

УДК 342.924:303.725.37:354.31

БУТНИК С.І., начальник Центру безпеки дорожнього руху при МВС України

ПРО ВДОСКОНАЛЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Анотація. Про забезпечення безпеки дорожнього руху в діяльності Державтоінспекції МВС України.

Ключові слова: адміністративна відповідальність, безпека дорожнього руху.

Аннотация. Об обеспечении безопасности дорожного движения в деятельности Госавтоинспекции МВД Украины.

Ключевые слова: административная ответственность, безопасность дорожного движения.

Summary. About providing of safety of road traffic in activity of the State traffic inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine.

Keywords: administrative responsibility, safety of road traffic.

Постановка проблеми. Проблема безпеки дорожнього руху, зростання кількості дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), аварійності та дорожнього травматизму є чи не проблемою номер один для України і вже із рангу дорожньої статистики перейшла в площину національної безпеки. Адже з року в рік ці показники недопустимо зростають, а на тлі загальноєвропейських критеріїв ми б’ємо всі рекорди. Через ДТП Україна нині втрачає у вісім разів більше людей, ніж західноєвропейські країни.

Головними причинами високого рівня аварійності на автошляхах В. Єгупенко вважає низьку дисципліну й правову культуру учасників дорожнього руху (особливо власників приватного транспорту), нехтування елементарними вимогами безпеки [2]. О. Небрат до вказаних негативних факторів додає незадовільний технічний стан транспортних засобів, жахливий стан автомобільних доріг (відсутність розмітки на дорогах, стан асфальтового покриття), безкарність осіб, які скоїли правопорушення, пов’язані з транспортом тощо [6].

Особливості у сфері правового регулювання й гарантування безпеки дорожнього руху розглядалися в науково-теоретичних дослідженнях. У них, зокрема, висвітлено проблеми застосування міліцією адміністративно-правових [5] та кримінологічних [6] засобів гарантування безпеки дорожнього руху. Але аналіз чинної системи правового регулювання діяльності органів Державної автомобільної інспекції МВС України (далі – ДАІ) щодо застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинили пошкодження майна і запобіганню цих правопорушень наочно демонструє, що ця система є недосконалою, містить значну кількість нормативно-правових актів, які не завжди узгоджені між собою

Метою статті є дослідження проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху.

Виклад основних положень. Як зазначається у Законі України “Про дорожній рух”, положеннях та інструкціях, настановах і правилах, безпека дорожнього руху – це врегульований правовими нормами процес руху, експлуатації транспортних засобів, що виключає можливість заподіяння фізичної або майнової шкоди. На забезпечення безпеки руху органами влади й управління різних рівнів розробляються, затверджуються й реалізуються відповідні профілактичні програми.

В основі адміністративної відповідальності лежить адміністративне правопорушення, кримінальної відповідальності – злочин, дисциплінарної – дисциплінарний проступок, матеріальної – спричинення матеріальної шкоди.

Порушення водіями транспортних засобів правил дорожнього руху – стаття 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КпАП), крім передбачених ст. 123, частинами 1 або 2 ст. 130 КпАП, що спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд чи іншого майна, – тягнуть за собою накладення штрафу від двадцяти до двадцяти п’яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року. У статтю 124 внесено зміни згідно Закону України від 24.09.08 р. № 586-IV (586-17). У коментованій статті передбачено адміністративну відповідальність за порушення водіями правил дорожнього руху, крім передбачених ст. 123, частинами 1 або 2 ст. 130 КпАП, що спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд чи іншого майна. Відповідно, об’єкт та об’єктивна сторона правопорушення, що містяться у ст. 123 та частинах 1, 2 ст. 130 КпАП, будуть складати відповідні ознаки і для правопорушень, передбачених коментованою статтею, однак за наявності таких доповнень. Оскільки зазначені правопорушення спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд чи іншого майна, об’єктом правопорушень, передбачених коментованою статтею, будуть також суспільні відносини у сфері власності, а об’єктивна сторона має бути доповнена вказівкою на настання наслідків у вигляді майнової шкоди, тобто склад правопорушень трансформується у формальний. Крім того, слід класифікувати склад правопорушень, передбачених коментованою статтею, та випадки настання цивільно-правової або кримінальної відповідальності. Умовами настання адміністративної, а не іншого виду юридичної відповідальності є такі:

