанном сотрудником ГАИ месте с целью оформления такого нарушения как раз и представляет собою задержание.

Как известно, водителя, совершившего нарушение ПДД, в органы милиции обычно не доставляют (разве что совершено, кроме этого, еще какое-нибудь правонарушение, например, сопротивление сотрудникам милиции). Не доставляют именно потому, что задержание в форме остановки транспортного средства и оформление документов о правонарушении происходит, как правило, прямо на месте такого нарушения; в более жестких формах задержания в таких ситуациях нет необходимости.

Зачем мы говорим обо всем этом?

Для того, чтобы водитель, получив на вопрос о причине остановки ответ сотрудника ГАИ: «Проверка документов!», мог аргументированно возразить, что *сама по себе такая проверка не может служить основанием для остановки (задержания)*, если водителем не совершено правонарушение, более того, при таких обстоятельствах она вообще не может проводиться.

О других обязанностях водителя по отношению к остановившим его сотрудникам ГАИ мы поговорим позднее. А пока разберемся с обязанностью «дать возможность осмотреть транспортное средство в соответствии с законодательством при наличии на то законных оснований» (пп. «в» п.2.4 ПДД).

Вроде бы все понятно. Но сотрудники милиции (не только ГАИ) трактуют данный пункт таким образом, что водитель обязан дать возможность осмотреть транспортное средство по первому их требованию. И любое противодействие такому осмотру - противоправно. При этом они ссылаются на положения Закона «О милиции».

На самом деле это, мягко говоря, не совсем так. Ведь в процитированном пункте ПДД имеются две ссылки на законодательство в одной фразе (наверное, не случайно!).

Более того. Как уже упоминалось, согласно пп. «в» п.2.14 ПДД, водитель имеет право знать причины осмотра транспортного средства. А это значит, что такие причины должны быть. Причем должны они быть вескими и на законе основанными, а не сводиться к фразе инспектора вроде: «Я считаю необходимым!»

Итак, сотрудник милиции имеет право осматривать транспортное средство не просто по своему желанию, а «в установленном законом порядке при наличии на то законных оснований». Каковы же эти законные основания и установленный законом порядок? Каким законом определены?

Изменения в основания и порядок производства такого следственного действия, как осмотр, внесены Законом «О внесении изменений и дополнений в Уголовно-процессуальный кодекс Украины», вступившим в силу 29 июля 2001г. Хотя УПК имеет, казалось бы,

лишь опосредованное отношение к Закону «О милиции», есть одно важное обстоятельство. В Переходных положениях Закона «О внесении изменений и дополнений в УПК...» четко указано (п.2), что «Законы и иные нормативные акты, принятые до вступления в силу этого Закона, действуют в части, не противоречащей Конституции Украины и этому Закону». Здесь речь не только о старой редакции УПК, но и обо всех законах, регулировавших так или иначе затронутые новым законом сферы. Потому положения Закона «О милиции», по-иному регулировавшие, в частности, вопросы осмотра, с внесением изменений в УПК следует признать утратившими силу, а на практике к этой ситуации должны применяться именно статьи УПК в его измененной, новой редакции.

Каковы же правила такого осмотра, установленные новой редакцией УПК?

Прежде всего, согласно ст. 190 УПК, *осмотр проводится после возбуждения уголовного дела*. Исключение — неотложный осмотр места происшествия (тогда дело возбуждается после проведения такого осмотра немедленно). Автомобиль может быть предметом осмотра места происшествия, если он фигурировал в каком-то преступлении (угон, ДТП с жертвами или пострадавшими и т.п.).

Следовательно, *наличие возбужденного уголовного дела и составляет те самые «законные основания»*, при которых может осуществляться осмотр транспортного средства. Именно такой ответ на вопрос о причинах осмотра — единственный, который может считаться удовлетворительным.

Более того. Согласно ч.4 ст. 190 УПК Украины, *осмотр жилья или иного владения лица* (а таковым является и транспортное средство) *производится только по постановлению судь*.

И это еще не все. Даже в рамках уголовного дела осмотр может производить не любой сотрудник милиции, а следователь, в производстве которого находится дело, или же тот, кто действует по отдельному поручению следователя (это — письменный документ, имеющий особую процессуальную форму). Сотрудник ГАИ, остановивший автомобиль на дороге, таких процессуальных прав и полномочий не имеет.

Из правила о необходимости судебного постановления для осмотра жилья или иного владения лица есть исключения: без постановления судь такой осмотр допускается в неотложных случаях, если это необходимо для спасения жизни людей или при преследовании лиц, подозреваемых в совершении преступления. Например, может быть признан законным осмотр автомобиля, задержанного при преследовании его водителя, совершившего ДТП, в котором погибли или пострадали люди, и пытающегося

скрыться. Точно так же осмотр без судебного постановления допускается с письменного согласия владельца имущества.

Не требуется постановление судьи и в том случае, если осматривается место происшествия в жилье или ином владении согласно заявлению владельца имущества или сообщению о совершении по отношению к нему преступления, а также при невозможности получить согласие от лица при необходимости срочного осмотра места происшествия. Это может относиться к ситуациям, когда автомобиль сам является местом происшествия (украден, отобран у владельца или в нем, к примеру, обнаружен труп).

Во всех остальных случаях проведение осмотра без постановления судьи — незаконно. Если же он все-таки был проведен, **результаты такого осмотра не могут использоваться в качестве доказательств, так как они получены незаконно (ст.62 Конституции Украины)**. Тем более когда «осмотр» имеет признаки обыска, прежде всего — вскрытие каких-либо помещений или хранилищ, в т.ч. багажника или кузова автомобиля. **А право лица, проводящего обыск (следователя), открывать помещения или иные хранилища (или требовать этого от владельца) возникает только при проведении такого следственного действия как обыск.** Это прямо предусмотрено ч.2 ст. 183 УПК. Именно это — характерное отличие обыска от осмотра как такового. А поскольку при проведении осмотра (или иных процессуальных действий) такое право следователю или иным должностным лицам законом не предоставляется, то и делать это, в соответствии со ст. 19 Конституции Украины, они не имеют права.

На фоне вышеуказанного можно даже не упоминать о том, что как осмотр, так и обыск должны производиться в определенном процессуальном порядке. То есть с участием понятых, с составлением протокола и т.п. Если эти требования не соблюдаются, — «осмотр» является незаконным.

Разумеется, подчиняться сотрудникам милиции, если они явно превышают свои полномочия, водитель не обязан. О чем имеет полное право заявить. А если это не возымело действия и на него составляют протокол за отказ предоставить транспортное средство для осмотра (а то и задерживают), в протоколе в графе для пояснений можно сделать соответствующую запись. Например: «Поскольку от меня потребовали открыть багажник автомобиля для осмотра находящихся в нем вещей, такие действия являются не осмотром, а обыском, т.к. прямо предусмотрены ч.2 ст. 183 УПК. Обыск является незаконным, т.к. проводится без возбуждения уголовного дела, без постановления судьи, без присутствия понятых, без составления протокола. На указанном основании считаю действия сотрудников милиции незаконными».

И еще. После внесения изменений в КоАП между водителем и инспектором часто возникают споры о том, может ли быть изъято при оформлении нарушения водительское удостоверение. Хотя из КоАП норма, дававшая сотруднику ГАИ такое право, изъята, тем не менее, подобная практика продолжает существовать, правда, распространяется она на те нарушения, за которые может быть назначено взыскание в виде лишения права управлять транспортными средствами.

И все бы ничего, но, пока дело судом не рассмотрено и наказание не вынесено, начинается «нервотрепка»: нужно, например, продлевать действие талона (а за месяц, как правило, суды дело рассмотреть не успевают). А если водительское удостоверение нового образца, то при его изъятии автоматически теряется возможность управлять автомобилем за границей (а на эту сферу юрисдикция нашего суда вообще не распространяется).

После внесения изменений в КоАП руководство МВД выпустило нечто вроде методических рекомендаций для инспекторов, как им работать в новых условиях. Изъятие водительских удостоверений обосновывается в этом документе ст. 15 Закона «О дорожном движении». Правомерно ли это?

Действительно, ч. 13 ст. 15 этого закона говорит о такой возможности. Но здесь далеко не все так просто...

Сотрудники ГАИ ошибочно считают, что Закон «О дорожном движении» непосредственно дает им право изымать водительское удостоверение. Ничуть не бывало! Этот закон сам по себе не содержит процессуальных норм, позволяющих вообще изымать какие-либо предметы (и определяющих порядок такого изъятия). В случае административного производства такие правила установлены исключительно КоАП. Указанная же норма закона разрешает только «не возвращать» удостоверение! А изъято оно должно быть раньше и в соответствии с процессуальными правилами, установленными другим законом. **Таким законом, как уже сказано, до недавнего времени был КоАП, но после внесения в него изменений права изымать водительское удостоверение сотрудники ГАИ больше не имеют.** А коль не могут изъять, то, следовательно, не может быть речи о последующем возврате или невозврате: нельзя вернуть или не вернуть то, что не забирали! Таким образом, без норм КоАП, позволяющих изымать водительское удостоверение, соответствующая часть Закона «О дорожном движении» фактически теряет силу.

Если водительское удостоверение все-таки изымают, водитель имеет полное право выразить несогласие с этим в протоколе об административном правонарушении, а потом и обжаловать (в том числе и в суде) действия инспектора, который произвел изъятие в качестве должностного лица.

"Задуеться"?



Одним из самых серьезных, но в то же время и самых распространенных нарушений ПДД, выявляемых на дороге сотрудниками ГАИ, является управление транспортным средством в состоянии опьянения.

Но выявить нарушение — мало. Нужно еще доказать, что оно имело место. Поэтому *водителю нужно хорошо знать, как вести себя в такой ситуации, чтобы защитить свои права*, нарушение которых является очень распространенным.

Не хочу быть неверно понятым: ни в коем случае не собираюсь отстаивать точку зрения, что «пьяное» вождение — явление нормальное. Это — тема отдельного разговора, выходящего за пределы этой книги. (Замечу лишь, что во многих странах, в автомобильном отношении куда более развитых и цивилизованных, существует некая норма: до определенного уровня содержания алкоголя в крови управлять автомобилем можно, свыше его — уже правонарушение.) Мы сейчас говорим о другом: о сложившейся у нас в стране практике, при которой водитель, заподозренный (неважно, справедливо или нет) в «пьяном вождении», потеряет массу времени и подвергнется унижительной «диагностической» процедуре. И даже если он окажется абсолютно трезвым, ни потерянного времени, ни унижения ему никто никак и никогда не компенсирует.

Есть ли у водителя возможность избежать этого? Да, есть. И заключается не в том, чтобы совершать какие-либо противоправные действия (например, не останавливаться по сигналу инспектора), а в использовании своих прав, предоставленных Конституцией и законами.

Основных способов доказать нахождение водителя в состоянии опьянения у нас три. Рассмотрим их по очереди.

Во-первых, это *признание самого водителя*. Бывает, что водители, которые садятся за руль выпивши, будучи остановлены, на вопрос инспектора честно отвечают: «Да, выпил...» За чем, естественно, следует составление протокола.

Чаше, конечно, отвечают: дескать, я трезв (иногда заплетающимся языком). После чего сотрудником ГАИ принимаются меры по «разоблачению лжи», к которым мы вернемся чуть позднее.

Между тем, *водитель имеет возможность вообще отказать отвечать на вопросы инспектора*. Такое право предоставляет ст.63 Конституции Украины, прямо предусматривающая, что человек не может быть привлечен к ответственности (т.е. имеет на это право) за отказ давать пояснения или показания относительно себя, близких родственников или членов семьи. И этим правом можно воспользоваться в данной конкретной ситуации...

Второй источник доказательств — это *проба с использованием «трубки контроля трезвости»*, широко применяемая сотрудниками ГАИ. Изменение цвета трубки очень наглядно, и после этого большинство получивших «положительный» (не с точки зрения последствий) результат пробы признаются, что, действительно, выпили.

Вообще-то трубка может считаться скорее «психологическим оружием» в арсенале инспектора: сама по себе проба с ее помощью еще ничего не доказывает. В последние годы уже немало сказано и написано о том, что цвет трубки может меняться не только из-за действия алкоголя, но и при некоторых заболеваниях. Писали и о том, что попадают недоброкачественные и фальшивые трубки, поэтому, подвергаясь такому тесту, *нужно проследить*, чтобы инспектор в Вашем присутствии вскрыл фирменную упаковку и извлек трубку.

Менее известно другое: *подвергаться тесту с использованием «трубки контроля трезвости» совсем не обязательно. Ни одним законом не предусмотрена такая обязанность водителя*. Согласно ст. 19 Конституции, гражданин имеет право делать все, что прямо не запрещено законом. В том числе и отказаться проходить «трубочный» тест, или, как говорят водители, «задуться». Обязать его делать это никто не имеет права.

Третий способ доказывания — это *медицинское освидетельствование на состояние опьянения*. Заключение специалистов-медиков, даваемое при таком освидетельствовании, — это доказательство, что водитель действительно нетрезв.

Только вот беда: чтобы пройти такое освидетельствование, водителю (пьяному или трезвому) приходится терять значительное время. И никаких возражений сотрудники ГАИ не принимают. Они ссылаются на п.2.5 ПДД, предусматривающий обязанность водителя по требованию сотрудника милиции пройти медицинский осмотр для определения состояния опьянения, влияния наркотических или токсических веществ. И напоминают о том, что по ст. 130 Кодекса об административных правонарушениях предусмотрена одинаковая ответственность как за управление транспортным средством в нетрезвом состоянии, так и за уклонение от медицинского освидетельствования...

Получается, что водителю не оставляют выбора.

На самом деле выбор есть.

Он основан на *ч.3 ст.28 Конституции Украины* (Конституция имеет высшую юридическую силу в государстве, нормы всех законов и иных нормативных актов должны соответствовать ей, в то же время она является документом прямого действия, то есть может применяться непосредственно к тем или иным отношениям). Там указано: «Ни один человек без его свободного согласия не может быть подвергнут научным, медицинским или иным опытам».

Что есть медицинское освидетельствование? По сути дела, это цепь тех самых медицинских опытов. Что именно следует считать опытом с точки зрения Конституции? Ни сама Конституция, ни действующее законодательство не дает четкого, понятного и в то же время всеобъемлющего определения этого понятия, которое бы могло стать ориентиром, как применять вышеприведенную норму Конституции. Поэтому придется вывести это определение самостоятельно.

