УДК 342.9

РОЗВИТОК ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Горкава Вікторія Юріївна,
суддя Печерського районного суду

Науковий керівник:
Січевлюк Володимир Антонович,
канд. юрид. наук,
доцент юридичного факультету,
Університет економіки та права «Крок»

Розглядаються основні тенденції в сучасному адміністративно-деліктному праві, пов’язані з формуванням нового адміністративно-правового інституту адміністративної відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Також досліджуються проблеми розвитку адміністративної відповідальності за порушення безпеки дорожнього руху. Розглядаються концепції і окремі дослідження в зазначеній сфері. Предметом дослідження є доктринальні положення, що характеризують закономірності розвитку адміністративної відповідальності в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Об'єктом дослідження є суспільні відносини в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху. В результаті аналізу нормативно-правових актів, наукової літератури, правовідносин автор досліджує зародження і становлення адміністративної відповідальності в сфері безпеки дорожнього руху, акцентує увагу на правових проблемах їх виявлення, характеризує змістовну сторону закономірностей, яка виявляється на основі соціальної практики. Методологічну основу дослідження склав комплекс загальнонаукових, приватнонаукових та спеціальнонаукових методів пізнання. Наукова новизна дослідження виражається у виділенні автором загальних характерних закономірностей розвитку адміністративної відповідальності в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Загальним висновком автора є твердження про те, що аналіз нормативно-правових актів, наукової літератури, правовідносин в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху, дозволяє констатувати окремі правові проблеми виявлення закономірностей в досліджуваній області. Нерозривний зв'язок між цілями державної політики в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху і закономірностями розвитку досліджуваної системи, дозволяє виробити базові наукові положення теорії безпеки, які суттєво збагачують методологію забезпечення безпеки дорожнього руху, дають міцну основу для прогнозування подальшої зміни суспільних відносин в даній сфері, вдосконалення правової адміністративної основи і прийняття стратегічних рішень в області забезпечення безпеки дорожнього руху.

Ключові слова : адміністративна відповідальність, правопорушення, дорожній рух, безпека дорожнього руху, забезпечення безпеки, правовідносини.

Gorkava V. Yu. Development of Administrative Responsibility for Violation on Traffic Safety. The main trends in contemporary administrative delictual law related to the formation of administrative-legal institute of administrative responsibility of road safety are considered in the

article. The paper investigates the problem of development of administrative responsibility for violation of traffic safety. We consider the concept and some research in this field. The research subject is the doctrinal provisions characterizing road safety provision patterns. The research object is the range of social relations in the sphere of road safety provision. Based on the analysis of statutory instruments and scientific works, the author investigates the emergence and development of administrative responsibility of road safety provision patterns, focuses on the legal aspects of their detection, and characterizes the essence of patterns, which is revealed on the base of repeated social practice. The research methodology is based on the set of general scientific and special methods of cognition (formal-legal, analytical, the method of system analysis, synthesis, modeling, comparison, etc.). The scientific novelty of the study consists in distinguishing the common patterns of road safety provision. The author concludes that the analysis of statutory instruments, scientific works, and legal relationship in the sphere of road safety provision helps detect particular legal problems of patterns distinguishing in this sphere. Inextricable connection between the state policy goals in the sphere of road safety provision and the development patterns of the system under study allows formulating the fundamental scientific provisions of the security theory, which significantly enrich the road safety provision methodology and form a solid base for prognosticating the further transformation of social relations in the considered sphere, the legal administrative base improving and making strategical decisions in the sphere of road safety provision.

Keywords : administrative responsibility, offense, security system, safety provision, road safety, legal relationship.

Вступ. В Україні, на сучасному етапі розвитку її правової системи, безпека громадян значно залежить від правового регулювання сфери дорожнього руху. Як засіб забезпечення інтересів громадян і суспільства на перше місце висувається юридична відповідальність, яка настає за правопорушення у сфері дорожнього руху. Особливе місце серед різних видів юридичної відповідальності належить адміністративній, яка виконує важливі завдання щодо забезпечення законності та правопорядку в сфері регулювання адміністративно-правових відносин. Все це зумовлює потребу у більш глибокому, всебічному та комплексному аналізі адміністративної відповідальності. Але пізнання поняття й сутності адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, визначення шляхів її удосконалення, на нашу думку, неможливо розпочати без розгляду її історичного розвитку.