а) наявний причинний зв’язок між порушенням правил дорожнього руху та настанням наслідків у вигляді майнової шкоди (у випадку відсутності такого зв’язку особу може бути притягнуто до цивільно-правової відповідальності);

б) немає наслідків діяння у вигляді спричинення або можливості спричинення аварії поїзда, судна або порушення нормальної роботи транспорту, або створення небезпеки для життя людей, або спричинення потерпілому середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень, або завдання великої матеріальної шкоди, чи настання інших тяжких наслідків (у протилежному випадку діяння кваліфікується як злочин за ст. 277 Кримінального кодексу України). Суб’єктивна сторона правопорушення характеризується наявністю вини у формі умислу або необережності. Суб’єктом правопорушення може бути лише водій транспортного засобу. Відповідно, об’єкт та об’єктивна сторона правопорушення, що містяться у ст. 123 та частинах 1, 2 ст. 130 КпАП, будуть складати відповідні ознаки і для правопорушень, передбачених коментованою статтею, однак за наявності таких доповнень. Тобто на перших етапах скоєного правопорушення вкрай важливо кваліфікувати його причинний зв’язок між порушенням правил дорожнього руху та настанням наслідків у вигляді майнової шкоди.

Своєчасний і правильний розгляд справ про злочини, передбачені статтями 123, 124, 130 КпАП, має важливе значення для забезпечення безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту, захисту життя та здоров’я людей, майнових прав фізичних і юридичних осіб.

При розгляді адміністративних справ зазначених категорій важливо ураховувати положення правових норм, у яких визначено поняття “транспортні засоби”, зокрема, примітки до ст. 286 Кримінального кодексу (далі – КК), ч. 6 ст. 121 КпАП, п. 1.10 Правил дорожнього руху, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.01 р. №

1306. Виходячи із цих положень транспортними засобами, про які йдеться у статтях 286, 287, 289, 290 КК, статтях 121, 122, 122¹, 122², 123, 124, 130, 132 КпАП, слід вважати всі види автомобілів, трактори й інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби, що приводяться в рух за допомогою двигуна з робочим об’ємом 50 куб. см і більше або електродвигуна потужністю понад 3 кВт.

Не є транспортними засобами мопеди, велосипеди з двигуном із робочим об’ємом до 50 куб. см, рухомий склад метрополітену, фунікулера та інших видів залізниць (пасажирські й вантажні потяги, локомотиви, дрезини тощо).

Суб’єктом злочину, передбаченого ст. 286 КК, визнають особу, яка керує транспортним засобом, незалежно від того, чи має вона на це право, а злочину, передбаченого ст. 415 КК, – військовослужбовця (військовозобов’язаного під час проходження навчальних або спеціальних зборів), котрий безпосередньо керує бойовою, спеціальною чи транспортною машиною, незалежно від того, чи є він штатним водієм такої машини і чи вміє він нею керувати. За певних умов до відповідальності за цими статтями може бути притягнута особа, яка навчає водінню іншу особу і перебуває під час навчальної їзди поруч із учнем (майстер виробничого навчання, інструктор тощо).

Треба мати на увазі, що відповідальність за статтями 286, 415 КК настає незалежно від місця, де були допущені порушення правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту, правил водіння або експлуатації машини (на магістралі, шосе, вулиці, залізничному переїзді, полі, території підприємства, у дворі, тощо).

Це стосується й випадків, коли зазначені правила було порушено під час виконання з допомогою транспортних засобів різних робіт (дорожніх, сільськогосподарських, будівельних та ін.). Якщо ж особа під час виконання таких робіт, хоча б і під час руху чи експлуатації машини, порушила не ці, а інші правила (наприклад, правила охорони праці, зокрема правила техніки безпеки), її дії, за наявності до того підстав, підлягають кваліфікації за статтями КК, які передбачають відповідальність за недодержання саме цих (інших) правил, а у відповідних випадках – за злочини проти життя та здоров’я особи або за знищення чи пошкодження майна.

Суспільно небезпечне діяння, передбачене ст. 288 КК, полягає у порушенні відповідних правил, норм і стандартів при будівництві, реконструкції, ремонті чи утриманні шляхів, вулиць, залізничних переїздів, інших шляхових споруд (наприклад, вимиканні вуличного освітлення в темну пору доби, наданні дозволу на експлуатацію ділянки дороги з поганим покриттям, невстановлені загороджувальних засобів та попереджувальних знаків на місці проведення дорожніх робіт, несвоєчасному огляді доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших шляхових споруд з метою з’ясувати, чи відповідає їх стан вимозі убезпечення дорожнього руху тощо).