Наиболее близкое определение дает Закон Украины «О научной и научно-технической деятельности». Согласно ст. 1 этого Закона, прикладные научные исследования — это научная и научно-техническая деятельность, направленная на получение и использование знаний для практических целей.

Понятно, что всякая деятельность, как процесс, состоит из отдельных действий. По отношению к деятельности, которая носит название исследований (по-украински — дослідження) такими отдельными действиями являются опыты (досліди). С другой стороны, в некоторых случаях опыт может проводиться изолированно, когда в

дальнейшей деятельности по получению знаний необходимости нет и нужно было произвести только одно действие, чтобы получить такие знания. Таким образом, *опытом в смысле ч.3 ст.28 Конституции является действие, производимое с целью получения каких-либо научных, медицинских, специальных и (или) иных знаний, а также их использования для практических целей.*

Действия, производимые во время медицинского освидетельствования, происходят для получения знаний (о том, находится ли водитель в состоянии опьянения) с целью их дальнейшего использования для привлечения водителя к ответственности. Таким образом, они подпадают под определение опытов, а само освидетельствование — это прикладное научное исследование (потому как состоит из нескольких действий, совершаемых последовательно).

А от проведения над собою опыта любой человек имеет право отказаться.

Примечательно, что это положение включено именно в ст.28 Конституции, ч.1 которой устанавливает право каждого на уважение к его достоинству, а ч.2 содержит запрет на пытки, жестокое обращение с человеком и т.п. Это говорит о том, что проведение над человеком опытов вопреки его воле, принудительно, — это, по сути, такое же грубое нарушение его прав, как и пытки. И право отказаться от проведения над собой опыта так же естественно, так же непреложно, как и право не подвергаться пыткам.

Ну, а то, что еще в советские времена предусмотренная старым КоАП ответственность за «уклонение» от медицинского освидетельствования есть нарушение конституционных прав человека, — даже не требует доказательств. Уже сам по себе тот факт, что водителя заставляют терять несколько часов, не принимая во внимание его личные планы, подвергают медицинским манипуляциям, не предоставляют права защищаться от подозрений в совершении правонарушения, — это все явные признаки, что даже зачатки уважения к его достоинству здесь отсутствуют.

Наличие конституционных положений, прямо предусматривающих возможность человека выбирать самому, подвергаться ли любым опытам, делает право водителя отказаться от медицинского освидетельствования и вовсе неоспоримым.

А как быть, если сотрудник ГАИ такого права за водителем не признает и все-таки обвиняет в том, что он находится в нетрезвом состоянии?

Если инспектор настаивает на освидетельствовании водителя, а тот по каким-то причинам не имеет такой возможности (например,

опаздывает в аэропорт) или попросту не желает, то инспектор должен составить протокол об административном правонарушении — уклонении от медицинского освидетельствования. Обратим внимание: **в КоАП предусмотрена ответственность именно за уклонение от освидетельствования, что подразумевает совершение с этой целью каких-либо действий.**

Для защиты своих интересов водитель может написать в протоколе (или на отдельном листе, но отметить в протоколе, что объяснение прилагается — этот вариант даже предпочтительнее, потому что заметнее, его труднее «пропустить», знакомясь с материалами дела) такое объяснение: **«От медицинского освидетельствования не уклоняюсь, а отказываюсь, реализуя свое право, прямо предоставленное ч.3 ст.28 Конституции Украины».** При этом, в случае наличия каких-либо причин (например, опоздание в аэропорт), их тоже можно указать в объяснении. Но это не обязательно и, по большому счету, юридического значения не имеет: исполнение положений Конституции Украины не обусловлено никакими причинами. Важным является только желание или нежелание водителя подвергаться опытам.

Повторим: воля водителя на отказ от освидетельствования должна быть четко выражена в пояснениях к протоколу об административном правонарушении. И обязательно сопровождаться ссылками на конкретные конституционные нормы. В противном случае водителю непосредственно в суде будет трудно доказать, что он не «уклонялся» от освидетельствования, а отстаивал свои конституционные права. Запись, сделанная водителем собственноручно именно при оформлении «нарушения», как раз и является таким доказательством. И к тому же свидетельствует, что он не «выучил одну статью Конституции специально к суду» (чего многие судьи, понятно, не любят), а знал (и, скорее всего, даже не одну) уже в момент составления протокола. Это обычно сразу же меняет отношение к нему со стороны всех должностных лиц - ведь судье, чтобы признать водителя виновным, придется пойти на прямое нарушение Конституции...

Во всяком случае, положение водителя, чье опьянение доказано путем медицинского освидетельствования, будет несравненно хуже...

Следует учитывать вот еще что. Часто при выявлении нетрезвых водителей сотрудники ГАИ ставят их автомобили на штрафплощадку, оплата «услуг» которой превращается в нечто вроде дополнительного наказания.

Естественно, такой вид «наказания» действующим законодательством не предусмотрен. Происходит, по сути, навязывание

платных услуг, что противоречит Закону Украины «О защите прав потребителей».

Мало того — пока автомобиль находится на штрафплощадке, собственник (а это не обязательно водитель) не может им владеть, пользоваться или распоряжаться, то есть осуществлять свое право собственности, как раз из этих трех элементов и состоящее. А это - прямое нарушение ст.41 Конституции, Закона Украины «О собственности» и Гражданского кодекса.

Сотрудник ГАИ имеет право устранить нетрезвого водителя (действительно нетрезвого, что уже доказано, а не того, которого в этом только подозревает) от управления транспортным средством. Но законом не предусмотрено при этом его право изымать у собственника имущество, в том числе автомобиль. А раз так, то, в соответствии с той же ст. 19 Конституции, такие действия сотрудника милиции будут незаконными.

Устраненный от управления водитель имеет выбор: передать управление трезвому товарищу (если у того есть водительское удостоверение), вызвать по телефону другого водителя или, в конце концов, бросить машину на обочине.

Но нарушать право собственности на автомобиль не может никто, и оправданий этому не существует.

И еще об одном самое время сейчас сказать.

Управление транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения - это одно из тех нарушений, за которые в качестве административного взыскания чаще всего назначается лишение права управлять транспортными средствами, а при повторном в течение года совершении такого нарушения может быть применено так называемое возмездное изъятие транспортного средства.

А насколько соответствуют такие меры наказания Конституции? Давайте разберемся.

Согласно ст.43 Конституции, каждый имеет право на труд, включающее возможность зарабатывать себе на жизнь трудом, который он свободно выбирает или на который свободно соглашается. Согласно ч.2 этой статьи, государство гарантирует равные возможности в выборе профессии и рода трудовой деятельности.

Не требует особого доказательства, что **лишение права управления транспортными средствами** (неважно, применяемое в качестве административного взыскания или уголовного наказания) **является нарушением этих конституционных прав и гарантий.** Между тем, согласно ч.2 ст.8 Конституции, новые законодательные акты не должны противоречить Конституции, старые же, согласно п. 1 Переходных положений, действуют в той части, в которой не противоречат ее требованиям.

Исходя из этого, ни вновь принятое, ни старое **законодательство, предусматривающее наказание или взыскание в виде запрета занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью** (в том числе и лишение права управлять транспортными средствами), **не соответствует Конституции Украины и в этой части не может применяться**. Ибо такая мера наказания или административного взыскания прямо противоречит Конституции.

Может быть, ст.43 Конституции содержит какие-либо исключения? Касательно избрания профессии или рода деятельности исключений в ней нет. Вот из установленного ч.3 этой статьи запрета на использование принудительного труда исключения есть: таковым не считается военная или альтернативная служба, работа, выполняемая по приговору или решению суда и т.п. Поэтому нельзя говорить о неконституционности таких видов наказания, как исправительные или общественные работы.

Право выбора профессии или рода деятельности является безусловным и не может нарушаться ни при каких обстоятельствах. Даже приговором или постановлением суда, выносимыми, казалось бы, на основании закона. Ограничить сферу выбора трудовой деятельности, повторимся и особо подчеркнем, не может, не имеет права даже суд и даже при вынесении приговора по уголовному делу, не говоря уже о других случаях (когда речь идет об административной ответственности).

Кстати говоря, последний вывод распространяется и на случаи лишения права управлять транспортными средствами водителей частных автомобилей. Ведь, во-первых, такое лишение ущемляет их возможность в будущем изменить профессию и управлять автомобилем по найму (Конституция предоставляет именно право выбора трудовой деятельности, а не только сохранения уже существующей). А во-вторых, **здесь налицо и нарушение права собственности**.

Так, согласно ст.41 Конституции, каждый имеет право владеть, пользоваться и распоряжаться своей собственностью. При этом право частной собственности является нерушимым.

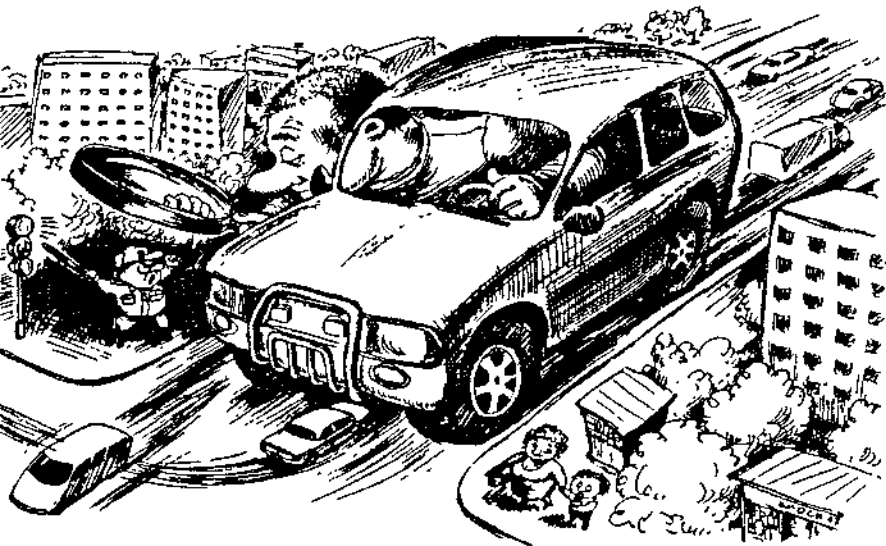
Лишение права управлять транспортным средством представляет собою для его собственника лишение возможности пользоваться своим имуществом. Это, как мы видим, также противоречит Конституции.

Принудительное отчуждение имущества может применяться только в исключительных случаях в связи с общественной необходимостью, а его конфискация применяется по решению суда (см. ст.41 ч.4 Конституции Украины). Этот перечень, подчеркнем особо, является исключительным, поэтому все

иные случаи нарушения права собственности (в т.ч. и лишение или какие-либо ограничения права пользования имуществом), исходя из положений ст. 19, являются антиконституционными. Они не могут быть разрешены законами, потому что такой закон автоматически будет в этой части противоречить Конституции. И любое лицо, привлекаемое к ответственности по закону, предусматривающему такую меру административного взыскания, в результате которой его право на пользование (а также владение и распоряжение) имуществом может быть ущемлено, имеет право ссылаться на приведенные конституционные нормы, в том числе и при обжаловании принятых относительно него решений.

То же самое касается и возмездного изъятия транспортного средства. В исключительный перечень случаев, когда имущество может быть изъято у собственника, определенный ст.41 Конституции, такая мера взыскания не входит. Таким образом, применение подобной меры взыскания «выламывается» за пределы тех мер, которые Конституция разрешает государственным органам применять к собственнику имущества. Поэтому тот, к кому применена такая мера, вправе обжаловать принятое постановление как противоречащее Конституции. Жаль только, что возможность обжалования постановления судьи по делу об административном правонарушении в нашем законодательстве крайне ограничена...

Перекрестки, переходы...



Именно в этих местах происходят наиболее ожесточенные конфликты между водителями и сотрудниками ГАИ, здесь составляется наибольшее количество протоколов о нарушениях ПДД. Причины конфликтов, как правило, однотипны: обвинение со стороны инспектора в том, что водитель проехал регулируемый перекресток на запрещающий сигнал, создал помеху водителю, имеющему преимущество, на нерегулируемом, или не пропустил пешеходов на нерегулируемом переходе.

Начнем с первой ситуации.

Здесь нужно сразу оговориться: водители, конечно, не святые. Но все же жить, как правило, хотят. Потому случаи откровенного проезда на красный встречаются нечасто, да и спорной такая ситуация является редко. Конфликты возникают в тех случаях, когда водитель проезжает перекресток после переключения зеленого сигнала на желтый (красный) или подачи соответствующего сигнала регулировщиком.

Между тем, в самих ПДД есть ряд положений, которые водитель может использовать для своей защиты.

Во-первых, **в определении перекрестка (п.1.10 ПДД) четко указаны его границы:** это - начало закруглений краев проезжих частей. Кроме того, согласно п.16.8 ПДД, **водитель,**

выехавший на перекресток на разрешающий сигнал, должен выехать в намеченном направлении независимо от сигнала светофора на выезде (за исключением случаев наличия там стоп-линий).

Это значит, что если водитель, выезжающий на перекресток, заметил изменение сигнала светофора, когда его транспортное средство хотя бы незначительно выехало на участок дороги, где край проезжей части имеет закругление, он обязан продолжать движение через перекресток. Более того: водители, которые намереваются начать движение на разрешающий (для них) сигнал, обязаны, в соответствии с п.16.5 ПДД, уступить ему дорогу!

Теперь вспомним, как работают сотрудники ГАИ, фиксируя нарушения подобного рода. Они, как правило, располагаются за перекрестком и уже там останавливают водителей, нарушивших, по их мнению, правила проезда этого перекрестка. Такой метод работы является в этой ситуации естественным, но имеет один недостаток: находящийся за несколько десятков метров от противоположной границы перекрестка инспектор чаще всего просто не имеет возможности точно определить (а это определяется визуальное), пересекло ли транспортное средство в момент смены сигнала воображаемую линию границы перекрестка (а иногда даже находящуюся там стоп-линию). Этому препятствует угол, под которым инспектор вынужден осматривать противоположную от него границу перекрестка.

Водитель, находящийся непосредственно рядом с ней, имеет возможность определить местоположение своего транспортного средства куда точнее. На это в спорной ситуации можно указать инспектору. А в случае, если тот все-таки составляет протокол, указать на данные обстоятельства в своем объяснении.

Позднее, когда дело будет передано для рассмотрения судьей, последнему нужно будет наглядно продемонстрировать этот тезис. И путь для этого есть.

