

Гаврилюк Р.В. Систематизация научных исследований по вопросам безопасности дорожного движения. Рассматриваются вопросы развития научных взглядов по проблемам обеспечения безопасности дорожного движения в Украине. Предлагаются направления научного поиска современных форм и моделей безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: *безопасность дорожного движения, транспортные средства.*

Gavrylyuk R.V. Systematization of research on road safety. The issues of development of scientific views on road safety in Ukraine. Their attention researches pay both to a process of road safety, and the responsibility for violations in this area, the legal regulation of these processes through both administrative-legal and criminal-legal perspective - this show both the subject and the object of study.

The directions of scientific research of modern forms and models of road safety are offered, namely the development of proposals and practical recommendations to improve the current legislation, legal regulation of public authorities in the road safety. One of the important directions of research should be a comprehensive study of administrative and legal status of a person in the field of road safety, given the recognition of the Constitution of Ukraine that the man, his life, health and safety are the highest social values in the state.

Keywords: *road safety, moto-vehicles.*

Надійшла до редакції 23.12.2013

Калугін Є. П.

ад'юнкт

*(Дніпропетровський державний
університет внутрішніх справ)*

УДК 342.95 : 351.811

КЛАСИФІКАЦІЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ДЕЛІКТІВ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Розглянуто питання становлення наукових поглядів щодо класифікації адміністративних деліктів у сфері безпеки дорожнього руху в Україні. Визначаються напрями наукового пошуку сучасних моделей класифікації.

Ключові слова: *адміністративні делікти, класифікація, безпека дорожнього руху.*

Постановка проблеми. Аналіз публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Проблема дослідження загальних засад наукової класифікації адміністративних правопорушень та її використання при розробці і кодифікації законодавства України про адміністративні проступки достатню увагу приділили у своїх працях Ю.С. Васильєв, Є.В. Додін, В.В. Доненко, Т.О. Гуржій, В.К. Колпаков, Д.М. Лук'янець, В.О. Морозова, І.С. Підпригора [1-3]. Зокрема, запропоновані цими авторами підходи до системовиділення щодо порушень норм громадської моралі, встановлення залежності між вибором критеріїв для класифікації та повнотою висвітлення обраного масиву проступків, а також потреба у врахуванні додаткових підстав для класифікації проступків у будь-якій сфері будуть враховані нами при аналізі системи норм про адміністративну відповідальність у сфері безпеки дорожнього руху.

Науковці справедливо зазначають, що класифікація адміністративних правопорушень здійснюється за найрізноманітнішими підставами: за особливостями об'єктивної сторони (правопорушення з формальним або матеріальним складом), за формою вини (умисні або вчинені з необережності), за характеристиками суб'єкта (правопорушення із загальним або спеціальним суб'єктом) тощо [4, с. 564-568].

Однак у більшості випадків вказані класифікації є різновидом поділу правопорушення за ознакою особливостей юридичного складу. Так, В.К. Колпаков поділяє проступки за: 1) особливостями об'єктивної сторони – на прості та складні (останні, у свою чергу: з двома різними діями, що складаються з альтернативних дій; що складаються зі збірних дій; тривалі, продовжувані); формальні й матеріальні; 2) за особливостями конструкції: описові та бланкетні (відсильні) [5, с. 224 -228]. Автор також вказує і на той факт, що в основі кодифікації адміністративного законодавства склади адміністративних проступків класифіковано залежно від: а) структури соціально-господарського комплексу; б) змісту відносин, що охороняються [6, с. 263].

Як зазначає О.І. Остапенко, конкретні склади адміністративних правопорушень залежно від ступеня їх суспільної небезпеки й шкоди можна умовно об'єднати в окремі видові групи: а) основний (простий), б) кваліфікований; в) формальний; г) однозначний; д) альтернативний; е) казуїстичний; ж) узагальнений проступок [7, с. 77; 8].

За ступенем суспільної небезпеки Л.В. Коваль розподіляє адміністративні правопорушення на: а) підвищеного ступеня суспільної небезпеки; б) незначної суспільної небезпеки; в) адміністративно незлісні порушення первісного характеру [9, с. 13].