Суб’єктом цього злочину можуть бути особи, які виконують такі роботи або відповідальні за їх проведення: керівники дорожньо-експлуатаційних підприємств, їхні підлеглі, котрим надано повноваження щодо дотримання відповідних правил, норм і стандартів, та рядові робітники зазначених підприємств; інспектори безпеки руху; виконроби, майстри, інші особи, які керують проведенням дорожніх робіт чи робіт у межах проїзної частини тощо.

Суб’єктом адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КпАП, можуть бути лише водії транспортних засобів. При цьому пошкодження таких засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд чи іншого майна має бути наслідком порушення правил дорожнього руху. Пошкодження названих об’єктів, спричинене порушенням зазначених правил не водієм або діями водія, не пов’язаними з таким порушенням, не тягне адміністративної відповідальності за цією статтею.

Позбавлення права керувати транспортними засобами можна застосовувати тільки як основне адміністративне стягнення за вчинення правопорушень, передбачених ч. 4 ст. 122, статтями 122¹ і 122², ч. 3 ст. 123, статтями 124 і 130, ч. 1 ст. 132 КпАП. Можливості накладати на винну особу таке стягнення як додаткове цей Кодекс не надає. Проведений нами порівняльний аналіз кримінального покарання і адміністративного нагляду як соціального явища при порушенні правил дорожнього руху, що спричинили пошкодження майна, показує, що функції при регулюванні суспільних відносин практично направлені на вирішення завдання соціального контролю у сфері безпеки дорожнього руху, здійснюваного державою на примусовій основі відносно осіб, яким чинним законодавством встановлено адміністративний нагляд, з метою не вчинення повторного злочину. Дане положення, зрозуміло, не дає підстав розглядати адміністративний нагляд і кримінальне покарання як тотожні правові утворення. Проте, як зазначає Д. Назаренко, у них багато спільного, і це особливо помітно при порівнянні адміністративного нагляду з окремими видами покарання [5].

Водночас такі збіги можуть розглядатися як випадкові, і тому, на нашу думку, їх аналіз може бути визнаний позитивним в аспекті подальшого вдосконалення законодавства і практики його застосування. На жаль, в кримінально-правовій науці недостатньо наукових публікацій, присвячених проблемі адміністративного нагляду у сфері безпеки дорожнього руху, а щодо питання про його співвідношення з кримінальним покаранням дослідження взагалі відсутні. Такий стан вивчення проблеми, на наш погляд, пов'язаний зі своєрідним розумінням правової природи адміністративного нагляду у сфері безпеки дорожнього руху, що склалося в науковій літературі.

Значну увагу проблемам адміністративного нагляду приділено у працях відомих вчених у галузі кримінального права, адміністративного та кримінально-виконавчого права: І.П. Голосніченка, О.Л. Копиленка, Д.О. Назаренка, В.М. Трубнікова, В.О. Уткіна та ін.

Наведене показує, що в даному випадку ми маємо справу з достатньо складною правовою конструкцією, яка, на жаль, не дає відповіді, до якої галузі права необхідно віднести адміністративний нагляд у сфері безпеки дорожнього руху. З цього приводу необхідно погодитись з думкою Д. Назаренка, що предметом правового регулювання при здійсненні адміністративного нагляду є суспільні відносини, що складаються між особою, що порушила правила дорожнього руху і державними органами у специфічній сфері – Державтоінспекцією.

Тому правове положення особи, яка була притягнена до адміністративної відповідальності, на даній стадії ще не вичерпується. На наш погляд, воно існує до тих пір, поки у особи зберігається адміністративне стягнення за порушення правил дорожнього руху, тобто до його зняття або погашення. Вказані обставини свідчать, що відносини щодо реалізації адміністративного нагляду як одного із методів боротьби з аварійністю на дорогах країни завжди існують тільки в рамках адміністративно-правових відносин. І саме ця обставина визначає специфіку і своєрідність адміністративного нагляду як правового інституту, положення його в структурі права.

