

8. Ворушило, В.П. Організаційно-правові заходи по зміцненню законності у діяльності органів внутрішніх справ/ В.П. Ворушило // Вісник Одеського інституту внутрішніх справ МВС України. – Одеса: ОІВС, 2001. – № 3. – С. 23-33.

УДК 351.81.078.3 (477) "1945-1953"

М.П. Тішаков

**ПРАВОВІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ
ОРГАНІВ ДАІ (1945-1953 РР.)**

У запропонованій увазі статі автор на основі матеріалів відомчих архівів висвітлює правові основи функціонування органів Держаної автомобільної інспекції по боротьбі з аварійністю на території України в перші післявоєнні роки.

Ключові слова: *аварійність, Державна автомобільна інспекція, дорожньо-транспортна пригода.*

В предложенной вниманию статье автор на основе материалов ведомственных архивов освещает правовые основы функционирования органов Государственной автомобильной инспекции по борьбе с аварийностью на территории Украины в первые послевоенные годы.

Ключевые слова: *аварийность, Государственная автомобильная инспекция, дорожно-транспортное происшествие.*

The article deals an attention with the legal bases of functioning of bodies of the State automobile inspection on struggle against accidental level in the territory of Ukraine in the first post-war years. The author uses the materials of departmental archives.

Key words: *accidental level, the State automobile inspection, road-accident.*

Сучасний етап державотворення характеризується значним динамізмом процесів реформування правоохоронних органів, який ґрунтується як на світовому, так і на вітчизняному досвіді. У цьому контексті все більшу увагу науковців привертають різноманітні аспекти функціонування органів внутрішніх справ зарубіжних держав із метою їх подальшого запровадження у вітчизняні реалії. Однак реформування органів міліції, а тим більш їх структурних одиниць, повинно відбуватися не тільки шляхом запозичення іноземного досвіду (яким би позитивний він не був), а, насамперед, спиратися на надбання минулого нашої країни, враховуючи вже допущені помилки та позитивні здобутки. Саме цим слід пояснювати особливу увагу дослідників до різноманітних аспектів правового забезпечення дія-

льності підрозділів органів внутрішніх справ у повоєнні роки, які були переламним етапом на шляху їх реформування та підвищення ефективності діяльності.

Утім, якщо висвітлення правових засад діяльності міліції наявне в доробках М.Б. Афанасьєва, М.М. Войцеховського, П.П. Михайленка, Р.С. Мулукаєва, В.І. Суковіцина, А.Є. Шевченка та ін.,¹ то нормативно-правові засади функціонування такого органу як Державтоінспекція не стали предметом ґрунтовного дослідження. Розглянуті ж не дають цілісного уявлення про предмет нашого дослідження, лише встановлюючи загальну картину діяльності органів міліції у сфері дорожнього руху в представлених хронологічних межах. Із-поміж правових засад функціонування на особливу увагу заслуговують відомчі нормативно-правові акти щодо діяльності органів ДАІ у сфері боротьби з дорожньо-транспортними пригодами в 1945-1953 роках, ураховуючи той факт, що більшість документів того періоду мала обмежений режим доступу та стала доступною для дослідників лише сьогодні, що й зумовлює актуальність представленого дослідження.

У поданій роботі автор на основі опрацювання різноманітних матеріалів архівних установ МВС України на регіональному та загальнодержавному рівні обрав за мету висвітлення маловідомих правових основ функціонування Державної автомобільної інспекції УРСР у царині боротьби з аварійністю в перші повоєнні роки.