Крім того, в основу класифікації складів адміністративних правопорушень можуть бути покладені й інші критерії. За такою ознакою суб'єктивної сторони, як форма вини, проступки можуть бути поділені на навмисні й необережні, а за ознакою мотиву поведінки – на корисливі й некорисливі тощо. Залежно від суб'єкта правопорушення класифікують на: а) особисті й службові (посадові); б) фізичних осіб, юридичних осіб, об'єднань громадян [10, с. 260]. Існують також і проступки, які є схожими з певними видами злочинів; санкції яких об'єднують у собі заходи адміністративного та дисциплінарного впливу тощо.

Виклад основного матеріалу. Треба зазначити, що на відміну від закріпленої у ст. 12 Кримінального кодексу України класифікації злочинів залежно від ступеня тяжкості на злочини невеликої тяжкості, середньої тяжкості, тяжкі та особливо тяжкі, Кодекс України про адміністративні правопорушення такого положення не містить. Однак й у наукових публікаціях, і на практиці вживаються такі поняття, як більш або менш тяжкі адміністративні правопорушення, більш або менш шкідливі проступки тощо. У переважній більшості такий розподіл правопорушень пов'язують з призначенням відповідних стягнень, види яких зазначені у ст. 24 КУпАП. Зокрема, розташування їх від найбільш м'якого – попередження, до найбільш суворого – адміністративного арешту, свідчить про застосування принципу ієрархічності у побудові вказаної статті КУпАП. При цьому

вважається, що більш тяжким, шкідливим є те правопорушення, за яке накладаються більші за розміром чи суворістю адміністративні стягнення. Така позиція опосередковано підтверджується положеннями ч. 2 ст. 36: “...якщо особа вчинила кілька адміністративних правопорушень, справи про які одночасно розглядаються одним і тим самим органом (посадовою особою), стягнення накладається в межах санкції, встановленої за *більш серйозне правопорушення з числа вчинених*”.

Відповідні положення передбачені й у Проекті Кодексу, ч. 2 ст. 46 якого, зокрема, вказує, що “якщо особа вчинила кілька адміністративних проступків, справа про які одночасно розглядається одним і тим же судом, адміністративне стягнення накладається в межах *найбільш суворої санкції*, встановленої за адміністративний проступок з числа вчинених”.

При цьому, якщо чинний Кодекс містить загальні положення щодо накладення адміністративних стягнень на фізичних осіб, проект Кодексу вже містить і норми щодо адміністративних стягнень, застосовуваних і до юридичних осіб та колективних суб'єктів. До того ж, суворість адміністративного стягнення є оціночною категорією, що нормативно не закріплена. Отже, визначити важкість проступку за суворістю певного адміністративного стягнення досить складно через об'єднання усіх стягнень в одній нормі. На нашу думку, законодавче закріплення класифікації адміністративних правопорушень в Кодексі про адміністративні проступки дозволить ефективніше впливати на найбільш шкідливі з них та впровадити принцип науковості у побудову системи адміністративних деліктів [11; 12].

Продовжуючи аналіз видів адміністративних проступків у сфері безпеки дорожнього руху, зазначимо, що питанням їх класифікації не приділялося достатньої уваги. Так, спроби такого системовиділення здійснювалися В.В. Доненком, В.К. Колпаковим, В.І. Касинюком, В.В. Новіковим [13; 14].

Узагальнюючи вказані підходи, адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху можна поділити на види за багатьма критеріями, зокрема: за *об'єктом посягання* (посягають на безпеку дорожнього руху і на безпеку експлуатації транспортних засобів); за *суб'єктами, що їх вчинили* (вчинені водіями, пішоходами, пасажирами тощо); за *належністю транспортних засобів* (вчинені власниками індивідуальних транспортних засобів і водіями державних транспортних засобів); залежно від *заподіяння шкідливих наслідків* (заподіюють матеріальну шкоду; не заподіюють, але створюють можливість її настання); за *психічним ставленням учасників дорожнього руху до вчиненого діяння, тобто залежно від суб'єктивної сторони проступку* (вчиняються умисно чи з необережності); залежно від *характеру шкоди, що завдається дорожньому рухові* (тягнуть вимушений маневр транспортного засобу; створюють перешкоду рухові, при неможливості об'їзду; спричиняють неможливість використання шляхів сполучення (руйнування, пошкодження, вимкнення, перешкоджання використанню)); за *ступенем важкості і суб'єктами відповідальності* (проступки розділено на 11 груп); залежно від *обсягу суспільної шкідливості проступку* (становлять велику суспільну шкідливість; суспільно шкідливі адмініст-

ративні проступки; не становлять великої суспільної шкідливості).