Однак аналіз правових відносин, які виникли у зв'язку із здійсненням водієм порушення правил дорожнього руху, що спричинили пошкодження майна (злочин), показує, що правовою основою адміністративного нагляду є порушення правил дорожнього руху (судимість особи) [4], тим самим акцентується увага на причинному зв'язку кримінального і адміністративного нагляду. Так, автори проекту теоретичної моделі Кримінального кодексу визнали необхідним у відповідній статті прямо вказати на ту обставину, що порушення водієм правил дорожнього руху, що спричинили пошкодження майна є підставою застосування адміністративного нагляду [4].

Таким чином, своїм народженням адміністративний нагляд зобов'язаний кримінально-правовим відносинам, наявність яких до кримінального права не викликає сумніву.

Водночас адміністративний нагляд зорієнтований головним чином на досягнення однієї мети – приватної превенції. Здійснюється він, як і покарання, не пов'язані з позбавленням волі, в умовах нормального соціуму, і тому в тих правових засобах, які виділяються для досягнення мети адміністративного нагляду, є багато спільного з правовими засобами, призначеними для згаданих видів покарання.

Вищевикладене дозволяє дійти висновку, що для здійснення адміністративного нагляду у сфері безпеки дорожнього руху законодавцем передбачено комплекс правових засобів, характерних, по-перше, для кримінального, і адміністративного права, і, по-друге, вони мають оригінальний, самостійний характер і містяться в Законі. Все це дозволяє, на наш погляд, стверджувати, що у випадку з адміністративним наглядом у сфері безпеки дорожнього руху ми маємо справу з комплексним міжгалузевим інститутом, що виник на кримінально-правовій основі.

Отже, аналіз правової природи адміністративного нагляду у сфері безпеки дорожнього руху, співвідношення правових засобів його реалізації з іншими кримінально-правовими засобами, не пов'язаними з позбавленням волі, дозволяють критично подивитися на наявні юридичні формулювання, відібрати з аналогічних правових рішень ті, які можуть використовуватися найефективніше.

Безпосереднє забезпечення державного нагляду за безпекою дорожнього руху покладено на ДАІ, яка діє на підставі Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ України [8].

Система забезпечення безпеки дорожнього руху з боку ДАІ передбачає широкий комплекс заходів від розроблення проектів законів і відомчих нормативних актів про дорожній рух до узагальнення практики застосування законодавства з питань забезпечення безпеки дорожнього руху та його вдосконалення. Важливою функцією ДАІ є контроль за додержанням усіма учасниками дорожнього руху вимог Закону України “Про дорожній рух”, правил, норм і стандартів з питань забезпечення безпеки дорожнього руху, які регламентують вимоги щодо прав та обов'язків учасників дорожнього руху.

Для здійснення своїх функцій підрозділи ДАІ мають права, передбачені законами України “Про міліцію”, “Про дорожній рух”, “Про оперативно-розшукову діяльність”, іншими нормативно-правовими актами, що регулюють їх діяльність. Зокрема працівники ДАІ під час виконання службових обов'язків мають право: перевіряти виконання власниками транспортних засобів вимог щодо правил, норм та стандартів, які стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху й охорони довкілля, а в разі їх невиконання притягати винних осіб до відповідальності; вживати необхідних заходів до розшуку злочинців та викрадених транспортних засобів; проводити дізнання за фактами дорожньо-транспортних пригод.

ДАІ надане право обмежувати, забороняти та вносити оперативні зміни в організацію руху на окремих ділянках автомобільних доріг і вулиць у випадках затримання злочинців, проведення масових і протокольних заходів та в інших екстремальних ситуаціях; зупиняти транспортні засоби у разі порушення вимог правил, норм та стандартів безпеки дорожнього руху, перевіряти у водіїв документи, дорожні (маршрутні) листи; забороняти подальший рух та відстороняти від управління транспортними засобами осіб, що перебувають у стані сп'яніння, або тих, які не мають прав на управління даним видом транспортного засобу чи грубо порушують правила дорожнього руху тощо.

Працівники ДАІ мають право: проводити огляд осіб, які підозрюються у вчиненні адміністративного правопорушення або злочину, для визначення наявності в їх організмі

алкоголю, наркотичних засобів, психотропних чи токсичних речовин або направляти чи доставляти зазначених осіб до медичних установ [8].

У випадках і в порядку, передбачених законодавством, працівники ДАІ мають право застосовувати до правопорушників заходи фізичного впливу, спеціальні засоби і зброю.