Одно из предусмотренных КоАП прав лица, привлекаемого к административной ответственности, — заявлять ходатайства. И перед рассмотрением дела нужно направить в суд (лучше всего заранее, заказной почтой) ходатайство об истребовании из соответствующих служб (например, дорожных) планов данного перекрестка с указанием ширины проезжих частей, тротуаров и т.п. И еще — о вызове в заседание инспектора, составившего протокол.

В заседании ему, вызванному в качестве свидетеля, можно будет задавать вопросы. И в том числе попросить его указать на схеме перекрестка место, где он стоял, и место, где находилось транспортное средство в момент «нарушения». А потом, с учетом

обозначенных на схеме размеров, попросить определить расстояние между этими точками.

По опыту: это расстояние практически никогда не бывает меньше 30 - 40 метров. А значит, всегда можно заронить у судьбы сомнение в том, что инспектор на таком расстоянии точно определил, пересек ли автомобиль границу перекрестка в момент переключения сигнала светофора. Потому что восприятие инспектором этого факта (вернее, целой совокупности фактов) всегда является субъективным.

А постановление суда должно базироваться на исключительно точных данных. Согласно ст.62 Конституции Украины, **обвинение** (в т.ч. и в нарушении ПДД) **не может быть основано на предположениях**. Между тем, утверждение инспектора, что в момент переключения сигнала светофора водитель еще не выехал на перекресток, может являться только его личным предположением, а не объективной истиной. (Понятно, это не относится к случаям, когда в момент переключения водитель находился в нескольких десятках метров от перекрестка - тут все видно невооруженным глазом.)

Более того.

П.8.11 ПДД прямо предусматривает, что **водитель, который при включении желтого сигнала светофора или поднятии руки регулировщика не может остановить в надлежащем месте транспортное средство без применения экстренного торможения, имеет право двигаться дальше** при условии обеспечения безопасности движения. При этом водитель, по сути, определяет сам, будет ли в таком случае торможение экстренным или нет, может ли он остановиться без применения именно экстренного торможения. Это зависит от целого ряда параметров - категории, типа и характеристик транспортного средства, его загрузки, состояния дороги и т.п.

Но это не все. Из более детального анализа норм ПДД вытекает, что **в такой ситуации водитель не только имеет право, но и, по сути дела, обязан продолжать движение**.

Пп. «г» п. 12.9 ПДД водителю запрещается резко тормозить. Кроме одного-единственного случая - когда без этого невозможно предотвратить ДТП.

Поэтому в ряде случаев, когда смена сигналов светофора (или регулировщика) застает водителя в непосредственной близости от границы перекрестка, он имеет полное право на этот перекресток выехать (а потом в соответствии с п. 16.8 его покинуть). Во-первых, для того, чтобы остановить транспортное средство до перекрестка, должно требоваться экстренное, резкое торможение

(а это водитель, как мы уже установили, определяет сам, в зависимости от скорости, массы своего транспортного средства, состояния дороги и многих других факторов). Правда, это может не относиться к светофорам, предупреждающим о переключении на запрещающий сигнал путем подачи мигающего зеленого сигнала. Хотя и в этом случае спорные моменты неизбежны, в зависимости от продолжительности включения мигающего сигнала. Во-вторых, в случае неприменения такого торможения не должно возникать опасности ДТП (например, на пересекаемой дороге нет транспортных средств или четко видно, что начать движение они не успевают) либо его можно избежать другим способом. Здесь нужно особо обратить внимание: пп. «г» п. 12.9 ПДД разрешает применять резкое торможение только в случаях, когда без этого невозможно избежать ДТП, т.е. это средство является единственным. Поэтому в случае, если существует иная возможность, водитель, выходя, не только имеет право, но и обязан продолжать движение.

Какой может быть эта «иная» возможность избежать ДТП?

В соответствии с п. 14 ПДД, каждый участник движения вправе рассчитывать, что и другие участники движения будут соблюдать требования Правил. Из этого и должен исходить водитель, соблюдая требования пп. «г» п. 12.9 ПДД и зная, что водители, начинающие движение по пересекаемой дороге, должны уступить ему дорогу на основании п. 16.5 ПДД.

Другое дело, если к моменту приближения к перекрестку транспортные средства уже выехали на него с пересекаемой дороги. Тут уже торможение необходимо и оправданно, хотя бы и резкое. Без него предотвратить ДТП в такой ситуации действительно невозможно.

Короче говоря, в конечном итоге каждому водителю здесь придется полагаться на свою оценку дорожной ситуации и здравый смысл. Конечно, речь не идет о призывах откровенно «лететь на желтый». Но если дорожная ситуация сделала это неизбежным, водитель не может считаться нарушителем ПДД...

Вот на все это и необходимо обратить внимание инспектора. (Для этого нужно иметь в автомобиле экземпляр Правил, чтобы можно было прямо на месте показать нужные пункты.) **А если сотрудник ГАИ все же составляет протокол, то дать письменные объяснения. Например: «В момент переключения сигнала светофора с зеленого на желтый находился приблизительно в 15м от границы перекрестка. Поэтому торможение с целью предотвратить выезд на перекресток было бы очень резким, экстренным (со скорости 50-60 км/ч, разрешенной в населенном пункте). Согласно**

п.8.11 ПДД, в данной ситуации я имел право продолжать движение. Даже в случае, если бы это торможение удалось осуществить без выезда за границу перекрестка, это было бы нарушением пп. «г» п.12.9 ПДД, т.к. имелась другая возможность предотвратить ДТП - соблюдение другими водителями П.16.5 ПДД, на что я, в соответствии с п. 1.4 ПДД, имел право рассчитывать. Резкое торможение в данной ситуации могло привести к столкновению с идущим сзади автомобилем. Поэтому считаю свои действия не просто правомерными, а единственно соответствующими требованиям ПДД в данной дорожно-транспортной ситуации».

Следующая ситуация - это невыполнение требования ПДД уступить дорогу другому транспортному средству на нерегулируемом перекрестке.

И здесь следует отличать случаи, когда ситуация действительно становится аварийной (то есть водитель, имеющий преимущество, действительно был вынужден резко тормозить или маневрировать) от тех, когда реальной опасности ни для кого создано не было. В последнем случае водитель, обвиненный в нарушении ПДД, вполне может доказывать свою правоту. И для этого есть основания.

Пп. 16.11 и 16.12 ПДД, регламентирующие поведение водителя при проезде нерегулируемых перекрестков, базируются на понятии обязанности «уступить дорогу». П.1.10 ПДД определяет это понятие так: «Требование к участнику дорожного движения не продолжать или не возобновлять движение, не осуществлять никаких маневров (за исключением требования освободить занимаемую полосу движения), если это может вынудить других участников дорожного движения, имеющих преимущество, изменить направление движения или скорость».

Таким образом, если действия водителя не вынуждают никого изменять направление движения или скорость, о самом применении понятия «уступить дорогу» не может быть и речи.

А что означает — вынудить?

Очевидно, что менять скорость или маневрировать вынужден тот участник движения, для которого созданы препятствие или опасность. Иначе говоря, если обстановка стала аварийной.

Ситуации, когда опасности можно избежать спокойными, плавными маневрами или торможением, возникают довольно редко. Как правило, о «вынужденности» маневра или торможения приходится говорить тогда, когда они были резкими, экстренными.

А если имеющий преимущество водитель оказался вынужден применить резкое, экстренное торможение, то, как мы уже знаем,

это был единственный способ избежать ДТП. В противном случае он сам предстает нарушителем пп. «г» п.12.9 ПДД.

Иначе говоря, *если существовал иной, кроме применения имеющим преимущество водителем резкого торможения, вариант, при котором ДТП не происходило, — говорить о неисполнении требования уступить дорогу нельзя.* Если, например, тот, кто имел преимущество, тормозил «с перепугу», а фактически транспортные средства могли разехаться. И для определения, было ли нарушение ПДД и с чьей стороны, в принципе, неважно расстояние — десять метров, два или полметра...

Как определить, было ли ДТП неизбежным, была ли реальной опасность?

Идеальный вариант - назначение с этой целью автотехнической экспертизы. Но это, во-первых, практически нереально (экспертиза не всегда назначается даже по делам о происшедших ДТП). Во-вторых, даже эксперт далеко не всегда в состоянии дать по подобным вопросам категорическое заключение. Причем это не вина экспертов - слишком часто для дачи заключения просто не хватает необходимых данных, которые можно установить только на месте происшествия или с помощью воспроизведения обстановки и обстоятельств события, которое обычно проводится по уголовным делам (а оформляющих ДТП сотрудники ГАИ этого не сделали). А на предположениях, как мы помним, никакое обвинение основываться не может.

Не всегда, но в некоторых случаях (когда ситуация более или менее явная), может быть достаточно и пояснений того участника движения, которому была создана помеха. Но сотрудник ГАИ останавливает его крайне редко, не говоря уже о надлежащем оформлении документов. (А с учетом того, что, как показано выше, остановка транспортного средства — это, по сути, задержание водителя и пассажиров, законность таких действий по отношению к водителю, не совершавшему нарушений, вообще выглядит крайне сомнительно.) Поэтому часто, пока предполагаемый нарушитель общается с инспектором, тот никем не опознанный, кому не уступили дорогу, растворяется в дорожном потоке.

И вот здесь *предполагаемый виновный в создании помехи вправе потребовать: «А укажите мне на того, кто был вынужден тормозить! И докажите, что он вообще тормозил и что это именно я его вынудил.* А пока он этого сам не сказал (или не написал), может быть, он вполне мог спокойно со мной разминуться! А притормозил (если вообще притормозил - лично я этого не видел) по совершенно другой причине. Например, на секунду в глазах потемнело, или электрооборудование в машине дало сбой...»

Если эти аргументы действия не возымели, то их, опять же, имеет смысл *отобразить в своих пояснениях к протоколу об административном правонарушении...*

Как показывает практика, судьи относятся к исследованию и оценке доказательств куда аккуратнее и ответственнее, чем сотрудники ГАИ...

Наконец, следующая ситуация, которую необходимо здесь рассмотреть, — это попытка инспектора наказать водителя за нарушение правил проезда пешеходных переходов.

При малейшем подозрении на нарушение водителем приоритета пешеходов большинство сотрудников ГАИ впадает прямо-таки в священную ярость. Отношение к подобному нарушению обычно бывает куда более жестким, чем к какому-либо другому (за исключением разве только управления транспортным средством в нетрезвом состоянии). Складывается впечатление, что защита интересов пешехода — один из высших приоритетов автоинспекции. Но не следует забывать: самим своим появлением на свет служба ГАИ обязана именно наличию автомобилей и дорожного движения. Не будет их — и надобность в такой структуре отпадет сама по себе...

Мало того. Ситуация на наших дорогах такова, что сами пешеходы могут создавать любые помехи движению транспорта где угодно. В местах, предусмотренных ПДД (где пешеходам предоставлены огромные преимущества, с точки зрения автора этих строк, неоправданно большие), и в других местах, где выход пешеходов на проезжую часть является нарушением ПДД. Это происходит с попустительством той же ГАИ, которая пешеходов, в отличие от водителей, по сути, не наказывает, что бы они ни сотворили...

К этому добавим наличие в наших ПДД пресловутого п. 12,3, обязывающего водителя принимать меры к снижению скорости вплоть до остановки или объезду, даже если создающий помеху или опасность (тот же пешеход) сам явно нарушает ПДД. Получается, что из-за таких вот безнаказанных нарушителей водитель вынужден рисковать жизнью своей и своих пассажиров, да и других участников движения (неизвестно, какими будут последствия экстренного торможения или маневра). Такое впечатление, что нам пытаются навязать «заячий» стиль вождения: стоит увидеть пешехода, и водитель вынужден останавливаться или уворачиваться, независимо от того, имеет ли право пешеход переходить в этом месте проезжую часть. А «пугалом» служит соответствующая статья Уголовного кодекса, карающая за нарушение ПДД, закончившееся нанесением телесных повреждений или смертью потерпевшего. При этом независимо от последствий своих действий пешеход-нарушитель остается обычно безнаказанным. По крайней мере, даже

очень опытные судьи не могут припомнить случая, чтобы он был как-то наказан или хотя бы возмещал материальный ущерб от возникшего по его вине ДТП...

Причем таким же образом к проблеме относится, увы, и общественное мнение (очевидно, с подачи тех же правоохранительных органов). Здесь доходит до абсурда.

Для примера возьмем случай, о котором было написано в популярной газете. Два сотрудника ГАИ на служебном автомобиле в ночное время преследовали водителя, не подчинившегося сигналу об остановке. Перед милицейским автомобилем на дорогу выскочил пешеход. Чтобы избежать наезда, инспектор, находившийся за рулем, направил автомобиль в столб. В результате сам он погиб, а второй сотрудник ГАИ получил тяжелейшие травмы («Комсомольская правда» в Украине», 11.01.2002г., с. 13).

История трагическая. Но какой же вывод делает из нее автор публикации?

Выводы такие: дескать, когда найдут водителя, которого преследовали инспекторы, как жаль, что отвечать ему придется только за неподчинение их сигналам (если не окажется причастным к преступлению). Из этого следует, что именно этого водителя автор считает, по меньшей мере, косвенно виновным в происшедшем... Можно только предположить, что такая точка зрения сформировалась не без участия самих сотрудников ГАИ.

Странно другое. Почему ни они, ни автор публикации не поставили вопрос о розыске и наказании пешехода? Ведь прямой виновник трагедии именно он.

Судя по фотографии, помещенной в газете, автомобиль ГАИ, на котором осуществлялось преследование, имел специальную окраску и оборудование. И во время преследования наверняка применялись специальные сигналы. Так что не видеть автомобиля ГАИ пешеход не мог (тем более, уточним, прямо перед ним по этому участку дороги проехал другой, преследуемый автомобиль).

Теперь посмотрим, сколько пунктов ПДД нарушил в данном случае пешеход. В нарушение п.4.4 в темное время суток не выделил себя на фоне дороги (сделай он это, сотрудник ГАИ, находившийся за рулем, мог бы заметить его раньше, тогда, возможно, аварии удалось бы избежать). В нарушение п.4.7 пешеход переходил дорогу в не предназначенном для этого месте. В нарушение пп. «а» и пп. «б» п.4.14 вышел на проезжую часть, не убедившись в отсутствии транспортных средств, причем сделал это внезапно. (О последнем можно судить по тому, что находившийся за рулем сотрудник ГАИ, судя по статье, отличный водитель, был вынужден, избегая наезда, применить экстренный

маневр и не справился при этом с управлением.) И, наконец, самое главное: в нарушение п.4.13 ПДД пешеход не воздержался от перехода улицы, несмотря на приближение патрульного автомобиля ГАИ, оснащенного спецсигналами...