Слід погодитися з позицією О.Ю. Салманової, що зазначені проступки можуть посягати на різні відносини – екологічну безпеку, власність, встановлений порядок управління тощо. Це зумовлено об'ємністю терміна “безпека дорожнього руху”, що означає захищеність багатьох суспільних відносин, які виникають в цій сфері. Тому можна стверджувати, що проступки, які посягають на безпеку дорожнього руху, часто завдають шкоди іншим відносинам, охопленим цим поняттям [15, с. 166-170]. Саме за цією ознакою нею проведено класифікацію проступків у вказаній сфері через їх розподіл на адміністративні проступки, що посягають на: 1) *екологічну безпеку*; 2) *власність*; 3) *безпеку дорожнього руху (громадську безпеку)*; 4) *встановлений порядок управління*. Проведена О.Ю. Салмановою класифікація проступків, що посягають на безпеку дорожнього руху, на нашу думку, має ряд неточностей, які ми пропонуємо усунути власним системовиділенням відповідних груп проступків.

Розмаїття адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху об'єктивно зумовлює значну кількість підстав для їх класифікації. Незважаючи на це, відповідного розподілу адміністративних деліктів, що посягають на безпеку дорожнього руху, здійснено не було. Вважаємо, що усунення цієї прогалини має не лише теоретичне, а й практичне значення, оскільки чітке віднесення того чи іншого проступку до категорії таких, що посягають на безпеку дорожнього руху, дозволить диференціювати їх за тяжкістю, конкретизувати види заходів процесуального забезпечення, які повинні обов'язково застосовуватися для забезпечення об'єктивності провадження у цих справах, визначитися із засобами покарання тощо.

Аналіз масиву адміністративних правопорушень, розміщених у Главі 10 КУпАП “Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку”, свідчить, що до правопорушень, які вчинюються у сфері безпеки дорожнього руху, належать:

1) керування водіями транспортними засобами, що мають несправності гальмової системи або рульового управління, або переобладнаними з порушенням відповідних правил, нормативів і стандартів, або такими, що своєчасно не пройшли державного технічного огляду (ч. 1 ст. 121 КУпАП);

2) керування водіями транспортними засобами з технічними несправностями, за винятком несправностей, зазначених у ч. 1 ст. 121, з якими згідно з встановленими правилами експлуатація їх забороняється (ч. 2 ст. 121 КУпАП);

3) порушення правил користування ременями безпеки або мотошоломами (ч. 3 ст. 121 КУпАП);

4) перевезення водіями транспортних засобів, що працюють у режимі маршрутних таксомоторів або здійснюють міжміські чи міжнародні перевезення пасажирів понад кількість місць для сидіння, визначену у реєстраційних документах на транспортний засіб або передбачену технічною характеристикою транспортного засобу (ч. 4 ст. 121 КУпАП);

5) перевищення водіями транспортних засобів встановлених обмежень швидкості руху більш як на 20 кілометрів на годину, проїзд на забо-

ронний сигнал світлофора або жест регулювальника, порушення правил обгону і зустрічного роз'їзду, проїзду перехресть, зупинок транспортних засобів загального користування, початку руху, зміни напрямку руху, проїзду спеціальних транспортних засобів (ч. 1 ст. 122 КУпАП);

б) недодержання водіями вимог дорожніх знаків, розмітки проїзної частини шляхів або безпечної дистанції, порушення правил зупинки і стоянки, розташування транспортних засобів на проїзній частині, руху автомагістралями, пріоритету транспортних засобів загального користування, користування зовнішніми освітлювальними приладами, попереджувальними сигналами, буксирування механічних транспортних засобів, перевезення людей або руху тротуарами чи пішохідними доріжками (ч. 2 ст. 122 КУпАП);

7) ненадання водіями транспортних засобів переваги в русі пішоходам на нерегульованих пішохідних переходах, а так само інші порушення правил проїзду пішохідних переходів (ч. 3 ст. 122 КУпАП);

8) порушення, передбачені ч. 1 або 2, або 3 ст. 122 КУпАП, що спричинили створення аварійної обстановки, тобто примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вживати інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян (ч. 4 ст. 122 КУпАП);