ДАІ має право здійснювати адміністративне затримання і особистий огляд громадян, які вчинили адміністративне правопорушення, огляд їх речей, транспортного засобу й вантажу; складати адміністративні протоколи, накладати адміністративні стягнення на громадян, посадових осіб, які вчинили адміністративне правопорушення; позбавляти водіїв права на керування транспортними засобами та вилучати посвідчення, а також передавати матеріали на осіб, які порушили вимоги законодавства щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, на розгляд інших державних органів, адміністративних комісій, трудових колективів або громадських організацій.

Потреба вдосконалення правовідносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху пов'язується з небувалим в Україні зростанням дорожньо-транспортного травматизму, який значно випереджає показники більшості держав світу. Недотримання правил поведінки на дорогах є серйозною загрозою для здоров'я населення, що зумовило включення до законів норм про підвищену відповідальність за порушення транспортної дисципліни учасниками дорожнього руху.

Щоб покращити ситуацію, яка виникла на дорогах країни, Президентом України до Верховної Ради України було внесено відповідний законопроект “Про внесення змін в деякі законодавчі акти України стосовно удосконалення регулювання відносин в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху” [8], який було прийнято 24 вересня 2008 р. Цим Законом були закріплені зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу України, законів України “Про дорожній рух”, “Про автомобільний транспорт”, “Про автомобільні дороги”, “Про перевезення небезпечних вантажів”, “Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів”, “Про скасування техогляду” тощо. На думку авторів “Закону про скасування техогляду”, ДАІ буде звільнено від невласивої їй функції і обмежують її повноваження у сфері технічного контролю тільки веденням реєстру суб'єктів проведення технічного контролю і формуванням загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового контролю транспортних засобів.

Зупинімося більш детально на аналізі змін законодавства в рамках притягнення правопорушників до адміністративної відповідальності. У КпАП законодавці закріпили нові склади правопорушень: порушення правил перевезення пасажирів при наданні послуг з перевезення пасажирів (ст. 121-2), залишення місця дорожньо-транспортної пригоди (ст. 122-4), порушення порядку встановлення та використання спеціальних світлових або звукових сигнальних засобів (ст. 122-5) тощо [3].

Уведено новий вид адміністративного стягнення громадські роботи (ст. 24, ст. 30-1 КУ-пАП) виконання особою, яка скоїла правопорушення, у вільний від роботи чи навчання час безоплатних суспільно корисних робіт, вид яких визначають органи місцевого самоврядування. Важливо, що законодавчо закріплена норма, згідно з якою в разі ухилення правопорушника від виконання громадських робіт суддя може замінити дане стягнення адміністративним арештом із розрахунку 1 день арешту за 5 годин громадських робіт, але не більш 15 діб.

Також законом уведено додаткові заходи забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення:

- тимчасове затримання транспортного засобу;

• відсторонення водія від управління транспортним засобом та проведення огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння, а також щодо перебування під дією препаратів, які знижують швидкість реакції та увагу.

Слід зауважити, що за останні роки органами державної влади зроблено чіткі і продумані кроки щодо забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом реформування законодавства. Закон покликаний підвищити ефективність впливу на дисципліну учасників дорожнього руху, проте як це втілюватиметься на практиці, покаже час. Прискорені темпи автомобілізації загострили проблему безпеки дорожнього руху і в теперішній час без системної інформатизації процесів, що домінують в системі забезпечення безпеки дорожнього руху (“Відеонагляд”, “Візор”), та постійного вдосконалення існуючих автоматизованих інформаційно-пошукових систем “Автомобіль”, “Водій”, “Адмінпрактика”, “ДТП” тощо, докорінно переломити негативні прояви практично не можливо.

Також слід зазначити, що окремо вжиті заходи не вирішать проблеми ефективності забезпечення безпеки дорожнього руху. Тільки розроблення та якнайшвидше впровадження в життя комплексної програми забезпечення безпеки дорожнього руху на основі автоматизації процесів діяльності служб Державтоінспекції можуть дати позитивний результат.

Висновки.