Итак, ситуация: в результате нарушения множества пунктов ПДД пешеходом произошло ДТП, в результате которого один сотрудник милиции погиб, другой получил тяжелые травмы. Казалось бы, это прямой повод этого пешехода разыскать и применить к нему статью Уголовного кодекса, которой предусмотрены такие действия. Хотя бы для того, чтобы показать: пешеходы тоже должны нести ответственность за то, что они творят на дороге. Однако из статьи не видно, чтобы это кто-нибудь пытался делать. Напротив, в этой ситуации корреспондент, вслед, видимо, за сотрудниками милиции (в статье выражается благодарность за помощь в подготовке материала начальнику милицейской пресс-службы), считает виновным в происшедшей трагедии ... водителя преследуемого автомобиля! Так привычнее?

Точка зрения автора этих строк (никому, впрочем, ее не навязывать): пешехода вообще нельзя считать полноценным участником движения. Хотя бы в силу того обстоятельства, что даже незначительное происшествие с его участием заканчивается нанесенными ему же травмами, причем, как правило, серьезными...

Но, разумеется, мы вынуждены на дороге руководствоваться действующими Правилами. То есть предоставлять пешеходам преимущество в движении в указанных ПДД случаях.

Однако у ситуации, когда сотрудники ГАИ столь рьяно защищают права пешеходов, есть и оборотная сторона. А именно: **получила, увы, распространение практика расширительного толкования обязанности водителя пропускать пешеходов**. И, соответственно, попыток необоснованно привлечь водителя к административной ответственности.

Согласен: случается, что водитель выезжает на переход, распушивая пешеходов клаксоном и чуть ли не продираясь сквозь них. По ныне действующим ПДД — это нарушение (иное дело, что во многих местах иначе не проедешь, например, на нерегулируемых переходах, расположенных возле рынков, где люди идут через дорогу сплошной стеною; «пропускать пешеходов», ожидая возможности проехать в соответствии с ПДД, здесь можно и час, и два, и три...)

Но часто водителей штрафуют в иных ситуациях: когда в момент проезда перехода на нем действительно был пешеход, но переходил он при этом совсем иную полосу движения, находясь в нескольких метрах от автомобиля. И водитель с пешеходом имеют возможность спокойно разминуться.

Для сотрудника ГАИ самого факта одновременного нахождения их на переходе бывает достаточно...

На самом деле в таком случае в действиях водителя нарушения ПДД нет. И это необходимо попытаться доказать инспектору, а если не удалось — отразить свои пояснения в протоколе.

Согласно п. 18.1 ПДД, приближаясь к нерегулируемому пешеходному переходу, на котором находятся пешеходы, **водитель должен** снизить скорость, а в случае необходимости — остановиться, чтобы **уступить дорогу пешеходам. Но не любым, а тем, для которых может быть создано препятствие или опасность.**

В этом пункте есть два важных положения. На одно мы уже обратили внимание. А другое состоит в том, что, согласно Правилам, **обязанность водителя предпринять указанные выше меры возникает только тогда, когда пешеходы уже находятся на переходе в момент, когда водитель к нему приближается.** Но никак не тогда, когда пешеходы сходят с тротуара, а машина уже находится практически (или непосредственно) на переходе, и резко остановить ее, чтобы пропустить пешеходов, либо вообще невозможно, либо опасно. Во всяком случае, если в момент приближения водителя к переходу пешеходов на нем нет — путь открыт. И можно смело доказывать инспектору (и писать в своих объяснениях): «В момент моего приближения к переходу пешеходов на нем не было, они еще находились на тротуаре, и потому обязанности пропустить их в соответствии с п. 18.1 ПДД не возникло».

По-другому ситуация складывается обычно на дорогах, имеющих несколько полос для движения в каждом направлении, «перечеркнутых» пешеходным переходом. (Целесообразно ли останавливать таким образом мощный поток транспорта на подобных дорогах, оставим сейчас «за кадром».) Водитель движется, например, по третьей полосе для движения в данном направлении. На первой полосе, точнее, на пересекающем ее участке перехода, находится пешеход. Водитель проезжает переход, а за переходом его останавливает инспектор и утверждает, что этому пешеходу водитель обязан был уступить дорогу.

Так ли это? Не так. **Водитель должен уступить дорогу только тем пешеходам, для которых может быть создано препятствие или опасность.**

Откроем п. 1.10 ПДД и посмотрим, что такое опасность для движения. Это — «изменение дорожной обстановки (в том числе появление движущегося объекта, приближающегося к полосе движения транспортного средства или пересекающего ее) или

технического состояния транспортного средства, угрожающее безопасности дорожного движения и вынуждающее водителя немедленно снизить скорость или остановиться...» А препятствие для движения - это «неподвижный объект в пределах полосы движения транспортного средства или объект, движущийся попутно в пределах этой полосы ... и вынуждающий водителя маневрировать или снижать скорость вплоть до остановки транспортного средства».

Таким образом, если быть формалистами, то можно доказывать, что понятия препятствия и опасности для движения, в принципе, не относятся к пешеходам — они применимы только к водителям транспортных средств, что совершенно недвусмысленно вытекает из самих ПДД. И применять их по аналогии вряд ли уместно.

Но суть не в этом. Если даже распространить эти понятия на пешеходов, получается, что *если вероятность наезда отсутствует, то и обязанности пропускать пешехода у водителя нет*. Такая обязанность возникает в том случае, если пешеход вынужден остановиться, т.е. прекратить переход дороги, или же изменить направление движения для того, чтобы избежать наезда проезжающего переход транспортного средства. По сути, водитель предстает нарушителем Правил только в двух случаях: если он сбил пешехода или если этот пешеход был принужден на переходе уворачиваться от автомобиля. Если же в момент проезда автомобиля пешеход спокойно пересекал иную полосу и ни один из участников движения не создавал помех другому, нет никакого повода наказывать водителя — в такой ситуации тормозить он не был обязан.

То же самое касается и обязанности уступить дорогу пешеходам, заканчивающим переход на регулируемом переходе или перекрестке, а также пешеходам, переходящим на перекрестке проезжую часть, на которую водитель поворачивает (пп.16.2 и 18.2 ПДД). Эта обязанность возникает только в случае, если продолжение движения транспортного средства вынудит пешехода изменить скорость или направление движения (см. определение понятия «уступить дорогу» в п. 1.10) Если возможно продолжение движения и водителем, и пешеходом, в результате которого никто из них не будет вынужден менять скорость или направление движения, и при этом они спокойно разминутся (пешеход на другой полосе движения) — обязанность уступить дорогу не возникает в принципе.

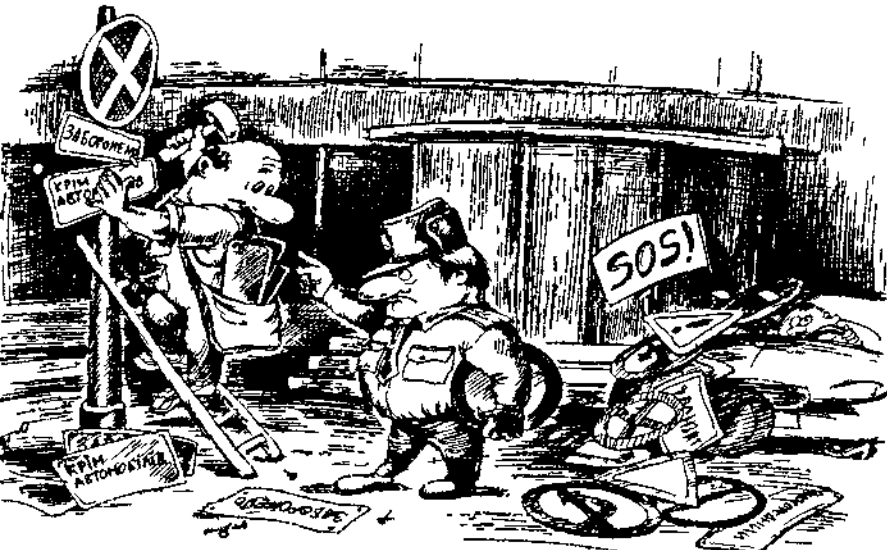
Все это нужно объяснить инспектору. А если протокол все же составляется — отразить свою позицию, четко и со ссылкой на пункты ПДД, в своих пояснениях.

Здесь есть тонкость. Чтобы доказать со стопроцентной точностью, что водитель был неправ, сотруднику ГАИ нужно взять объяснение у пешехода, который был вынужден «изменить скорость или направление движения», чтобы обеспечить свою безопасность. Если такового в деле нет, можно считать, что нет и доказательств.

При рассмотрении дела в суде (а лучше — заранее) водитель может заявить ходатайство о вызове в суд сотрудника ГАИ, составившего протокол. И задать ему в заседании вопрос: «Почему у пешехода, права которого якобы были нарушены в результате моих действий, не было отобрано объяснение?» Ведь, согласно ст.269 КоАП, такой пешеход является потерпевшим. Не обеспечив его участия в процессе, не установив его личность, сотрудник ГАИ, по сути, нарушил его права! А одновременно — и сделал невозможным правильное рассмотрение дела с оценкой всех его обстоятельств и доказательств.

На все это нужно обратить внимание судьи, лучше письменно (в ходатайстве). И обратиться с просьбой прекратить дело за отсутствием в действиях водителя состава административного правонарушения.

Без запретов и следов



Не следует думать, что автор призывает ездить именно так. Речь пойдет всего лишь о том, как защищаться, если инспектор утверждает, что водитель не выполнил запретов или ограничений, установленных дорожными знаками.

Оговоримся сразу в ситуациях, когда нарушение было явным, вроде проезда «под «кирпич»» на глазах сотрудника ГАИ, доказать что-то бывает трудно. Однако чаще возникают другие ситуации — спорные, когда либо толковать требования и зону действия знака можно по-разному, либо инспектор не учитывает исключений из общего правила, установленных самими ПДД. Бывают случаи, когда и сами знаки установлены с нарушением требований.

Прежде всего предусмотреть все ситуации, которые могут возникнуть в этой сфере, совершенно невозможно. Потому каждый водитель, если, конечно, не хочет тратить кучу лишних денег на штрафы, а массу времени — на хождение по судам (и на поиск объездов, когда это вообще не нужно), должен внимательнейшим образом изучить разделы Правил, регламентирующие применение и действие дорожных знаков, и применять их в каждой конкретной ситуации. Мы же осветим здесь способы действий в наиболее часто встречающихся ситуациях, чтобы водитель мог не

только применить их, но и в других случаях действовать по подобным образцам.

Наиболее простой случай. Действие знаков «Движение запрещено» и некоторых других (3.1 - 3.8, 3.11) не распространяется на транспортные средства, принадлежащие или обслуживающие граждан или предприятия, которые проживают или находятся в данной зоне. Если водитель такого транспортного средства остановлен за нарушение требований этого знака, он должен сослаться на место своего проживания или работы и т.п. Если протокол все же составляется — указать в своих объяснениях на эти обстоятельства и сослаться на раздел 3 приложения 1 к ПДД, которым установлено это исключение. То же самое касается правила о том, что действие знака «стоянка запрещена» не распространяется на такси с включенным таксометром и т.п. случаев.

Иногда возникают конфликтные ситуации, когда инспектор неправильно толкует зону действия знака. Например, «забывает», что действие знака «остановка запрещена» распространяется только на ту сторону дороги, на которой он установлен. В таких случаях водитель должен указать в своих пояснениях, что остановился на другой стороне дороги, а не на той, что обозначена знаком, и сослаться на соответствующее положение ПДД.

Особая тема - скоростной режим. (Как правило, сотрудники ГАИ, вооруженные соответствующими приборами, несут службу именно в зоне действия знаков, ограничивающих скорость.)

Здесь следует помнить о том, что имеющиеся у инспекторов приборы для измерения скорости «Барьер-2м» и им подобные могут только зафиксировать скорость одного — самого массивного или скоростного — из приближающихся объектов. Если автомобиль движется в потоке транспорта, то доказать, что измеренная скорость принадлежала именно ему, невозможно. Даже если на приборе имеется таймер, это все равно не доказательство: кто может подтвердить, что данный автомобиль попал в зону действия прибора именно 40, а не 35 и не 50 секунд назад? (При скорости свыше 60 км/ч такие временные интервалы означают дистанцию между транспортными средствами, измеряемую, как минимум, десятками метров.)

Более того. Прибор для определения скорости — это измерительное оборудование. И на него должны быть документы, подтверждающие его метрологическую аттестацию, калибровку и т.п. (К этим требованиям мы еще вернемся позднее.) Без этого никакие показания такого прибора не могут являться доказательством виновности водителя в превышении скорости.

Также *следует четко определять зону действия запрещающих знаков*: она может простираться до ближайшего перекрестка, до границы населенного пункта или быть определена табличкой к самому знаку. И, в случае разногласий с инспектором, опираться на Правила...

Вот ситуация, встречающаяся сплошь и рядом на загородных трассах: **«белый» знак «начало населенного пункта» установлен «в чистом поле»**, до начала застроенных участков, прилегающих к дороге, остаются сотни метров (а если речь идет о крупном городе — чуть ли не километры). Скорость, понятно, никто не снижает. Именно здесь сотрудники ГАИ, вооруженные прибором для определения скорости, частенько наказывают водителей за превышение скорости, разрешенной в населенном пункте.

Ситуация распространенная. И возможная, увы, только лишь потому, что сами водители не знают требований ПДД, которые в данном случае не на стороне инспектора.

П. 12.4 ПДД определяет, что движение со скоростью не более 60 км/ч осуществляется в населенных пунктах. А п. 1.10 ПДД **определяет понятие населенного пункта так: это - застроенная территория, обозначенная соответствующими дорожными знаками...**

То есть участок дороги, чтобы считаться находящимся в населенном пункте, должен отвечать двум требованиям: во-первых, обозначаться соответствующими дорожными знаками (и это требование обычно выполняется), а во-вторых, проходить по застроенной территории. В описанной ситуации о выполнении второго требования и речи нет. Потому **водитель имеет полное право считать, что находится за пределами населенного пункта и, следовательно, не обязан притормаживать** устанав. ^нного для него скоростного лимита.