Виклад основного матеріалу. Переходячи до розгляду питання відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху, ми відразу ж зустрічаємося з проблемою – що ж саме слід включати до цієї відповідальності. Підходи до питання про рамки відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху безпосередньо залежать від позиції дослідників стосовно даного питання. В цілому, можна прийти до спільної думки, що адміністративна відповідальність за правопорушення в галузі дорожнього руху – це відповідальність водіїв транспортних засобів, інших учасників дорожнього руху, а також посадових осіб, які забезпечують безпечну експлуатацію транспорту, доріг та дорожніх споруд, за порушення правил дорожнього руху, експлуатації транспорту і доріг, виражена в застосуванні до винних осіб встановлених законом адміністративних покарань судом (суддею), а також уповноваженими на те посадовими особами органів державного управління [1, с.96]. Метою адміністративної відповідальності у сфері дорожнього руху (на правовстановлюючому та правозастосовному рівнях) є попередження порушення встановлених вимог учасниками дорожнього руху шляхом формування, поряд з іншими засобами регулювання, установки на правомірну поведінку [13, с.239-246] за допомогою можливості використовувати в установленому процесуальному порядку передбачені заходи державного примусу.

На сьогоднішній день у сфері дорожнього руху існує розгалужена система правових норм, які регламентують поведінку учасників дорожнього руху та визначають відповідальність за їх порушення. Дані норми не з'явилися одномоментно, а створювалися й апробовувалися на практиці десятиліттями. В цілому, слід зазначити, що інститут відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху пройшов у своєму розвитку кілька етапів, кожен із яких має свої відмінні риси та особливості. На нашу думку, можна виділити наступні етапи розвитку відповідальності за

адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху: 1 етап – дорадянський; 2 етап – радянській; 3 етап – незалежний.

Починаючи характеристику першого етапу розвитку відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху слід відзначити, що він бере початок з другої половини XVII століття. Незважаючи на те, що в цей період у Російській Імперії, до складу якої входила значна частина території сучасної України, був розвинений лише гужовий транспорт, він визнавався суспільно значущим, що спричинило розвиток законодавства, спрямованого на організацію безпечного руху та відповідальності за його порушення. Першим правовим актом, який поширював свою дію на всю Імперію, був Іменний Указ царів Івана Олексійовича та Петра Олексійовича «О приводе в Стрелецкий приказ извощиков, которые поедут на вожжах и о дозволении такой езды прочим обывателям» від 3 січня 1683 року. Іменний Указ покладав на караули стрільців обов'язок затримувати візників-порушників та доправляти їх у Стрілецький наказ, де їх могли певним чином покарати: побити батогом, заслати в Сибір та в інші міста на вічне проживання, накласти штраф [7, с.639-640]. Першою локальною спробою регламентації дорожнього руху можна вважати Іменний Указ з Боярським вироком від 20 жовтня 1676 року, який містив обмеження на в'їзд у Кремль візників із пасажирами та з порожніми саньми [7]. Даний Іменний Указ організовував рух, обмежуючи кількість транспортних гужових засобів, що пересувалися по центру Москви. Проти порушників вводилися правові санкції. За затримання порушників вищевказаних Іменних Указів та доставляння в Стрілецький наказ з візників-порушників стягували штраф у розмірі 6 срібних монет.

У 1752 році в межах усієї Російської Імперії Указом «О нескорой езде и неимении лакеям плетей; о нескакании у дуги верховым; о давании дороги встречающимся и о наказании виновных в нарушении сего указа» вводилися правила пріоритетного руху одних екіпажів перед іншими. Указ містив широкий перелік санкцій за порушення зазначених правил – пропонувалося «лакеїв сікти ... віддавати в рекрути ... господарів штрафувати грошима ...» [8]. У разі зафіксованого порушення, згідно Указу, винними вважалися всі учасники події. В основному, це було обумовлено тим, що довести хто правий, а хто винний у події, було неможливо.