¹ Михайленко П.П. Історія міліції України у документах і матеріалах: у 3-х т. / П.П. Михайленко, Я.Ю. Кондратьєв. - К.: Генеза, 1997. - Т. 2: 1926 - 1945. - 1999. - 412 с.; Войцеховський М.М. Правові основи організації та діяльності органів міліції України у повоєнний період (1946-1953 рр.): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец.12.00.01 "Теорія та історія держави і права; історія політичних і правових вчень" / М.М. Войцеховський. - Х., 2001. - 16 с.; Афанасьєв М.Б. Історія ГАИ: К 60-летию Госавтоинспекции МВД России / [авт. кол. М.Б. Афанасьєв, Л.А. Коцегов, Б.В. Россинский и др.]; под ред. ген.-лейт. В.А. Фёдорова. - М.: Гуманитарий, 1996. - 301 с.; Історія отечественных органов внутренних дел: учебник [для вузов] / Мулукаєв Р.С., Мальгин А.Я., Епифанов А.Е.; под. ред. докт. юрид. наук В.С. Мулукаєва. - М.: NOTA BENE, 2005. - 336 с.; Шевченко А.Є. Правові засади діяльності органів внутрішніх справ УРСР на транспорті у першій половині ХХ ст.: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня докт. юрид. наук: спец.12.00.01 "Теорія та історія держави і права; історія політичних і правових вчень" / А.Є. Шевченко. - К., 2007. - 40 с. Суковіцин В.І. От городского до инспектора ГИБДД / [сост. В.И. Суковіцин]. - М.: ВАРИАНТ, 2002. - 288 с.; Хом'як Я.І. Становлення і розвиток органів державної автомобільної інспекції МВС України (1936 - 2000 рр.): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец.12.00.01 "Теорія та історія держави і права; історія політичних і правових вчень" / Я.І. Хом'як. - Львів, 2002. - 20 с.

Наукова новизна представленої роботи полягає як у постановленні власне проблеми, так і в тому, що вона є однією з перших у сучасній науці спроб висвітлити нормативно-правові засади функціонування органів міліції на теренах Радянської України у сфері боротьби з дорожньо-транспортними пригодами в 1945-1953 рр.

Зростаюча кількість автопарку країни в повоєнний період за недостатньої чисельності особового складу та, як наслідок, різке збільшення аварійності на автошляхах викликали необхідність поступового розширення кола повноважень ДАІ для здійснення значного обсягу роботи. Така ситуація змусила керівництво органів внутрішніх справ зосередитися на розв'язанні цієї проблеми. Внаслідок того 28 листопада 1945 року, тобто лише рік по тому після визволення території України від німецько-фашистських загарбників, був виданий наказ за № 095 НКВС УРСР "Про стан дорожніх пригод на місцевому транспорті по УРСР". Передумовою його прийняття послуговувало збільшення протягом третього кварталу 1945 року кількості дорожніх пригод на місцевому транспорті республіки на 51,3% порівняно з 2-м кварталом, чисельності постраждалих - на 79,9%¹.

Для докорінного поліпшення ситуації та з метою зниження кількості автопригод наказом було передбачене здійснення комплексу заходів, як-от: перевірка стану роботи органів міліції з боротьби з автодорожніми пригодами та розроблення плану практичних заходів, спрямованих на ліквідацію аварійності шляхом посилення контролю за рухом транспорту на лінії; максимальне використання мототранспорту для несення служби дорожнього нагляду; оснащення населених пунктів і доріг технічними засобами регулювання та дорожніми знаками; проведення масових рейдів із перевірки автотранспорту тощо. Попри те, в силу багатьох причин, здебільшого пов'язаних із некомплектом особового складу та необхідністю спрямування всіх сил і засобів на боротьбу зі злочинністю, ці заходи не було повною мірою реалізовано, втім їх слід вважати дієвим стимулом щодо діяльності органів міліції у сфері боротьби з аварійністю.

Згодом, у міру відновлення автотранспорту республіки та, як наслідок, збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод додатково було видано низку відомчих нормативних актів. Серед них на особливу увагу заслуговує наказ МВС УРСР від 29 листопада 1946 року за

¹ Галузевий державний архів Міністерства внутрішніх справ України (ГДА МВС), ф. 46, оп. 1, арх. 39 а, арх. 215.

№ 0125 "Про стан дорожніх пригод на місцевому транспорті та про посилення заходів боротьби з ними"¹. У цьому рішенні відбито негативну динаміку дорожньо-транспортних пригод як у межах республіки, так і окремих областей, а начальникам обласних управлінь вказано на недостатнє проведення заходів щодо боротьби з автодорожніми пригодами, порушниками правил руху й на необхідність прискорення укомплектування підрозділів регулювання вуличного руху (РВР) і Державтоінспекції особовим складом.

Водночас, ефективна реалізація заходів щодо попередження дорожньо-транспортних пригод вимагала залучення значного штату працівників, яких вкрай не вистачало. Для розв'язання такого завдання було передбачене активне залучення громадськості до діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Стосовно ж правової регламентації такої роботи на відомчому рівні варто зазначити, що її втілено в наказі МВС СРСР від 28 липня 1947 року за № 0444, яким затверджено Інструкцію про організацію та практичне використання груп громадських інспекторів у роботі Державтоінспекції управлінь міліції².