Кстати, раздел 5 приложения 1 ПДД четко предусматривает, что **знаки 5.45 и 5.46** (т.е. «белые» знаки «начало населенного пункта» и «конец населенного пункта») **должны устанавливаться «на фактической границе застройки, прилегающей к дороге». То же самое требование содержится и в стандартах, регулирующих установку дорожных знаков.**

Поэтому, в случае составления протокола за нарушение в такой ситуации скоростного режима, в своих объяснениях следует указать: «Данный участок дороги не проходит в населенном пункте, т.к. территория хотя и обозначена знаком 5.45, не является застроенной и не подпадает под определение населенного пункта, данное п. 1.10 ПДД. Граница застройки находится в нескольких сотнях метров от указанного знака и от места, где я

был остановлен сотрудником ГАИ. Поэтому знак 5.45 в данном случае установлен с нарушением требований подраздела 5 раздела 33 ПДД и стандартов, в соответствии с которыми он должен быть установлен на фактической границе застройки, прилегающей к дороге. По указанным причинам считаю себя невиновным в нарушении ПДД».

Перед началом рассмотрения дела судьей в таких случаях имеет смысл подать ходатайство об истребовании из соответствующей дорожной службы документов об установке дорожных знаков (с указанием подробного места их установки). И, разумеется, изложить те же аргументы, попросив дело закрыть за отсутствием состава административного правонарушения.

Возвращаясь к собственно запрещающим дорожным знакам, нужно сказать еще об одном явлении. А именно — **о «неуставных дорожных знаках», то есть таких, которые никакими ПДД не предусмотрены.**

Чаше всего можно увидеть таблички к знаку (или надпись на самом знаке) «движение запрещено». А табличка гласит, к примеру: «Транзитному и иногороднему транспорту» или просто: «Транзит». Или, например, знак «остановка запрещена» снабжен табличкой: «Кроме автомобилей...» (далее следует название расположенных рядом фирмы или учреждения).

И за нарушение требований таких знаков сотрудники ГАИ сплошь и рядом пытаются наказать водителей, часто — успешно. Как быть в таких случаях?

Ответ на этот вопрос дает Закон Украины «О дорожном движении». Если конкретно, ч.2 ст.41 Закона устанавливает: «Вопросы организации движения и его безопасности регулируются Правилами дорожного движения, утверждаемыми Кабинетом Министров Украины». Поскольку вопрос о том, имеют ли право иногородние и транзитные транспортные средства двигаться на данном участке дороги, относится к сфере организации движения, посмотрим, каким именно образом такие вопросы урегулированы ПДД.

Если мы скажем, что регулируются они с помощью дорожных знаков, то никакого открытия не сделаем. Но при внимательном анализе Правил поневоле приходишь к интересным выводам.

Дело в том, что **перечень дорожных знаков, предусмотренных ПДД, является исключительным.** Никакой другой нормативный акт высшей или равной по отношению к ПДД юридической силы каких-либо других дорожных знаков тоже не вводит. Как мы уже установили, вопросы организации движения к сфере регулирования ПДД отнесены непосредственно законом. Это значит, что

никто — ни ГАИ, ни местные власти - не имеют права придумывать что-то новое, ПДДне предусмотренное. Это вытекает из ст. 19 Конституции, согласно которой должностные лица государственных органов власти обязаны действовать только в пределах и способами, прямо установленными законом.

Теперь обратимся к разделу 7 приложения 1 к ПДД, который так и называется «Дорожные знаки». Асам раздел 7 - «Таблички к дорожным знакам».

И обнаружим, что табличка, обозначающая, что действие какого бы то ни было знака распространяется только на транзитные или иногородние транспортные средства, в этом разделе отсутствует. Таблички 7.5.1 — 7.5.8, озаглавленные «Вид транспортного средства», обозначают, скорее, категорию (мотоциклы, легковые, грузовые автомобили и т.п.)

Таким образом, ни местные власти, ни ГАИ не имели права устанавливать дорожный знак, снабженный не предусмотренной никакими нормативными актами табличкой и тем более не имеют права составлять протоколы за нарушение требований таких знаков.

При этом важно принимать во внимание, что нормативные акты, упомянутые выше, образуют четкую «вертикаль»: согласно Конституции, обязанность гражданина (в том числе и водителя) может быть установлена только законом, а должностные лица государственных органов власти и органов местного самоуправления имеют право действовать только в пределах и способом, прямо предусмотренными законом (ст. 19). Закон «О дорожном движении» устанавливает, что водитель должен руководствоваться требованиями ПДД, и ими же регулируются вопросы организации движения; в свою очередь, ПДД определяют исключительный перечень дорожных знаков, т.е. устанавливают, требованиями каких знаков должны руководствоваться участники движения, какие именно знаки являются разрешенными средствами организации и регулирования движения. Причем ни к каким нормативным актам, в том числе низшего (ведомственного) или местного уровня, Правила не отсылают, а сами устанавливают требования к поведению участников движения и то, какими знаками они должны руководствоваться.

По этой причине, если даже и существуют какие-либо ведомственные акты, разрешающие установку не предусмотренных ПДД знаков (например, стандарты или ведомственные приказы МВД, а также соответствующие распоряжения местных властей), и сотрудники ГАИ, и участники движения обязаны руководствоваться не ими, а требованиями ПДД и, в конечном счете, закона.

Более того, сами такие акты или распоряжения следует считать противоречащими закону, следовательно, они не подлежат применению на практике.

Однако вопрос можно поставить и несколько иначе. Интересно, а на каком основании местные власти некоторых населенных пунктов вводят запреты на въезд на их территорию водителей из других городов? **Как установление такой «черты оседлости» соотносится с правами человека?**

Ответ на этот вопрос дает ч.2 ст.24 Конституции Украины, которая прямо предусматривает: «Не может быть привилегий или ограничений по признакам... места проживания... или иным признакам». То есть **практика, когда движение по каким-то участкам дороги или в населенных пунктах разрешается только водителям, проживающим в этой зоне, или тем, чьи транспортные средства зарегистрированы здесь, прямо противоречит одному из важнейших конституционных положений.** Не знает установления разного объема прав водителей в зависимости от места проживания или регистрации транспортных средств и ст. 16 Закона Украины «О дорожном движении». Наоборот, в ч. 1 этой статьи недвусмысленно предусмотрено право водителя управлять транспортным средством на участках дорог, где движение в принципе не запрещено. То же самое право устанавливается и пп. «а» п.2.14 ПДД. А если уж водитель имеет такое право, то касается это любого водителя, хоть местного, хоть заезжего. А запрет движения для одних и разрешение его для других этому положению явно противоречит. Следовательно, не может практиковаться ни местными властями, ни ГАИ.

Как уже говорилось, проблема намного шире и касается не только движения транзитного транспорта. Не предусмотренные ПДД таблички часто встречаются на наших дорогах и в сочетании с другими дорожными знаками. Прежде всего - разрешающими или запрещающими стоянку.

Например, в Киеве возле зданий дипломатических представительств часто установлены знаки «Остановка запрещена» с табличкой: «Кроме автомобилей посольства». Возле зданий, где находятся офисы фирм, часто можно встретить знаки «Стоянка» с табличкой, указывающей, что предназначена она только для автомобилей соответствующей фирмы. То же самое часто можно увидеть возле государственных учреждений.

ПДД ничего подобного, разумеется, не предусматривают. Единственные транспортные средства, имеющие предусмотренную Правилами табличку, которая распространяет или не распространяет на них действие знаков, — это мотоколяски и

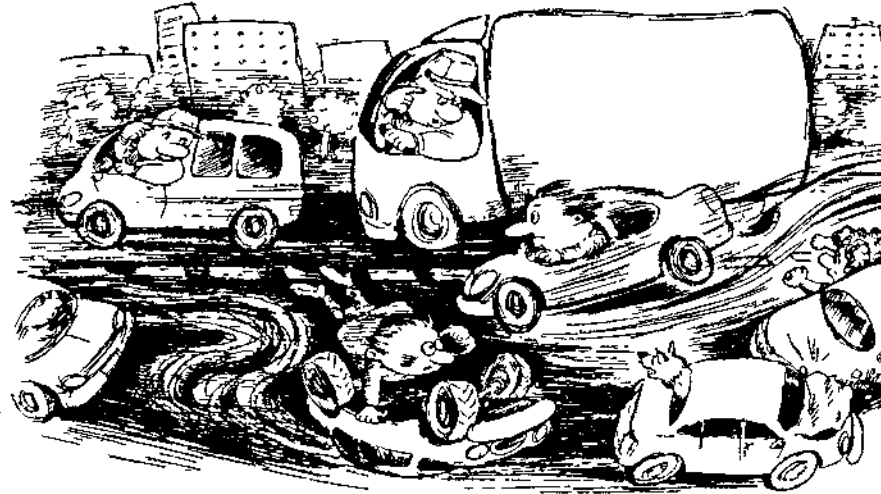
автомобили, обозначенные знаком «Инвалид». Поэтому подобные «неустановленные» таблички противоречат и Конституции, и закону, и ПДД. Следовательно, *в зоне действия таких знаков на самом деле имеют право парковать свои автомобили все водители, независимо от места проживания, работы или принадлежности транспортных средств.*

Что делать водителю, которого обвиняют в невыполнении требований снабженных незаконными табличками знаков?

Прежде всего, достать Правила (экземпляр которых всегда нужно иметь в машине) и предложить инспектору найти в подразделе 7 приложения 1 соответствующую табличку: «Вот когда найдете, тогда я и признаю, что ваши требования и требования знака — законны, а я нарушил Правила». (Конечно, перечень табличек нужно проштудировать заранее, чтобы не оказаться посрамленным.)

Если это не помогает и инспектор все-таки составляет протокол, в графе, отведенной для объяснений предполагаемого нарушителя, нужно сделать запись о непризнании своей вины, о том, что табличка, которой снабжен знак, не предусмотрена ПДД, а следовательно, ее установка, а также требования инспектора противоречат ст.19, ч.2 ст.24 Конституции, ч.1 ст.16, ч.2 ст.41 Закона «О дорожном движении» и ПДД. А позднее — заявить аргументированное таким же образом ходатайство о прекращении дела. Тогда судья, который будет рассматривать дело, едва ли сможет признать водителя виновным в нарушении ПДД и применить меру административного воздействия.

Обгон - дело тонкое



Правила выполнения обгона — не самая частая причина конфликтов между водителем и инспектором. Но назвать такие ситуации редкими тоже было бы ошибкой. Поэтому им стоит уделить внимание.

Следует помнить, что ныне действующая редакция ПДД дает более узкое, чем раньше, определение обгона (п. 1.10): это — опережение одного или нескольких транспортных средств, связанное с выездом на полосу встречного движения. То есть, *если выезд на полосу встречного движения не осуществляется, — это не обгон, а «простое» опережение. И правила обгона при этом не действуют.* (Правда, в ПДД сохранился п. 14.1, согласно которому обгон нерельсовых транспортных средств можно осуществлять только слева. Интересно, а где еще может при правостороннем движении находиться полоса встречного движения⁷¹)

Одна из возможных причин конфликта с сотрудником ГАИ при обгонах — это создание обгоняющим помех транспортному средству, движущемуся сзади и тоже начавшему обгон, или обгоняемому (при возвращении на свою полосу). Согласно п. 14.2 ПДД, водитель, начиная обгон, должен убедиться, что препятствий для движения таких транспортных средств создано не будет.

Метод защиты здесь — такой же, как и при обвинении в создании препятствий или опасности на перекрестках или пешеходных переходах. Заключается он в том, чтобы **настаивать на предъявлении доказательства того факта, что препятствие для чьего-то движения действительно было создано**. Во-первых, что такой участник движения вообще был. Во-вторых, что он действительно предпринимал торможение или маневрирование. В-третьих, что именно действия, предпринятые обгоняющим, вынудили другого водителя тормозить или маневрировать.

Доказать это без пояснений «пострадавшего» водителя, по сути дела, невозможно. А он, пока продолжается дискуссия с инспектором, как правило, продолжает свой путь... Если его сразу не остановили и не взяли у него объяснений, то в собственном объяснении при составлении протокола нужно указать, что в связи с этим каких-либо доказательств нарушения нет, а потом заявить ходатайство о прекращении дела за отсутствием состава административного правонарушения.

Вторая причина возможных конфликтов — это обгон в местах, где он запрещен.

Здесь нужно помнить следующее. Во-первых, перечень мест, где запрещен обгон, дан в п. 14.6 ПДД, и **перечень этот является исключительным**. То есть говорить о запрете обгона в каких-либо иных местах сотрудник ГАИ не имеет права.

И еще. У нас есть много дорог (особенно загородных), не снабженных никакой разметкой. Согласно п. 11.1 ПДД, в таких случаях **количество полос для движения определяется самими водителями**.

Поэтому, если дорога имеет достаточную ширину (хотя бы более 10 м), водитель может «определить» для себя, что для движения в данном направлении имеется две полосы. И, соответственно, утверждать, что им совершалось (например, в зоне перекрестка) опережение без выезда на встречную полосу, а не обгон.

Дело в том, что инспектору, чтобы остановить обгонявшего, нужно находиться, по крайней мере, в нескольких десятках метров от места обгона (останавливать его можно, когда он уже вернулся на свою полосу, ведь во время обгона, скажем, грузового автомобиля обгоняющий просто будет заслонен им от инспектора, стоящего на обочине). С такого расстояния точно определить, выехал ли обгоняющий автомобиль на полосу встречного движения, не всегда возможно. Причиной этого является угол, под которым инспектор в подобной ситуации обзревает место обгона с обочины — вся «картинка» при этом искажается. И, главное, такое наблюдение инспектора, когда осевая линия — воображаемая, не может являться ничем иным, кроме его личного предположения (если, конечно, обгоняющий не подъехал прямо к кле-

вой обочине). На этом и **следует настаивать в своих объяснениях: выезда на встречную полосу не было, а было опережение на дороге, имеющей по две полосы в каждом направлении**.

При рассмотрении дела судом имеет смысл заявить ходатайство о посылке запроса в соответствующую дорожную службу: какова ширина проезжей части в месте «нарушения»?