В цілому, правове регулювання організації дорожнього руху та відповідальності за його порушення в XVII-XVIII здійснювалося шляхом видання правових актів локального характеру, які, як правило, регламентували ті чи інші аспекти дорожнього руху в межах одного міста, не утворюючи взаємоузгодженої системи правових норм. Багато в чому з цієї причини, незважаючи на видані укази та введені покарання за їх порушення (від грошових штрафів і тілесних покарань до страти), вжиті заходи не приносили значних позитивних результатів [2, с.88]. Серед поширених правопорушень у сфері дорожнього руху в цей історичний період було: перевищення швидкості, лихацтво, недотримання простих правил обережності й обачності.

Початок XIX ст. ознаменувалося виданням Указу «О запрещении скорой езды», який був спрямований на припинення можливих аварій у зв'язку з лихацтвом та перевищенням швидкісного режиму. За порушення правил Указ встановлював відповідальність, як власника екіпажу, так і візника. Заходи покарання варіювалися від застосування штрафів до конфіскації коней. Також додавалося таке покарання, як відсилання в гамівний будинок. У 1839 році «Сельским судебным уставом» за швидку їзду була встановлена відповідальність сільських жителів. В якості покарання застосовувався штраф. Якщо швидка їзда спричинила заподіяння шкоди здоров'ю будь-кого, то винний підлягав арешту. У 1845 році було прийнято «Уложение о наказаниях уголовных и исправительных». Дане Уложення в Розділі VIII, у Главі X «Про порушення правил, встановлених для збереження шляхів сполучення» містила спеціальні статті, які визначали відповідальність за вчинення дорожньо-транспортних пригод. Порушеннями визнавалися: залишення коней без нагляду, залишення возів та екіпажів вночі на дорозі, рух не по правій стороні тракту, руйнування мостових та доріг [10]. У якості санкцій до порушника могли бути застосовані тілесні покарання (побиття різками), санкції економічного характеру (штраф, обов'язок компенсувати заподіяну шкоду), арешт. Подальший розвиток відповідальність за правопорушення у сфері дорожнього руху знайшла в «Уставе о наказаниях, налагаемых мировыми судьями» від 20 листопада 1864 р. Підкреслимо, що грошові стягнення з порушників згідно цього акту стягувалися лише на підставі складених протоколів, які повинні були містити повні відомості про порушників, порушення, показання свідків і т.п.

Підсумовуючи зазначимо, що законодавство Російської Імперії в частині встановлення відповідальності за правопорушення у сфері дорожнього руху характеризується відсутністю їх

систематизації. Так, законодавство не розмежовувало правопорушення на транспорті та правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Не існувало й розподілу між адміністративною та кримінальною відповідальністю за дані порушення. В цілому, по всій країні до масової появи на дорогах автомобільного транспорту за правопорушення у сфері дорожнього руху призначався переважно штраф, в окремих випадках – покарання, пов'язані з обмеженням або позбавленням волі.

Другий етап починається відразу після революційних подій 1917 року, які ознаменували падіння Російської Імперії та створення на її руїнах Радянського Союзу. У перші роки існування радянської влади адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері дорожнього руху не передбачалося. На практиці, в разі порушень у сфері дорожнього руху застосовувалися ті кримінальні статті, які більше, ніж інші, підходили для притягнення винного до відповідальності. Це було можливим через те, що КК УСРР 1922 року і КК УСРР 1927 допускали можливість застосування кримінального закону за аналогією. Так, зокрема, у ст. 10 КК УСРР 1922 р. прямо зазначалося: «В разі відсутності в Кримінальному Кодексі прямих вказівок на окремі види злочинів, покарання або заходи соціального захисту застосовуються відповідно до статей Кримінального Кодексу, що передбачають найбільш схожі за важливістю і родом злочини, з дотриманням правил загальної частини цього Кодексу». Тому, коли порушення правил дорожнього руху спричиняло нещасні випадки з людьми, водій (якщо його дії визнавалися ненавмисними) притягувався до відповідальності за статтями про необережне вбивство або про заподіяння необережних тілесних ушкоджень. Якщо ж дії водія полягали в намірі заподіяти смерть або тілесні ушкодження, то він притягувався до відповідальності за статтями, що передбачали відповідальність за умисне вбивство або умисне тілесне ушкодження.