9) участь водіїв мотоциклів та інших транспортних засобів у групових (більше двох) пересуванні, зупинці чи стоянці, що створюють перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеці руху у містах та інших населених пунктах (ч. 1 ст. 122-1 КУпАП);

10) порушення, передбачені ч. 1 ст. 122-1 КУпАП, що спричинили створення аварійної обстановки (ч. 2 ст. 122-1 КУпАП);

11) в'їзд водіїв на залізничний переїзд на заборонений сигнал світлофора або жест регулювальника чи чергового по переїзду, при закритому шлагбаумі або коли до переїзду наближається поїзд (ч. 1 ст. 123 КУпАП);

12) інші порушення правил проїзду залізничних переїздів, крім передбачених ч. 1 ст. 123 КУпАП (ч. 1 ст. 123 КУпАП);

13) порушення, передбачені ч. 1 або 2 ст. 123, що спричинили створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд (ч. 3 ст. 123 КУпАП);

14) порушення водіями транспортних засобів правил дорожнього руху, крім передбачених ст. 123 КУпАП, ч. 1 або 2 ст. 130 цього Кодексу, що спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд чи іншого майна (ч. 1 ст. 124 КУпАП);

15) інші порушення правил дорожнього руху, крім передбачених ст. 121-128, ч. 1 і 2 ст. 129 КУпАП, ч. 1 і 2 ст. 131, ст. 139 і 140 КУпАП цього Кодексу (ст. 125);

16) непокоря пішохідів сигналам регулювання дорожнього руху, перехід ними проїзної частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху (ч. 1 ст. 127 КУпАП);

17) порушення правил дорожнього руху особами, що керують транс-

портними засобами, обладнаними двигуном з робочим об'ємом до 50 куб. см, велосипедами, а також возіями та іншими особами, які користуються шляхами (ч. 2 ст. 127 КУпАП);

18) порушення, вчинені особами, зазначеними в ч. 1 або 2 ст. 127, які перебувають у стані сп'яніння (ч. 3 ст. 127 КУпАП);

19) порушення, передбачені ч. 1 або 2 ст. 127, що спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд або іншого майна чи створення аварійної обстановки (ч. 4 ст. 127 КУпАП);

20) випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан і обладнання яких не відповідає вимогам стандартів, правил дорожнього руху і технічної експлуатації, переобладнаних без відповідного дозволу, або таких, що не пройшли державного технічного огляду (ст. 128 КУпАП);

21) порушення або невиконання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, на підприємствах, в установах та організаціях при розробці та виготовленні транспортних засобів і деталей до них або інших предметів їх додаткового обладнання при проектуванні, реконструкції та ремонті шляхів, залізничних переїздів, інших шляхових споруд, а також невиконання припису державної автоінспекції про усунення порушень правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху (ч. 1 ст. 128 КУпАП);

22) порушення, передбачені ч. 1 ст. 128, що спричинили створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд чи іншого майна (ч. 2 ст. 128 КУпАП);

23) допуск до керування транспортними засобами водіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, або у хворобливому стані, або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або таких, що не пройшли у встановлений строк медичного огляду (ч. 1 ст. 129 КУпАП);

24) допуск до керування транспортними засобами осіб, які не мають права на керування транспортними засобами (ч. 2 ст. 129 КУпАП);

25) керування транспортними засобами особами в стані сп'яніння, передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані сп'яніння (ч. 1 ст. 130 КУпАП);

26) порушення правил перевезення небезпечних, великогабаритних та великовагових вантажів на автомобільному транспорті (ч. 4 ст. 133 КУпАП);

27) провезення в автобусах, маршрутних таксі, тролейбусах або трамваях, а також здача в багаж на автомобільному транспорті небезпечних речовин або предметів (ч. 5 ст. 133 КУпАП);

28) пошкодження шляхів, залізничних переїздів, інших шляхових споруд, трамвайних колій, технічних засобів регулювання дорожнього руху, самовільне знімання, закриття чи встановлення технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для дорожнього руху, в тому числі забруднення шляхового покриття або невжиття необхідних заходів до їх усунення та попередження інших учасників руху про небезпеку, що виникла, або невжиття посадовими особами заходів щодо заборони руху пі-