Далее свою правоту можно доказывать так. Предположим, ширина проезжей части — 11 м, а ширина обгоняемого транспортного средства — около 2 м. Обгоняющего — 1,65 м. Согласно п. 13.1 ПДД водитель сам определяет, в зависимости от ряда условий, безопасный интервал. Поэтому при рассмотрении дела в суде можно дать такие пояснения: «Я полагал, что безопасный интервал от обочины до правого края обгоняемого транспортного средства составляет 0,5 м, между обгоняемым и обгоняющим — чуть менее 1 м, между левым краем обгоняющего транспортного средства и воображаемой осевой — 0,5 м. При ширине проезжей части 11 м часть дороги, предназначенная для движения в данном направлении шириной 5,5 м, имеет две полосы движения. Исходя из этого, я совершил опережение без выезда на полосу встречного движения, которое, в соответствии с п. 1.10 ПДД, не является обгоном. Поэтому считаю, что правил обгона не нарушал. На этом основании прошу прекратить дело за отсутствием состава административного правонарушения». То же самое можно указать и в письменном ходатайстве о прекращении дела.

При отсутствии в материалах дела пояснений водителя обгоняемого транспортного средства, согласно которым обгоняющий явно выехал на полосу встречного движения (а их практически никогда не бывает), эти выкладки опровергнуть просто нечем. А раз так, то и признать водителя виновным в нарушении правил обгона невозможно.

Нужно помнить, что ответственность за безопасность обгона, так или иначе, лежит на том, кто его совершает. Все приведенные оправдания могут быть действительны только в тех случаях, когда ДТП в результате обгона не произошло. Если оно имело место, то картину происшедшего будут, скорее всего, восстанавливать экспертными методами. Только оправдываться, возможно, будет уже некому.

Поэтому все описанные выше способы защиты, которые могут помочь в спорных ситуациях, не должны все же становиться основанием для того, чтобы решаться на рискованный и неоправданный обгон в надежде выиграть какую-то минуточку...

Постой...



Вопросы, связанные с остановкой и стоянкой, часто являются причиной недоразумений между водителем и сотрудниками ГАИ. В городах нарушение правил остановки и стоянки является, пожалуй, одним из наиболее распространенных нарушений ПДД - действительных или мнимых.

Правда, после внесения изменений в КоАП у сотрудников ГАИ отобрали полномочия изымать номерные знаки с целью «обеспечения оформления нарушений», и острота проблемы снизилась. Ведь номерные знаки снимали, как правило, именно с автомобилей, припаркованных с нарушением ПДД, в результате чего владелец на длительное время терял возможность пользоваться машиной. Сейчас речь идет только об административном взыскании за нарушение ПДД. Это, однако, не значит, что с наложением такого взыскания, если это делается явно неправильно, нужно соглашаться...

Каждый водитель должен четко знать разницу между остановкой и стоянкой. Согласно п.1.10 ПДД, остановка - это прекращение движения транспортного средства на время до 5 минут или более, если это необходимо для посадки (высадки) пассажиров

или загрузки (выгрузки) груза, выполнения требований ПДД (предоставления преимущества в движении, выполнение требований регулировщика, сигналов светофора и т.п.). Соответственно, стоянка — прекращение движения на время более 5 минут по причинам, не связанным с посадкой (высадкой) пассажиров или загрузкой (выгрузкой) груза, выполнением требований ПДД (предоставление преимущества в движении, выполнение требований регулировщика, сигналов светофора и т.п.).

Зачем это нужно?

Дело в том, что на практике встречаются ситуации, когда водителя наказывают за стоянку в месте, где она запрещена, но разрешена остановка. И вот здесь инспектор, составивший протокол, должен предоставить доказательства того, что «прекращение движения» длилось более 5 минут и не было связано с погрузкой-выгрузкой.

Реально такие доказательства предоставить практически невозможно, если только автомобиль не завален по самые ручки дверей снегом, выпавшим неделю назад... В спорных случаях водитель может указать в своих объяснениях к протоколу, что остановка продолжалась менее 5 минут или была связана с погрузкой-выгрузкой (например, один человек таскал к машине несколько мешков достаточно длительное время), а потому стоянкой не являлась.

Нужно помнить и о том, что **действие знаков «остановка запрещена» и «стоянка запрещена» распространяется только на ту сторону дороги, на которой они установлены.** В случае предъявления претензий со стороны сотрудника ГАИ и составления протокола водитель должен указать в своих пояснениях, что остановился на другой стороне дороги, а не на той, что обозначена знаком, и сослаться на соответствующее положение ПДД.

Перечень мест, где запрещена остановка или стоянка, приведенный в ПДД, является исключительным. Во всех остальных случаях ограничения на остановку или стоянку могут вводиться только средствами регулирования движения — дорожными знаками или разметкой.

Ограничения, не предусмотренные ПДД, могут вводиться местными властями в соответствующем порядке на отдельных участках, которые и обозначаются при этом соответствующими знаками. Но они **не имеют права запрещать стоянку на территориях определенного типа или, например, везде, кроме охраняемых стоянок, в ночное время.**

Все же такие казусы происходят и, увы, нередко. Если водителя привлекают к ответственности за такие «нарушения», то в своих объяснениях он должен отметить: «Остановка (стоянка)

осуществлялась ... (назвать место). В данном месте ПДД остановка (стоянка) не запрещена. Запрещающие ее знаки также отсутствуют. 4.2 ст.41 Закона устанавливает: «Вопросы организации движения и его безопасности регулируются Правилами дорожного движения, утверждаемыми Кабинетом Министров Украины». Поэтому установление каких-либо ограничений, не предусмотренных ПДД, на местном уровне не отвечает требованиям закона и, следовательно, требованиям ст. 19 Конституции Украины. Помимо того, ст. 122 КоАП, ч.2, которой предусматривается ответственность за нарушение правил остановки и стоянки, устанавливает ответственность за нарушение именно ПДД, а не других подзаконных актов или актов местных органов власти. Требования ПДД мною не нарушены. На этом основании считаю себя невиновным в совершении административного правонарушения».

При рассмотрении дела судьей следует заявить ходатайство о прекращении дела за отсутствием состава административного правонарушения, обосновав его теми же аргументами.

Отдельная тема, и притом чрезвычайно «больная», - это *стоянка транспортных средств в жилых районах*. Что особенно актуально в крупных городах, где большинство автомобилей, принадлежащих частным владельцам, не обеспечены гаражами или охраняемыми стоянками.

Правда, рейды ГАИ с целью наказания за нарушение правил стоянки владельцев автомобилей, хранящих их возле домов, сейчас редкость. Но достаточно распространенным является другое явление: если машину обворовали или изуродовали, вызванные сотрудники милиции пытаются выставить в роли нарушителя ПДД самого потерпевшего, свалив на него, таким образом, хотя бы часть ответственности.

Делать это дает возможность формулировка пп. «б» п.26.2 ПДД, согласно которой в жилой зоне запрещается стоянка транспортных средств вне специально отведенных мест и такое их расположение, которое затрудняет движение пешеходов и проезд оперативных или специальных транспортных средств. Применение такой формулировки дает возможность сотрудникам милиции считать стоянку практически в любом месте жилого района нарушением ПДД - и действовать соответственно.

Правы ли они в этом? Давайте посмотрим.

Во-первых, в любом жилом районе имеются асфальтированные площадки, которые предназначены специально для стоянки транспортных средств и ни для чего иного. Это и есть «специально отведенные места». Дорожными знаками они обычно не

обозначены. Но ПДД и не требуют, чтобы такие места в пределах жилых зон были обозначены средствами регулирования дорожного движения. (Кстати, большинство платных стоянок Союза автомобилистов ими не обозначены тоже.) Потому на этих площадках стоянка транспортных средств будет законной.

Кроме того, что такое жилая зона?

П. 1.10 ПДД дает такое определение: «Жилая зона - дворовые территории, а также части населенных пунктов, обозначенные дорожным знаком 5.31». Раздел 5 приложения 1 ПДД уточняет: «Отдельные дворовые территории знаками 5.31 и 5.32 не обозначаются, но в них действуют требования раздела 26 настоящих Правил» (т.е. правила движения в жилой зоне).

Сотрудники милиции любую территорию, расположенную невдалеке от жилых домов, считают «отдельной дворовой территорией» со всеми вытекающими последствиями. Однако на самом деле это, как правило, не так.

Большинство населения крупных городов (да и не только крупных) проживает в современных жилых массивах. Такие массивы представляют собою сложное переплетение проездов (как правило, сквозных), территорий школ, детских садов (как правило, огороженных), зеленых насаждений, стоящих между ними жилых домов и других зданий, обеспечивающих инфраструктуру - медицинских, коммунальных, торговых учреждений...

Такой жилой массив - никак не «дворовая территория». Это — часть населенного пункта. Она, не будучи обозначена соответствующими дорожными знаками (чего, как правило, не бывает), статуса жилой зоны в соответствии с ПДД не имеет. Здесь действуют общие правила, предусмотренные для движения в населенных пунктах.

Архитектура подобных массивов такова, что выделить «отдельные дворовые территории» нет возможности. Вот, например: от проезжей части улицы отходит въезд в жилой район, с одной стороны от него - здание кинотеатра и площадка для парковки («выступ» проезжей части, никак от нее не отделенный), с другой - жилой дом с расположенными на первом этаже магазинами. Это дворовая территория? Нет. И если она не обозначена соответствующим знаком, это не жилая зона.

А вот от этой проезжей части отходит неширокая дорожка. Она проходит мимо еще одного дома, а с другой стороны — газон; потом она вливается в еще одну дорогу — чуть шире и с тротуарами, которая, в свою очередь, идет мимо школы... Это все дворовые территории? Нет. На таких вот современных массивах вообще нет «отдельных дворовых территорий» - здесь они никак

не отделены от остальных, здесь, по сути, вообще нет понятия двора. Весь такой массив в комплексе можно рассматривать только как «часть населенного пункта», которая становится жилой зоной, только когда обозначена соответствующими знаками...

Поэтому в случае конфликта с сотрудниками милиции по поводу стоянки в таком месте в объяснении следует написать: «Место, где припаркован мой автомобиль, не является жилой зоной в смысле п. 1.10 ПДД. Часть населенного пункта - жилой массив - не обозначена дорожными знаками «Жилая зона». Данная территория не является «отдельной дворовой территорией», поскольку не отделена от всей остальной территории жилого массива никакими архитектурными, инженерными или иными сооружениями, и провести границы между такими территориями в данном районе невозможно. По указанной причине считаю, что правил движения и стоянки в жилой зоне я не нарушал». Можно также добавить, что автомобиль не обеспечен местом хранения, так что парковать его больше все равно негде.

Кстати, в ПДД нет запрета на остановку или стоянку за пределами дороги, например, в так называемых «зеленых зонах» и т.п. Водитель, припарковавший свой автомобиль в подобном месте, предстает нарушителем ПДД лишь в одном случае - если на въезде на такую территорию имеется знак, запрещающий движение или въезд. Если же автомобиль заехал в такую зону законно, то и стоянка там также не будет нарушением.

Глава 7

Всякая всячина



Иногда инспектор видит в действиях водителя нарушение ПДД, когда ситуация явно не стоит выделенного яйца. Тем не менее, времени и нервов на то, чтобы отбиться от обвинений, может быть потрачено очень много. Поэтому рассмотрим здесь случаи более или менее типичные и покажем, каким образом можно отстаивать свои права в подобных ситуациях. А примеров можно привести более чем достаточно.

Общеизвестно, что водители маршрутных транспортных средств (автобусов, троллейбусов, маршрутных такси) редко смотрят в зеркало заднего вида, отъезжая от остановки. Созданные другим участникам движения помехи их обычно мало смущают; более того, при перестроениях на другую полосу они ведут себя примерно так же.

Мало того, что их за это практически никогда не наказывают. Многие сотрудники ГАИ искренне убеждены, что они имеют на это право. И бывают случаи, когда водителя, не пропустившего резко «отчаливший» от остановки автобус (хуже того — негодующе прося[налившего¹]) пытаются наказать за нарушение правил проезда автобусных остановок.

Между тем, *преимущества маршрутных транспортных средств в соответствии с ПДД не столь значительны*

Действительно, согласно п. 17.4 ПДД, водитель, приближаясь к автобусу, микроавтобусу или троллейбусу, начинающему движение от остановки, обязан снизить скорость или остановиться, чтобы дать им возможность начать движение. Но *это касается начала движения не от всех остановок, а только расположенных в заездных «карманах»* (к тому же данное правило действует только в населенных пунктах). На других остановках маршрутные транспортные средства таких преимуществ не имеют.

На это и нужно обратить внимание инспектора. А если не помогает, то указать в объяснениях к протоколу: «Остановка маршрутных транспортных средств, за «нарушение» правил проезда которой составлен протокол, расположена не в заездном «кармане», а непосредственно на краю проезжей части. В соответствии с п. 17.4 ПДД, водитель маршрутного транспортного средства не имел здесь преимуществ в движении. Наоборот, именно он создал опасность для моего движения и, таким образом, виновен в нарушении ПДД».

Перед рассмотрением дела в суде целесообразно заявить ходатайство об истребовании из дорожных служб планов данного участка дороги. На нем будет четко видно, что никакого заездного «кармана» здесь не имеется. Этим можно наглядно продемонстрировать судье, что водитель, обвиненный в нарушении правил проезда остановок, прав, а ПДД нарушил как раз водитель маршрутного транспортного средства. Ходатайство должно содержать просьбу о закрытии дела за отсутствием состава административного правонарушения.

Известен водительский обычай предупреждать встречных светом фар о том, что перед ними на дороге несут службу сотрудники ГАИ. Последние, заметив такую «сигнализацию», часто пытаются наказать за нее водителя.

Между тем, в ПДД *прямой запрет на применение света фар для сигнализации о «засаде» не установлен.*

Более того. Пп. «в» п.9.1 ПДД прямо предусматривает применение переключения света фар в качестве предупреждающего сигнала. И нигде не сказано, что перечень случаев, когда это делать ПДД предписывают (для привлечения внимания обгоняемого, для сигнализирования встречному водителю о необходимости переключения света) является исключительным, то есть больше никаких сигналов светом фар подавать нельзя. Собственно, запрет в этой области установлен только один (п.9.7 ПДД): сигналить дальним светом запрещается, когда это может привести к ослеплению других водителей. Что маловероятно, например, в дневное время.

Согласно ст. 19 Конституции Украины, никто не может быть принужден делать то, что прямо не предусмотрено законодательством. В том числе и воздерживаться от сигнализации фарами.