Слід підкреслити, що в 1927 році був затверджений Адміністративний кодекс УСРР. Але навіть в цьому прогресивному правовому акті, який випередив свій час більш ніж на 50 років, не було жодної норми, присвяченої відповідальності за правопорушення у сфері дорожнього руху. В цьому ж році в СРСР було створено Центральне управління шосейних і ґрунтових доріг і автомобільного транспорту (Цудортранс). На Цудортранс покладалися завдання з обліку автомобільного транспорту, керівництва автомобільною і дорожньою справою, розробки разом з іншими органами міжнародних конвенцій про міжнародне автомобільне сполучення. Зростання кількості транспорту і дорожньо-транспортних пригод актуалізувало діяльність Цудортранса у межах всієї країни. У країні за період з 1927 до 1931 року кількість автомобілів й автобусів збільшилася вдвічі й становила 33 600 одиниць [12, с.128]. В Харкові в 1927 р. було зафіксовано 88 аварій, у 1928 р. – 104 та у 1929 р. – 177, а вже в першому півріччі 1930 р. – 75 [11, с.114]. В результаті щорічні звіти за результатами роботи Цудортранса призвели до того, що РНК СРСР було видано Постанову «Про впорядкування обліку автотранспорту» від 5 липня 1931 року [14]. Через два тижні після прийняття даної Постанови ЦВК і РНК СРСР запропонував урядам республік посилити відповідальність за порушення правил обліку автомототранспорту, встановивши за дані порушення примусові роботи на строк до одного місяця або штраф у розмірі до 200 рублів.

26 травня 1932 року відбувся пленум Верховного суду СРСР, згідно з яким працівників автотранспорту притягували до кримінальної відповідальності за порушення ПДР тільки в разі настання смерті, заподіяння каліцтва, загибелі цінного майна чи настання інших дуже серйозних наслідків. В інших випадках їх притягували до адміністративної або дисциплінарної відповідальності, що підтверджує тезу про переважання кримінальних заходів над адміністративними в протидії порушень правил дорожнього рух на цьому етапі [3, с.38-39]. Наказом начальника Головного управління міліції від 27 серпня 1932 року було затверджено правила про проведення розслідування, обліку, аналізу й вивчення причин подій та аварій на місцевому транспорті. Встановлено, що всі події й аварії на місцевому транспорті поділяються на три види: ті, що потребували оформлення в кримінальному, адміністративному та дисциплінарному порядку [11, с.122]. У 1934 році Цудортрансом було прийнято Постанову «Про боротьбу з порушеннями правил експлуатації автотранспорту» [14], якою посилювалися покарання за порушення у сфері дорожнього руху. Незважаючи на те, що Постанова зобов'язувала притягувати до кримінальної відповідальності водіїв, які керують автомобільним транспортом у стані алкогольного сп'яніння та посадових осіб, які допустили їх до управління, вона вводила штраф у розмірі до 100 рублів за порушення раніше прийнятих Цудортрансом правил руху автомобільного й гужового транспорту по дорогах СРСР та інших постанов місцевих рад з питань безпеки

дорожнього руху.

Досліджуючи історію розвитку відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху, не можна не згадати Постанову СНК СРСР «Положення про робітничо-селянську міліцію» від 25.05.1931 р № 390 [9]. У Розділі ІІІ Постанови вказувалося, що загальна міліція виконує наступні обов'язки з охорони революційного порядку та громадської безпеки: наглядає за дотриманням правил вуличного руху, а також правил користування трамваями, автобусами і т.п.; здійснює нагляд за дотриманням обов'язкових постанов з питань, що належать до завдань міліції; притягує порушників обов'язкових постанов до відповідальності у порядку, встановленому цими постановами, а у деяких випадках – безпосередньо накладає адміністративні стягнення; виконує адміністративні стягнення, накладені місцевими виконавчими комітетами та міськими радами та сприяє іншим органам, які мають право накладати адміністративні стягнення, у примусовому виконанні цих стягнень. Таким чином, незважаючи на відсутність норм відповідальності за правопорушення у сфері дорожнього руху в Адміністративному кодексі УСРР, можливість її накладення була можливою завдяки тому, що Постанова № 390 визначала суб'єктів, які мали право накладати адміністративні стягнення за порушення правил дорожнього руху. На практиці, на порушників правил вуличного руху накладалися адміністративні штрафи, а в разі багаторазового вчинення правопорушення вони позбавлялися права керування транспортним засобом. Крім того, про факт правопорушення міліція повідомляла за місцем роботи порушника, що, в свою чергу, також спричиняло для порушника ряд негативних наслідків і служило сильною превенцією. Таким чином, правозастосовча діяльність у сфері дорожнього руху в СРСР здійснювалася міліцією.