Сучасні погляди у дослідженнях з адміністративного права, теорії права доводять твердження про те, що забезпечення дорожнього руху неможливо розглядати у відриві від соціального середовища існування, тому що воно виступає соціальним явищем, а не тільки сукупністю певних технічних засобів. Доцільно зазначити, що при подальшому реформуванні законодавства у питаннях безпеки дорожнього руху на автошляхах треба звертати увагу на такі напрямки: по-перше, питання забезпечення безпеки дорожнього руху необхідно розглядати комплексно з розробкою відповідної Концепції (Програми), яка передбачала б певні етапи в її реалізації; по-друге, комплексного реформування повинна зазнати не тільки Державтоінспекція, а й інші органи державної влади та місцевого самоврядування як структурно, так і функціонально; по-третє, реформування ДАІ повинно здійснюватися послідовно в прямій залежності від реформування правоохоронних органів у цілому та МВС зокрема [5]; по-четверте, нормативна основа здійснення державою діяльності в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху повинна бути побудована на принципово нових засадах, які б відповідали суті теорії і практики українського адміністративного права на сучасному етапі, побудованого, як “права забезпечення і захисту прав людини”; по-п’яте, врахування міжнародного досвіду та його можливості запровадження в Україні; по-шосте, створення вітчизняної моделі забезпечення безпеки дорожнього руху; по-сьоме, проблеми безпеки дорожнього руху повинні розглядатися як складові національної безпеки.

Законодавче забезпечення розвитку інформаційного забезпечення діяльності підрозділів Державтоінспекції МВС України, створення єдиного державного інтегрованого банку даних транспортних засобів та їх володарів передбачає створення цілісної системи, всебічно обумовленої законодавчими актами, які гармонізовані з нормами міжнародного права з питань розвитку інформаційного суспільства і має включати в себе напрями, зокрема про захист персональних даних, електронної торгівлі, правову охорону прав на зміст комп’ютерних програм, удосконалення захисту прав інтелектуальної власності, в тому числі авторського права при розміщенні та використанні персональних даних (про особу, транспортний засіб, адресу, відеоспостереження тощо) у комп’ютерній мережі, про охорону баз даних, надання

органами державної влади та органами місцевого самоврядування юридичним і фізичним особам інформаційних послуг з використанням Інтернету і доступу до банків даних “Автомобіль”, “Водій”, “Адмінпрактика”, “ДТП” тощо.

Широке впровадження інформаційних технологій в повсякденну діяльність підрозділів Державтоінспекції МВС України призведе до зменшення бюрократичних та корупційних проявів в цій службі.

Використана література

1. Брижко В. е-майбутнє та інформаційне право / В. Брижко, Ю. Базанов та ін. – [2-е вид., доп.]. – К. : ТОВ “ПанТот”, 2006. – 234 с.
2. Єгупенко В.В. Заходи запобігання та припинення адміністративних правопорушень на транспорті органами Державної автомобільної інспекції МВС України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 “Теорія управління; адміністративне право і процес; фінансове право, інформаційне право” / В.В. Єгупенко. – Х., 2002. – 16 с.
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.
4. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.01 р. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>
5. Назаренко Д.О. Адміністративний нагляд чи контроль за поведінкою осіб, звільнених з місць позбавлення волі : *матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. [“Від громадянського суспільства до правової держави”], (Харків, 28 квітня 2006 р.)*. – Х., 2006. – С. 96 - 99.
6. Небрат О.О. Деякі аспекти сучасного стану забезпечення безпеки дорожнього руху / О.О. Небрат // *Право і Безпека*. – 2009. – № 5(32). – Режим доступу : [//www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/pib/2009_5/PB-5/PB-5_15.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/pib/2009_5/PB-5/PB-5_15.pdf)
7. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 24.09.08 р. № 586-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2009. – № 1011. – Ст. 137.
8. Про Положення Про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ України : Постанова Кабінету Міністрів України від 14.04.97 р. № 341. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=341-97-%EF>.
9. Танькут В. За рік в Україні внаслідок ДТП гине від 300 до 500 дітей / В. Танькут : *матеріали “круглого столу” [“Дитячий дорожній травматизм”], (Харків, 2010)*. – Режим доступу : http://tur.stop-street.org.ua/?lang=ua&page=children_on_roads
10. Теоретико-правовая оценка развития сферы информационно-электронных технологий // *Право и политика*. – 2001. – № 2.
11. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.03 р. № 435-IV ; за станом на 10.10.05 р. – К. : Верес, 2005 – 352 с.

~~~~~ \* \* \* ~~~~~