двідоочих транспортних засобів і машин на гусеничному ходу шляхами, удосконалене покриття яких може бути пошкоджено (ч. 1 ст. 139 КУпАП);

29) порушення, передбачені ч. 1 ст. 139 КУпАП, що спричинили створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів чи іншого майна (ч. 2 ст. 139 КУпАП);

30) порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху при утриманні шляхів, залізничних переїздів, інших шляхових споруд, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху при виникненні умов, які загрожують безпеці руху, або неприйняття своєчасних заходів до відновлення безпечних умов для руху (ч. 1 ст. 140 КУпАП);

31) порушення посадовими особами визначеного порядку погодження з державною автоінспекцією: маршрутів руху транспортних засобів загального користування; встановлення у безпосередній близькості від шляху транспарантів, плакатів; обладнання шляхів технічними засобами організації дорожнього руху; переобладнання транспортних засобів та встановлення на них спеціальної світлової і звукової сигналізації; буксирування механічних транспортних засобів; проведення на шляхах масових заходів; провадження будь-яких робіт на шляхах; виготовлення проектної документації на будівництво, реконструкцію і ремонт шляхів, залізничних переїздів та інших шляхових споруд (ч. 2 ст. 140 КУпАП);

32) порушення нормативів щодо обладнання на дорогах місць: провадження робіт, залишення дорожніх машин, будівельних матеріалів, конструкцій тощо, а так само неусунення після закінчення робіт перешкод і неприведення дороги в стан, що гарантує безперешкодний і безпечний рух транспортних засобів та пішоходів (ч. 3 ст. 140 КУпАП);

33) порушення, передбачені ч. 1 або 2 чи 3 ст. 140, що спричинили створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд чи іншого майна (ч. 4 ст. 140 КУпАП);

34) порушення землекористувачами правил утримання ділянок, прилеглих до смуги відводу автомобільних шляхів загальнодержавного, республіканського і місцевого значення, обов'язків з очищення тротуарів, пішохідних доріжок у межах закріплених за ними ділянок, обладнання і ремонту переїзних містків та їх очищення, а також утримання у справному стані під'їздів до автомобільних шляхів загального користування (ст. 141 КУпАП).

Дослідження змісту вказаних адміністративно-деліктних норм свідчить, що, крім зазначених критеріїв, їх можливо поділити за основним функціональним призначенням на проступки, запровадження яких спрямовується на:

- забезпечення захисту відносин громадської та особистої безпеки (наприклад, ч. 3 ст. 121, ч. 1 ст. 127, ч. 4 ст. 133 КУпАП);
- дотримання загальних правил дорожнього руху (наприклад, ч. 1-4 ст. 122, ч. 1 ст. 123, ст. 125, ч.1-3 ст. 127 КУпАП тощо);
- дотримання спеціальних правил дорожнього руху щодо окремих

його різновидів або надання послуг з перевезення (ч. 4 ст. 121, ч. 2 ст. 127, ч. 5 ст. 133 КУпАП);

– запобігання допуску водіїв та транспорту до участі в дорожньому русі (ст. 128, ч. 1, 2 ст. 129 КУпАП);

– виконання обов'язків щодо утримання шляхів, дорожнього майна та засобів забезпечення дорожнього руху (ч. 1 ст. 139, ч. 1, 3, 4 ст. 140, ст. 141 КУпАП);

– реалізацію повноважень державної автоінспекції щодо створення безпечних умов для дорожнього руху (ч. 1 ст. 128, ч. 1 ст. 139, ч. 2 ст. 140 КУпАП).

Доречно звернути увагу й на групу правопорушень, які безпосередньо не спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху, але створюють умови для застосування заходів адміністративної відповідальності у цій сфері. В першу чергу, це група проступків, які створюють умови для застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення та реалізації прав відповідних органів щодо заходів адміністративного попередження і примусу. Так, встановлення відповідальності за перешкоджання проведенню працівником міліції огляду транспортних засобів у передбачених законом випадках (ст. 122-3 КУпАП) дозволяє реалізовувати право працівників міліції на проведення огляду транспортних засобів, передбаченого п. 6 ч. 1 ст. 11 Закону “Про міліцію”. А відповідальність за ухилення осіб, які керують транспортними засобами, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан сп'яніння (ч. 1 ст. 130 КУпАП) дозволяє створити умови для належної фіксації факту сп'яніння застосуванням такого заходу забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, як огляд на стан сп'яніння (ч. 2 ст. 266 КУпАП) тощо.