Питома вага виявлених порушень правових приписів, які здійснювалися не безпосередньо у процесі руху автотранспорту, а в процесі організації роботи автогосподарств, була вкрай незначною, а більшість таких правопорушень залишалися невиявленими. Цудортранс не здійснював активної роботи в цьому напрямку, оскільки був перевантажений завданнями організаційно-розпорядчого характеру по інших напрямках діяльності в масштабах усієї держави. З метою виправлення становища та поліпшення наглядової діяльності Цудортранса в 1934 році при ньому була утворена Державна автомобільна інспекція. Її органи створювалися в союзних і автономних республіках, краях, областях та районах [2, с.143]. Відзначимо, що, незважаючи на Постанову РНК СРСР «Щодо доповіді Цудортранса про підсумки роботи за 1931 рік та перспективи на 1932 рік» від 21 травня 1932 року [14], якою пропонувалося утворити автодорожню інспекцію з правом притягувати до відповідальності осіб, винних у порушенні правових приписів, утворена в 1934 році ДАІ таким правом наділена була. Дана обставина була однією з причин, яка призвела до того, що на кінець 1935 року Цудортранс припинив своє існування. Постановою ЦВК і РНК СРСР «Про передачу Цудортранса в НКВС СРСР» від 28 жовтня 1935 [14], ліквідувалася самостійність Цудортранса. Реорганізаційні зміни позначилися на обов'язках ДАІ, які відповідно до Постанови РНК СРСР «Про реорганізацію Центрального управління шосейних і ґрунтових доріг і автомобільного транспорту» від 3 березня 1936 року були розширені. Згідно п. г ст. 4 Постанови, «державна автомобільна інспекція в центрі і на місцях передавалася у відання Головного Управління Робітничо-Селянської Міліції НКВС Союзу РСР, поклавши на неї функцію боротьби з аваріями та хижацьким використанням автотранспорту, розробки технічних норм та вимірювачів експлуатації автотранспорту, спостереження за підготовкою та вихованням водійських кадрів, а також кількісного та якісного обліку автопарку» [5]. Відтоді до обов'язків Державної автомобільної інспекції було віднесено притягнення осіб, винних у дорожньо-транспортних пригодах, до відповідальності.

В 1940 році Постановою УРСР були затверджені «Правила руху й користування автогужовими шляхами УРСР» [14], які дозволяли органам ДАЇ та робітничо-селянської міліції накладати штраф в розмірі 100 руб. на порушників цих Правил в разі якщо їх дії не могли кваліфікуватись згідно норм кримінального законодавства. В роки Великої Вітчизняної війни (1941 - 1945 роки) на ДАІ були покладені додаткові завдання, пов'язані з мобілізацією автомобілів для потреб фронту, оглядом та перевіркою даних автомашин, за необхідності їх відновлення та ремонту. У зв'язку з цим ДАІ координувало свої дії з автомобільними майстернями й заводами. Нові завдання розширили можливості співробітників ДАІ щодо притягнення до адміністративної та кримінальної відповідальності працівників майстерень і заводів, винних у порушенні термінів поставки автотранспорту та ремонту автомобілів. Також співробітниками ДАІ стали притягуватися до

адміністративної та кримінальної відповідальності начальники автомобільних господарств, які були викриті в розукомплектуванні автомобілів та нераціональному використанні запасних частин до них.

У повоєнні роки автомобільний парк УРСР почав стрімко зростати, у першу чергу, це було пов'язано з необхідністю відновлення однієї з найпродуктивніших промислових республік СРСР. Збільшення автомобільного парку і користування громадянами громадським транспортом спричинило велику частоту порушень правил дорожнього руху. Дані обставини дали поштовх прийняттю нормативно-правових актів, якими вводилася адміністративна відповідальність за різні порушення у сфері дорожнього руху. Так, постановою Ради Міністрів УРСР від 17 квітня 1947 року № 511 [14] було затверджено єдині тарифи на пасажирські автобусні перевезення на території УРСР та встановлена відповідальність не тільки за безквитковий проїзд, перевезення вантажу без попередньої оплати, а й за перевезення в автобусах та здавання у вантаж або в камеру схову вибухових, легкозапальних речовин, а також відповідальність за запізнення доставки вантажу. Відповідальність встановлювалась у вигляді штрафу.