Поэтому в случае, если водителя пытаются привлечь к административной ответственности за подобные действия, *позиция должна быть твердой: «Это не запрещено!»* Если такие доводы на инспектора не подействовали, в объяснениях к протоколу следует указать: «Применение сигнализации светом фар о месте несения службы сотрудниками милиции не запрещено ни ПДД, ни другими нормативными актами Украины. На основании ч.1 ст. 19 Конституции Украины такие действия не являются незаконными. Опасности ослепления других водителей при этом не создавалось, и при составлении протокола сотрудниками ГАИ не зафиксированы лица, которые были бы таким образом ослеплены. На этом основании считаю себя невиновным в нарушении ПДД».

Кстати, руководители ГАИ разных рангов в интервью СМИ неоднократно говорили о том, что ничего незаконного в такой сигнализации нет и наказывать водителей за это не следует. К сожалению, это мнение не всегда разделяется их подчиненными.

Согласно п. 11.2 ПДД, нерельсовые транспортные средства должны двигаться как можно ближе к правому краю проезжей части. Но что означает это «как можно ближе»? По сути дела, водитель должен определять это сам. В одном случае двигаться возле правого края проезжей части может мешать снег, который сгребли туда при уборке дороги, вдругом - худшее качество покрытия (выбоины, колеи, возникающие обычно из-за движения грузовых автомобилей, имеющих большую массу) вообще делают движение по правой полосе менее безопасным, чем по другим... В случае конфликта с инспектором по этому поводу на данные обстоятельства нужно обратить внимание...

Типичная ситуация: водителя обвиняют в нарушении требований дорожных знаков или разметки, которых он не видел. Часто этим отговариваются сознательные нарушители. Но *бывает множество ситуаций, когда знака или разметки действительно не видно.* Например, разметка покрыта снегом или знак скрыт за разросшимися ветками дерева.

Если по факту нарушения составляется протокол, нужно указать в объяснении на причины, которые помешали увидеть знак. Их существование необходимо также доказать в суде. Как это сделать?

В случае, если разметка была покрыта снегом, надо обратиться в суд, который будет рассматривать дело, с ходатайством об истребовании справки из гидрометеослужбы о том, наблюдался ли

снежный покров в данной местности в определенный день. Если ответ будет положительным, отрицать, что снег действительно скрывал разметку, будет невозможно. Даже если дорогу очищали, посередине проезжей части, т.е. там, где находится разметка, мог остаться небольшой слой снега...

Если дорожный знак закрыт ветвями дерева, можно действовать иначе. А именно — письменно обратиться в дорожно-эксплуатационную службу и организацию, ответственную за состояние зеленых насаждений. По Закону Украины «Об обращениях граждан» организация, получившая такой запрос, обязана письменно на него ответить. Учитывая сроки рассмотрения дел об административных правонарушениях, ответ, скорее всего, поступит до заседания суда. Если же повестка из суда придет раньше, можно обратиться с ходатайством о перенесении заседания в связи с ожиданием ответа из соответствующих организаций, на который требуется сослаться в судебном заседании...

Каким может быть такой ответ? Скорее всего, там будет указано, что «отмеченные недостатки» имели место, но уже устранены (или будут устранены в ближайшем будущем). Это как раз и есть то самое доказательство, которое необходимо для подтверждения факта: водитель действительно мог не заметить знака... То же самое касается случаев, когда знаки вообще «скрыты» от водителя за деревьями или другими объектами. (Часто это бывает со знаками «пешеходный переход», установленными так, что пешеходам они заметны, а вот водителям — с трудом. Опасность этого нетрудно понять...)

Нередко знак невозможно заметить из-за припаркованного крупногабаритного транспортного средства, например, тяжелого грузовика, что, кстати, является нарушением правил стоянки. В таком случае в объяснении к протоколу следует указать: «Дорожного знака не видел, т.к. он был закрыт транспортным средством (указать марку и номер), припаркованным с нарушением пп. «з» п. 15.9 ПДД».

Во всех этих случаях судье, рассматривающему дело, должно быть заявлено ходатайство о прекращении дела за отсутствием состава административного правонарушения. Такое ходатайство, если оно подкреплено доказательствами, суду трудно не удовлетворить.

Конфликты с сотрудниками милиции (заканчивающиеся составлением протоколов) иногда возникают еще по одной причине. Речь идет об обязанности водителя предоставлять транспортное средство сотрудникам милиции и здравоохранения для доставки в ближайшее медучреждение лиц, нуждающихся в

немедленной медицинской помощи, а сотрудникам милиции, кроме того, — для выполнения непредвиденных и неотложных служебных обязанностей, связанных с преследованием правонарушителей, доставкой их в милицию, а грузовых автомобилей — и для транспортирования поврежденных транспортных средств. Такая обязанность предусмотрена не только п.2.7 ПДД, но также и ч.2 ст. 16 Закона Украины «О дорожном движении». При этом как водитель (на основании указанной нормы закона), так и владелец транспортного средства (на основании пп. «б» п.2.12 ПДД) имеют право на возмещение причиненного ущерба в результате такого предоставления транспортного средства. При этом лицо, воспользовавшееся транспортным средством, обязано выдать соответствующую справку или сделать отметку в путевом листе.

Кстати, *под причиненным ущербом здесь нужно понимать отнюдь не только стоимость потраченного на незапланированную поездку бензина.* Это могут быть и любые повреждения транспортного средства (например, нанесенные преследуемыми правонарушителями, если они, скажем, отстреливались и попали в автомобиль, кровь пострадавшего, испачкавшая сиденья, повреждения ходовой части, происшедшие в результате выезда на плохую дорогу, к движению по которой транспортное средство не приспособлено, и т.п.). Кроме того, в состав такого ущерба может входить и упущенная выгода (например, из-за опоздания у владельца автомобиля сорвалась сделка или из-за просрочки доставки груза транспортной фирме пришлось заплатить неустойку).

Более того. *Права сотрудников милиции требовать предоставления транспортного средства имеют достаточно серьезные ограничения.*

Во-первых, остановить транспортное средство может только сотрудник милиции; медицинские работники такого права не имеют.

Во-вторых, ни Законом «О дорожном движении», ни ПДД не предусмотрено право тех или других требовать высадки из транспортного средства пассажира или выгрузки груза. Согласно уже упоминавшейся ст. 19 Конституции Украины, должностные лица органов государственной власти или органов местного самоуправления могут действовать только на основании, в пределах полномочий и способом, предусмотренными Конституцией и законами Украины.

В-третьих, сотрудники милиции или медики не могут вынуждать предоставившего транспортное средство водителя нарушать требования ПДД. Если в такой ситуации по вине этого водителя произойдет ДТП, он будет нести за это ответственность.

В-четвертых, закон позволяет требовать от водителя предоставления только транспортного средства, но не своих услуг как водителя. (Согласно ч.3 ст.43 Конституции, использование принудительного труда запрещено.) Поэтому водитель имеет право отказать управлять транспортным средством, если ему, к примеру, отдаются распоряжения нарушать ПДД и передать управление тому же сотруднику милиции (пусть рискует сам). С другой стороны, водителя в этой ситуации нельзя устранить от управления, если только для этого нет других оснований (например, состояние опьянения).

В-пятых, от водителя могут потребовать предоставить транспортное средство для доставки пострадавшего не в любое, а только в ближайшее лечебное учреждение. При этом профиль этого учреждения, наличие или отсутствие стационара и т.п. значения не имеют, и водитель может по закону отказать возить пострадавшего в любое медучреждение, кроме ближайшего. Сотрудники милиции имеют право требовать предоставления транспортных средств только для выполнения неотложных служебных заданий, но не любых, а лишь связанных с непосредственным преследованием правонарушителей, а также доставкой их в органы милиции; сотрудник милиции может потребовать предоставить грузовой автомобиль для транспортирования поврежденных транспортных средств.

В том случае, если сотрудник милиции предъявил водителю требования, выходящие за пределы его полномочий, а в ответ на отказ водителя их исполнять составляет протокол, в своих пояснениях к нему нужно указать, в чем действия и требования сотрудника милиции были противозаконными и что именно это было причиной отказа их исполнить.

И еще. Конечно, интересы соответствующих служб, сотрудники которых имеют право требовать предоставления транспортного средства, — дело важное, государственное. От этого часто зависит жизнь или важные интересы других людей. В обычных условиях конфликтовать с сотрудниками милиции или медиками по поводу предоставления автомобиля, если их требования не выходят за рамки допустимого законом, едва ли имеет смысл. Тем более возможный ущерб, причиненный в результате такого предоставления, подлежит возмещению.

Однако и у водителя или владельца транспортного средства тоже имеются свои интересы, которые могут оказаться не менее важными. Бывают ситуации, когда опоздание или недопустимо в принципе, или возможный из-за этого ущерб превышает любую «общественную пользу».

Как быть, например, если в результате опоздания кого-то из участников процесса сорвется судебное заседание? Или пациент не попадет на заранее назначенные медицинские процедуры? Да мало ли можно вспомнить ситуаций, когда опоздание неприемлемо как таковое... Неужели водитель или владелец не имеет возможности защитить свои интересы и обязан сорвать все планы в угоду любому сотруднику милиции или медику?

Это все-таки не так. **Транспортное средство — это объект права собственности.** Это право представляет собою возможность владения, пользования и распоряжения имуществом; ущемление любой из этих возможностей — нарушение права собственности. Между тем, **когда от владельца автомобиля требуют предоставить его сотруднику милиции или медику, по сути, тем самым лишают его в течение определенного времени возможности пользования (да и распоряжения) своим имуществом.** Так что нарушение права собственности налицо.

Между тем, согласно ч.5 ст.41 Конституции, право частной собственности является нерушимым. В последующих частях (6-8) приводятся исключения из этого правила — ситуации, когда нарушение права собственности допускается. По сути, их существует два: отчуждение имущества по мотивам общественной необходимости и конфискация по приговору и решению суда. И поскольку это — единственные исключения из правила, установленного ч.5 этой статьи (где, подчеркнем особо, речь идет о недопустимости нарушений права собственности; кстати, принудительное отчуждение имущества следует рассматривать не как лишение, а именно как нарушение права собственности, разрешенное Конституцией, поскольку обязательным является условие полного возмещения его стоимости — предварительное, и только в условиях военного или чрезвычайного положения — последующее), данный перечень следует считать исключительным.

Легко заметить, что в перечень разрешенных Конституцией случаев нарушения права собственности пользование предоставленным частным транспортным средством должностных лиц государственных органов власти или медицинских работников не входит. С другой стороны, как уже говорилось, согласно ст.8 Конституции Украины, именно ее нормы имеют высшую юридическую силу. **Все законы и иные нормативные акты должны приниматься на основе Конституции и отвечать ей.** В то же время, нормы Конституции являются нормами прямого действия. П.1 Переходных положений предусматривает, что **законодательство, принятое до вступления в силу Конституции,**

действует только в части, не противоречащей конституционным нормам.

Это в полной мере относится и к Закону «О дорожном движении». Как в этом законе, так и в ПДД в части, обязывающей водителя предоставлять транспортное средство сотрудникам милиции и медикам, обнаруживаются явные несоответствия Конституции. И это дает водителю возможность отстаивать свои конституционные права в случае, если к нему предъявлено такое требование.

Конечно, доказывать это каждому сотруднику милиции или медику — дело едва ли благодарное. Но нужно учитывать, что данные положения Закона «О дорожном движении» и ПДД обычно применяются в условиях, когда у сотрудника милиции просто нет возможности тратить время на составление протокола...

Как поступать, если протокол все же составляется?

В своих объяснениях необходимо указать следующее: «Выполнение требования о предоставлении транспортного средства временно лишает меня возможности пользоваться и распоряжаться транспортным средством. Это является нарушением права собственности. Данный случай не входит в исключительный перечень ситуаций, когда нарушение права собственности разрешено ст.41 Конституции Украины. Согласно ст.8 Конституции, законы и нормативные акты должны отвечать ей, нормы Конституции являются нормами прямого действия. Поэтому в случае противоречия Конституции и иных нормативных актов применяются нормы Конституции, которые не разрешают в такой ситуации нарушений права собственности. На указанных основаниях считаю свои действия правомерными.»

Здесь следует учитывать, что рассмотрение дел о данной категории нарушений оставлено за должностными лицами ГАИ. Если таким лицом вынесено постановление о применении к водителю административного взыскания, его можно обжаловать в суд. Составляя такую жалобу, нужно, кроме Конституции, сослаться на п.2 Постановления Пленума Верховного суда Украины «О применении Конституции Украины при осуществлении правосудия» от 1.11.1996 г., где указано: «Суды при рассмотрении конкретных дел должны оценивать содержание любого закона или иного нормативно-правового акта с точки зрения его соответствия Конституции и во всех необходимых случаях применять Конституцию как акт прямого действия. Судебные решения должны базироваться на Конституции, а также на действующем законодательстве, не противоречащем ей...

Суд непосредственно применяет Конституцию в случае ... когда закон, действовавший до введения в действие Конституции или принятый после этого, противоречит ей».

Сформулировано достаточно недвусмысленно. И дает возможность каждому, в том числе и водителю, отстаивать в суде свои конституционные права.

Собственно, всех ситуаций, которые могут возникнуть на дороге, не предусмотреть и ни в какой книге не опишешь. И советов на все случаи жизни не дашь. Кроме одного, пожалуй: внимательнейшим образом изучить Правила дорожного движения и применять их, причем не только буквально, а анализируя их нормы и соотнося с действующим законодательством. Водителя, который научился это делать, как показывает опыт, привлечь к административной ответственности гораздо сложнее. И, конечно, не нужно бояться отстаивать свои права. Особенно - при знании собственной правоты.

Техника...



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

Вот с последнего мы и начнем. После принятия новых ПДД, вступивших в действие с 1 января 2002 г., распространились слухи о том, что запрещать эксплуатацию неисправных транспортных средств будут теперь не путем изъятия номерных знаков, а путем постановки на штрафплощадку.

Как дело обстоит в действительности?

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

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

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

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

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

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

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

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

На деле именно здесь часто таится почва для конфликтов. И обвинять какую-то одну сторону в них едва ли возможно: и сотрудники

ГАИ, бывает, пытаются запретить эксплуатацию транспортного средства по явно надуманным причинам, и автомобили на дорогах попадают в таком состоянии, что диву даешься — как они еще не развалились на части прямо во время движения?

Что касается сотрудников ГАИ, то, пытаясь запретить эксплуатацию транспортного средства при отсутствии неисправностей, перечисленных в п.31.4 ПДД, они ссылаются на п.31.1 Правил. Данный пункт представляет собою декларацию о том, что состояние транспортных средств должно соответствовать нормативным актам и нормативно-технической документации, в т.ч. инструкциям предприятий-производителей. Самое главное: п.31.4 ПДД в случае несоответствия транспортного средства его требованиям предусматривает такую меру как запрет эксплуатации, а п.31.1 - не предусматривает. Да и нелепо было бы запрещать эксплуатацию транспортного средства из-за всякого несоответствия заводской инструкции по эксплуатации и другим подобным документам.