Висновок. Таким чином, проведений нами аналіз сутності та змісту класифікації адміністративних деліктів у сфері безпеки дорожнього руху дозволив поглибити уявлення про цю групу проступків, а також сформулювати власну класифікацію адміністративних деліктів у сфері безпеки дорожнього руху з метою їх подальшого удосконалення.

Бібліографічні посилання

1. Морозова В. О., Корнієнко М. В. Адміністративно-деліктні проблеми відповідальності за порушення громадської моралі : монограф. / Морозова В. О., Корнієнко М. В. – Д. : Юрид акад. МВС, 2005.

2. Підпригора І. С. Родо-видове визначення за допомогою методів наукової класифікації місця у КпАП України поняття “порушення правил дозвільної системи” / Підпригора І. С. // Вісник ЗЮІ. – 2003. – № 1. – С. 153-158.

3. Гуржій Т. О. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями механічних транспортних засобів правил керування : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Гуржій Т. О. – К., 2005.

4. Лук'янець Д. М. Різновиди адміністративних правопорушень та особливості адміністративної відповідальності юридичних осіб / Лук'янець Д. М. // Виконавча влада і адміністративне право / за заг. ред. В. Б. Авер'янова. – К., 2002. – С. 564-568.

5. Колпаков В. К. Адміністративно-деліктний правовий феномен : монограф. / Колпаков В. К. – К. : Юрінком Інтер, 2004. – 528 с.

6. Колпаков В. К. Адміністративне право України / Колпаков В. К. – К., 1999.

7. Остапенко О. І. Кваліфікація адміністративних правопорушень / Остапенко О. І. – Львів, 2000.
8. Остапенко О. І. Адміністративна деліктологія / Остапенко О. І. – Львів : Вид-во Львів. ін-ту внутр. справ при Укр. акад. внутр. справ, 1995. – 312 с.
9. Коваль Л. В. Відповідальність за адміністративні правопорушення : монограф. / Коваль Л. В. – К. : Вища школа, 1975. – 160 с.
10. Колпаков В. К. Адміністративне право України / Колпаков В. К. – К., 1999.
11. Проект Кодексу України про адміністративні проступки.
12. Продайко С. В. Класифікація адміністративних правопорушень у митній сфері за ознаками суб'єкта та суб'єктивною стороною / Продайко С. В. // Вісник Луганської академії внутрішніх справ МВС ім. 10-річчя незалежності України. – 2003. – № 2. – С. 95-104.
13. Доненко В. В., Колпаков В. К. Керування транспортом у стані сп'яніння: адміністративно-деліктні проблеми : монограф. / Доненко В. В., Колпаков В. К. – Д. : Юрид. акад. МВС, 2003.
14. Касынюк В. И. Административная ответственность за нарушение Правил дорожного движения : научно-практич. комментарий к действующему законодательству (с изм. и доп. по состоянию на 15 августа 1997 г.) / Касынюк В. И. – Х., 1997.
15. Салманова О. Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук / Салманова О. Ю. – Харків, 2002.

Калугин Е.П. Классификация административных деликтов в сфере безопасности дорожного движения. Рассматриваются вопросы развития научных взглядов по проблемам классификации административных деликтов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Украине. Предлагаются направления научного поиска моделей классификации административных деликтов в сфере безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: административные деликты, классификация, безопасность дорожного движения.

Kalugin Ye.P. Classification of administrative delicts in road safety. The author examines issues of development of scientific views on the classification of administrative delicts in the field of road safety in Ukraine.

It is concluded that the imposition of administrative-delict rules aimed at: protecting public relations and personal safety; observance of the general traffic rules; observance of special traffic regulations on specific species or its provision of transportation; prevention of access of transport drivers to participate in traffic; carrying out duties to maintain roads, property and road traffic safety facilities; implementation of the state traffic police powers to create safe conditions for road users.

The author offers directions of scientific research of classification models of administrative delicts in the field of road safety.

Keywords: administrative delicts, classification, road safety.

Надійшла до редакції 24.12.2013