Серед правових актів, які регулюють відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху особлива роль належить Указу Президії Верховної Ради СРСР «Про подальше обмеження застосування штрафів, що накладаються в адміністративному порядку» від 21 червня 1961 р. [4]. Указ встановлював, що штраф як захід адміністративного стягнення може бути накладено: органами внутрішніх справ (міліцією); органами залізничного, морського, річкового і повітряного транспорту; органами пасажирського міського та міжміського автомобільного транспорту та електротранспорту.

30 вересня 1963 року Рада Міністрів СРСР Постановою № 1022 затвердила типове Положення про державну автомобільну інспекцію Міністерства охорони громадського порядку союзної республіки [14]. Згідно Положення за порушення правил, що забезпечують безпеку дорожнього руху автомототранспорту й міського електротранспорту, і правил користування цими видами транспорту у випадках, передбачених законодавством СРСР і союзних республік, працівники ДАІ, виконуючи службові обов'язки, мали право накладати в адміністративному порядку штрафи [14].

На території УРСР відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху було посилено Указом Президії Верховної Ради УРСР «Про посилення адміністративної відповідальності за порушення правил руху по вулицях міст, населених пунктів і шляхах та правил користування транспортними засобами» від 2 жовтня 1968 року [14]. Цим актом передбачалась адміністративна відповідальність за використання транспортних засобів для власного зиску у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами на термін до одного року чи штрафу в розмірі до 30 руб.

До 1980 р. був підготовлений проект «Основ законодавства Союзу РСР і союзних республік про адміністративну відповідальність», які включали розроблену на науковій основі процесуальну сторону застосування адміністративних заходів у відповідь на вчинені правопорушення. 23 жовтня 1980 року Верховна Рада СРСР затвердила даний проект. Поки союзні республіки розробляли адміністративні кодекси, з метою посилення боротьби з порушенням правил дорожнього руху, забезпечення охорони прав громадян був прийнятий Указ Президії Верховної Ради СРСР «Про адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього руху» від 15 березня 1983 р. [6]. Даний Указ визначив склади адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху, порядок складання протоколу про порушення правил дорожнього рух, окреслив коло осіб, уповноважених на складання протоколу про порушення правил дорожнього руху, встановив підстави застосування запобіжних заходів та наслідки несплати винною особою штрафу.

Використовуючи в якості опорного нормативно-правового акта «Основи законодавства Союзу РСР і союзних республік про адміністративні правопорушення» був розроблений, і в 1984 році – прийнятий Кодекс України про адміністративні правопорушення, який створив єдине правове поле для боротьби з адміністративними правопорушеннями на території УРСР. У КУпАП на момент його прийняття було багато переваг: по-перше, він уніфікував процедурні аспекти притягнення порушників до адміністративної відповідальності; по-друге, кодифікував норми про адміністративну відповідальність; визначив особливості виконання адміністративних стягнень та ін.

Кодекс став єдиним кодифікованим законодавчим актом у галузі адміністративного права, норми якого були спрямовані на

врегулювання деліктних відносин, ставши основним нормативно-правовим документом, що встановлював адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху [3, с.45], як в УРСР, так і після набуття Україною незалежності.

Підсумувавши, можна відзначити, що в радянський період законодавство, яке регулювало відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху, характеризувалося наявністю цілого комплексу нормативно-правових актів як республіканського, так і всесоюзного значення. Множинність актів, як наслідок, спричинила суперечливість, невідповідність санкцій вчиненим деліктам, розбіжність у кваліфікації однорідних адміністративних правопорушень в різних союзних республіках. Крім того, дані акти, здебільшого, не розрізняли правопорушення на транспорті і в галузі дорожнього господарства, розглядаючи їх у комплексі, як одну проблему.