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

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

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

Приведем несколько примеров.

Например, у инспектора претензии по поводу ржавых колесных дисков автомобиля. Здесь нужно сослаться на пп. «е» п.31.4.5 ПДД, где предусмотрено, что основанием для запрета эксплуатации могут быть только отсутствие болта или гайки

крепления или трещины дисков и ободов колес. Трещины, но никак не поверхностная коррозия.

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

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

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

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

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

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

Но в подобной ситуации — это только первый этап.

Ведь номерные знаки все же изъятые, а без них невозможно пользоваться транспортным средством. Поэтому следует в момент

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

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

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

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

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

Если сотрудник ГАИ предложил на уклоне затянуть стояночный тормоз, чтобы проверить, удерживает ли он транспортное

средство, можно заявить, что нет никаких доказательств того, что крутизна этого уклона соответствует значениям, указанным в п.31.4.1 ПДД. Едва ли у инспектора окажется при себе уровень, чтобы проверить это.

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

Но даже если измерительное оборудование у инспектора имеется, не все так просто. Ведь *для того, чтобы результаты измерений не вызывали сомнений в своей достоверности, нужно, чтобы сами средства измерения соответствовали всем необходимым требованиям.* Это относится не только к проверке технического состояния транспортного средства, но и ко всем остальным измерениям. Например, определению скорости движения транспортного средства.

Каковы же требования к такому измерительному оборудованию?

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

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

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

Согласно ст. 9 Закона, средства измерительной техники могут использоваться, если они соответствуют требованиям по точности, установленным для этих средств, в определенных условиях их эксплуатации. Далее в этой же статье указано, что *средства измерительной техники, на которые распространяется государственный метрологический контроль* (а мы помним, что к таковым относятся приборы, результаты измерения с помощью которых

могут быть положены в основу судебного решения, то есть и те, в результате применения которых водителя могут привлечь к административной ответственности), **разрешается применять, выпускать из производства и ремонта и т.п. только при условии, что они прошли поверку или государственную метрологическую аттестацию.** Те же средства измерительной техники, на которые не распространяется государственный метрологический контроль, разрешается выпускать из производства только при условии, что они прошли калибровку или метрологическую аттестацию. Причем к последним, согласно ст. 18 Закона, относятся средства измерительной техники, применяемые в быту. Распространить это определение на приборы, применяемые ГАИ, явно затруднительно-

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

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

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

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

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

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

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

У читателя может возникнуть вопрос: почему, говоря о проверках технического состояния транспортных средств, в том числе и с применением измерительной техники, мы не упомянули о контроле токсичности выхлопа? Разве на газоанализаторы, применяемые для такого контроля, не распространяются перечисленные нормы Закона «О метрологии...»? Безусловно, распространяются. И нужно применять эти нормы. Но в случае проверки токсичности юридические аргументы, возможные для защиты интересов водителя, этим далеко не исчерпываются. Вот об этом мы сейчас и поговорим. Проверка токсичности отработавших газов — вещь очень распространенная. Проверяют транспортные средства, находящиеся в эксплуатации и на техосмотре, проверяют сотрудники ГАИ на дороге, на въездах в некоторые регионы, да еще действует «на большой дороге» экологическая милиция... Кажется, все, кому не лень, «проверяют СО». И, наверное, не найдется водителя, чей автомобиль

не подвергался бы такой проверке. При этом почти никто — ни из проверяющих, ни из проверяемых, — не подозревает, каким образом урегулирована законом эта ситуация. И, соответственно, на что имеет право он, а на что — другая сторона. И когда автомобиль эксплуатировать можно, а когда — нет.

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

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

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

Итак, что же интересного содержится в этом ГОСТе?

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

Еще одно исключение: требования ГОСТа не распространяются на автомобили высшего класса.

В СССР к таковым относились легковые автомобили, предназначенные для обслуживания должностных лиц высокого и высшего уровня — ЗИМ, «Чайка», ЗИС и ЗИЛ различных моделей, причем только старые модели в небольших количествах имелись в частном пользовании. Ныне можно иногда встретить, к примеру, частную «Чайку». Но главное — к высшему классу (по советской классификации) относится большое количество автомобилей иностранных марок, в том числе и довольно распространенные (например, представительские «Мерседесы»

и БМВ с большим рабочим объемом двигателя, а также целый ряд американских автомобилей). Понятно, далеко не все из них новые, но даже у самых древних таких автомобилей проверять токсичность отработавших газов и запрещать их эксплуатацию за превышение установленных норм нельзя: нормы эти — не для них!

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

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

Что касается территории действия, то стандарт, конечно, сейчас распространяется на Украину. Но примененная формулировка означает, что стандарту должны соответствовать автомобили, которые и производятся, и эксплуатируются в нашей стране. Как те, что произведены у нас и идут на экспорт, так и **эксплуатируемые в нашей стране иномарки под действие ГОСТа, получается, не подпадают** (иначе было бы, если бы ГОСТ распространялся на автомобили, «изготавливаемые или эксплуатируемые в СССР»).

При этом никакие последующие подзаконные акты не могут расширить сферу действия старого союзного ГОСТа. Вносить изменения в него — бессмысленно, потому что он принят Госстандартом уже не существующего СССР и действует в соответствии с п.1 Переходных положений Конституции. Союзные нормативные акты действуют в Украине в части, не противоречащей украинскому законодательству, но ни один закон не предусматривает полномочий украинских ведомств вносить изменения в нормативный акт, по сути, другого государства. (А действовать способом, который прямо не указан в законе, государственные органы не имеют права в соответствии со ст. 19 Конституции Украины.) Менять же сферу действия нормативного акта, которая определена им самим, не внося в такой

акт изменений - это юридический нонсенс. Мы же не можем сказать, например: ни в Уголовный, ни в Уголовно-процессуальный кодексы, ни в Кодекс об административных правонарушениях мы изменений не вносили, но за превышение скорости теперь будем карать в уголовном порядке. Или: в УПК изменений не внесли, но права подсудимого ограничились. Суд-то все равно должен именно нормами УПК руководствоваться... Каждое изменение сферы регулирования тех или иных отношений должно надлежащим образом юридически оформляться... По этой причине нельзя пытаться найти в ГОСТе то, чего в нем нет, и распространить его на те сферы, регулирование которых не предусматривалось его создателями. Например, будет противоречить закону распространение каким-либо ведомственным актом требований по токсичности на все автомобили, независимо от того, соответствуют ли они вышеуказанному условию: «производятся и эксплуатируются в СССР». По сути, это будет означать: одни требования ГОСТа мы применяем, а другие требования того же ГОСТа - отбрасываем, хотя в сам стандарт изменений вносить не имеем права.

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

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

Когда нужно осуществлять контроль токсичности? ГОСТ дает ответ и на этот вопрос. При эксплуатации автомобилей — не реже ТО №2 или ремонта узлов, влияющих на токсичность. При ТО автомобилей индивидуальных владельцев и, опять же, ремонте систем, влияющих на токсичность. При капитальном ремонте — но только после заводской обкатки. И при серийном выпуске автомобилей.

Но указания ГОСТа о периодичности проверок имеют более важное значение. Из формулировок ГОСТа недвусмысленно

следует: проверка проводится при ТО или ремонте, осуществляемых по иной причине. Но **направлять автомобиль на какое-либо техобслуживание только для того, чтобы «проверить СО» и, если надо, отрегулировать карбюратор — недопустимо! Как и требовать от водителя не предусмотренный никакими законами и не указанный в п.2.1 ПДД в качестве документа, который водитель должен иметь при себе, «талон токсичности».**

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

Не предусмотрена проверка токсичности и при продаже автомобиля, в том числе и комиссионной.

Нельзя проверять автомобили, не прошедшие обкатку после капитального ремонта двигателя — у такого автомобиля детали еще не приработались, зазоры в двигателе могут быть большими, отсюда и повышенное содержание СО...

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

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

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

Так, ч.1 ст.2 указывает, что действие этого Закона «...распространяется на субъектов хозяйствования независимо от формы собственности и видов деятельности, органы государственной власти,

а также на соответствующие общественные организации». Сбратим внимание: **физических лиц, не занятых предпринимательской деятельностью, в этом списке нет.** Даже если они являются владельцами автомобилей.

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

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

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

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

Следовательно, правило второе: **стандарты** распространяются на выпускаемые и реализуемые новые транспортные средства, а также на услуги по ремонту и техническому обслуживанию транспортных средств. Но **не распространяются на транспортные средства, находящиеся в эксплуатации и потому не являющиеся «продукцией».**

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

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

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

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

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

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

Повторим, это прямо вытекает из правил применения стандартов, установленных действующим законодательством. А из всего изложенного следует, что **нельзя запрещать из-за повышенного содержания тех или иных веществ или дымности в отработавших газах эксплуатацию, во-первых, всех частных транспортных средств; во-вторых, всех транспортных средств иностранных марок; в-третьих, всех транспортных средств, выпущенных до вступления в силу соответствующего стандарта; в-четвертых, всех транспортных средств, находящихся в эксплуатации,** кроме выпускаемых из ремонта, связанного с системами, влияющими на токсичность отработавших

газов. Ведь получается так: нормы содержания соответствующих веществ или дымности отработавших газов устанавливаются стандартами, а на эти транспортные средства стандарты не распространяются по закону; значит, **для них, под действие стандартов не подпадающих, такие нормы не установлены и не действуют**, и, следовательно, их водители не могут оказаться нарушителями соответствующего пункта ПДД...

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

Во-первых, в своем объяснении к протоколу об административном правонарушении следует записать: «Согласно п.31.4.6 ПДД, нормы содержания определенных веществ в отработавших газах, а также их дымности установлены стандартами. Действие стандарта на мой автомобиль не распространяется, т.к. автомобиль выпущен до принятия стандарта (или: принадлежит частному лицу, не являющемуся предпринимателем, находится в эксплуатации и не проходил в последнее время ремонта систем, влияющих на состав отработавших газов, или выпущен за пределами СССР и Украины, имеет роторный или двухтактный двигатель, относится к высшему классу... В случае необходимости нужно указать несколько этих обстоятельств), на основании положений ст.58 Конституции Украины, стст.2, 4, 5 Закона Украины «О стандартизации», ст.1 Закона «О подтверждении соответствия» (определение понятия «продукция»), положений ГОСТ 12.2.2.03-87. На основании изложенного считаю, что требований ПДД не нарушал, т.к. стандартами указанные в п.31.4.6 нормы для моего автомобиля не установлены, поскольку эти стандарты на него не распространяются. Поэтому в совершении административного правонарушения считаю себя невиновным». Разумеется, в случае, если измерения проводились с нарушением норм Закона «О метрологии...», это также нужно указать.

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

Кстати, отправляясь в поездку по южным регионам Украины, где на дорогах часто встречаются посты по проверке токсичности, имеет смысл на всякий случай запастись заранее опечатанными бланками объяснений и заявлений, связанных с этим (оставив свободное

место для номера протокола, к которому прилагается объяснение, и для фамилии и должности лица, которому адресовано заявление). Ведь правовая аргументация здесь достаточно объемная, и обстоятельств нужно перечислить много. И делать это «на коленке» не очень удобно.

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

И еще одно.

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

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

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

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

Однако порядок его проведения, как и обязанности в этом отношении других лиц, данной нормой не определяются. Обязанности водителя, в том числе и касательно предоставления

транспортного средства для контроля его состояния, определяются Законом «О дорожном движении». Согласно ст.35 этого Закона, *транспортные средства, принимающие участие в дорожном движении, подлежат обязательному государственному техническому осмотру в порядке, установленном Кабинетом Министров Украины*. Транспортные средства, не прошедшие такой осмотр, к дальнейшей эксплуатации **не** допускаются. Согласно ч.2 ст. 16 этого Закона, водитель обязан, кроме прочего, своевременно предоставлять транспортное средство на государственный технический осмотр. Тот самый, порядок проведения которого определен Кабмином...

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

Да, установлена п.3 Правил проведения государственного технического осмотра автомобилей, автобусов, мототранспорта и прицепов. В зависимости от категории и принадлежности транспортного средства эта периодичность отличается, но дело сейчас не в этом. Дело в том, что *проведение проверок технического состояния транспортных средств не во время государственного технического осмотра, а прямо на дороге не предусмотрено ни этими правилами, ни Законом Украины «О дорожном движении»*¹. В котором, кстати, обязанность водителя предоставлять транспортное средство на государственный технический осмотр — есть, а вот *обязанности предоставлять его для проверки технического состояния прямо на дороге — нет! И вообще такого понятия как «проверка технического состояния» в этом законе нет*. Государственный технический осмотр — есть (и четко прописана необходимость его проведения, обязанность водителей в этой связи и последствия непрохождения). А «проверки» — нет!

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

Поэтому водитель, не согласный с тем, что на него составлен протокол об административном правонарушении за управление транспортным средством с неисправностями, с которыми его эксплуатация запрещена, а с транспортного средства изъяты номерные знаки, может в своем объяснении на протокол, а потом в заявлении

на имя начальника подразделения ГАИ (о возврате номерных знаков) указать: «Проводя проверку технического состояния транспортного средства на дороге, отдельную от государственного технического осмотра, сотрудники ГАИ действовали в нарушение положений ст. 19 Конституции Украины и с превышением своих должностных полномочий, поскольку такая проверка не предусмотрена ни ст.35 Закона Украины «О дорожном движении», ни Правилами проведения государственного технического осмотра автомобилей, автобусов, мототранспорта и прицепов, на которые в указанной норме закона имеется ссылка, а обязанность водителя предоставлять транспортное средство для такой проверки не предусмотрена ч.2 ст. 16 Закона «О дорожном движении». Следовательно, проведение такой проверки является нарушением действующего законодательства. Согласно ст.62 Конституции Украины, обвинение (в том числе и в совершении административного правонарушения) не может базироваться на доказательствах, полученных с нарушением закона».

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

А теперь, уважаемый читатель, — в дорогу. И извечное водительское напутствие: ни гвоздя, ни жезла.

Только вот если расчистить от гвоздей наши дороги едва ли кто в состоянии, то уберечься от неприятностей, происходящих от жезлов, теперь будет, надеюсь, легче.