На третьому етапі розвитку відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху відбувається постійне вдосконалення норм, які регулюють різні взаємини у сфері дорожнього руху та встановлюють за їх порушення адміністративну відповідальність. В основному, це відбувається шляхом прийняття законів та інших нормативно-правових актів, які вносять зміни до вже діючих норм КУпАП або вносять до нього нові статті.

В цілому третій етап характеризується уніфікацією відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху. Всі склади злочину, які встановлюють, яка дія вважається адміністративним порушенням у сфері дорожнього руху, зібрані в одному правовому акті – Кодексі України про адміністративні правопорушення. Наявність різних санкцій, таких як попередження, громадські роботи, позбавлення права керування транспортними засобами на певний строк, оплатне вилучення транспортного засобу у його власника, штраф, адміністративний арешт тощо, дозволяє порушнику понести адекватне покарання за свої дії. У більшій частині всіх деліктів в якості санкції вказується штраф.

Підсумовуючи можна зазначити, що в Україні наявна гостра необхідність продовження цілеспрямованої роботи щодо забезпечення безпеки у сфері дорожнього руху. З огляду на міжгалузевий характер даної проблеми та її значення для розвитку України, намагання приєднатись нашої країни до Європейського Союзу, можна з упевненістю сказати, що позитивний результат цієї роботи багато в чому буде залежати від удосконалення нормативно-правової бази, яка регламентує дане коло суспільних відносин. Корисним у цьому випадку буде досвід не лише європейського, а й російського законодавця, з огляду на загальні витоки відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху для наших країн.

Використана література :

1. Бахаев А. А. Административно-правовое регулирование дорожного движения : вопросы безопасности и ответственности : дисс. ... кандидата юридических наук : 12.00.14 / Антон Александрович Бахаев. – Москва, 2009. – 190 с.

2. Войтенков Е. А. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в России : исторический опыт и перспективы : дисс. ... доктора юридических наук : 12.00.01 / Евгений Алексеевич Войтенков. – Москва, 2014. – 354 с.

3. Коллер Ю. С. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Юрій Сергійович Коллер ; Держ. НДІ М-ва внутр. справ України. – К., 2012. – 244 с.

4. «О дальнейшем ограничении применения штрафов, налагаемых в административном порядке» : Указ Президиума Верховного Совета СССР от 21.06.1961 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу : http://www.economics.kiev.ua/download/ZakonySSSR/data03/tex15865.htm

5. «О реорганизации Центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта» : Постановление СНК СССР от 3 марта 1936 года [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу : http://istmat.info/node/44194

6. «Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения» : Указ Президиума Верховного Совета СССР от 15.03.1983 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу : http://www.lawrussia.ru/texts/legal_346/doc346a693x936.htm

7. Полное собрание законодательства Российской империи с 1649 года. – Том II (1676-1688). – С.-Петербург, Типография II отделения собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – 974 с.

8. Полное собрание законодательства Российской империи с 1649 года. – Том XIII (1749-1753). – С.-Петербург, Типография II отделения собственной Е. И. В. Канцелярии, 1830. – 960 с.

9. «Положение о рабоче-крестьянской милиции» : Постановление Совета народных комиссаров СССР от 25.05.1931 г. № 390 [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу : http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ESU ;n=12085#0

10. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных. – С.-Петербург, Типография II отделения собственной Е. И. В. Канцелярии, 1845. – 920 с.

11. Шевченко А. Є. Організаційно-правові аспекти становлення та адміністративної діяльності спеціальних підрозділів НКВС України на транспорті у кінці 20-х – середині 40-х рр. XX ст. : монографія / Анатолій Євгенійович Шевченко. – К. : Нац. акад. України, Ін-т історії України, 2005. – 472 с.

12. Шевченко А. Є. Правові засади діяльності органів внутрішніх справ УРСР на транспорті у першій половині XX століття (історико-правове дослідження) : дис. … доктора юрид. наук : 12.00.01 / Шевченко Анатолій Євгенійович. – Донецьк, 2007. – 527 с.

13. Юридическая психология : учебник / Под ред. Ю. В. Чуфаровского. – М. : Право и Закон, 1997. – 320 с.

14. www.libussr.ru – Библиотека нормативно-правовых актов Союза Советских Социалистических Республик.