Застосування вказаної інструкції надало змогу створювати при Державтоінспекції групи громадських інспекторів і залучати їх до активної співпраці у справі боротьби з дорожніми пригодами. До того ж, громадських інспекторів залучали до виконання різноманітних практичних завдань під контролем державтоінспекторів, а саме: проведення бесід і лекцій із правил безпеки руху; здійснення нагляду за дотриманням правил вуличного руху та надання допомоги працівникам міліції при затриманні винних у скоєнні дорожніх пригод; надання допомоги постраждалим унаслідок аварій; участь у технічних оглядах автотранспорту тощо. Все ж, до самостійної роботи з нагляду за дорожнім рухом і проведення техоглядів громадських інспекторів не допускали.

Загалом же інструкція, затверджена наказом за № 0444, мала досить серйозний вплив на ефективність виконання покладених на органи ДАІ функцій боротьби з аварійністю. Тож, навіть на початку 50-х років ХХ ст. агітаційно-масова робота щодо безпеки дорожнього руху проводилася відповідно до неї³.

¹ Архів Управління інформаційних технологій (далі – Архів УІТ) при УМВС України в Луганській області, ф. 13, оп. 34, од. зб.4, спр. 39, арк. 20.

² ГДА МВС, ф. 45, оп. 1, арх. 172, арк. 134.

³ ГДА МВС, ф. 26, оп. 1, арх. 20, арк. 63.

Відомчі нормативно-правові акти й у подальшому відігравали суттєву роль у діяльності органів ДАІ у сфері боротьби з аварійністю. Необхідно зазначити, що з метою впорядкування руху автомобілів, зниження аварійності й поліпшення регулювання транспорту та пішоходів 27 листопада 1947 року МВС СРСР наказом за № 587 було затверджено Тимчасову інструкцію по організації руху транспорту та пішоходів¹.

Зазначена інструкція наголошувала на вивченні стану аварійності – виявленні прямих або побічних причин дорожньо-транспортних пригод, у переліку яких було акцентовано на відсутності регулювання руху за його значної інтенсивності, а також відмічено хибні прийоми регулювання, перевантаженість вулиць транспортом, недосконале планування і т.ін. Загалом, аналітичні дані надавали змогу прийняти рішення щодо обрання найбільш оптимального режиму руху на вулиці (заборона або обмеження руху), а також слугували підґрунтям для планування заходів щодо організації пікетів дорожнього нагляду, виставлення спеціальних постів тощо. З метою оптимізації та координації роботи командир підрозділу регулювання вуличного руху був підпорядкований начальнику Державтоінспекції управління міліції.

Вказана тимчасова інструкція позитивно вплинула на організацію руху транспорту та пішоходів і надала змогу знизити негативну динаміку аварійності. Так, у доповідній записці про стан ДТП по УРСР за другий квартал 1950 року наведений перелік заходів, ужитих відповідно до зазначеного наказу. Наприклад, у м. Сталіно вздовж центральної вулиці внаслідок знесення трамвайних опор осьовою лінією, вдалося підвищити швидкість руху, а на інших вулицях, завдяки зміненню транспортних потоків, – розвантажити їх². Аналогічних заходів щодо організації руху транспорту та пішоходів на автошляхах було вжито й у подальшому. Тож, упродовж третього кварталу цього ж року в м. Ворошиловграді після благоустрою вулиці Шевченка було змінено потоки руху вантажного та гужового транспорту, встановлено 75 вказівників "зупинка трамваю" на посадкових площадках, а в м. Сталіно здійснено розширення Садового проспекту, що надало змогу збільшити його пропускну спроможність транспорту та підвищити безпеку руху пішоходів³. Розглянуті заходи надали змогу

¹ Архів УІТ при ГУМВС України в Донецькій області, ф. 17, арх. 62, стр. 17, арж. 5/н.

² ГДА МВС, ф. 26, оп. 1, арх. 20, арж. 52.

³ Там само, арж. 92.

запобігти значній кількості дорожньо-транспортних пригод і зберегти людські життя.

Також Міністерство приділяло значну увагу справі боротьби з аварійністю не тільки відносно автотранспорту, підконтрольного організаціям республіки, але й суто відомчого автопарку. Це наочно простежується під час аналізу наказу МВС УРСР від 3 лютого 1947 року за № 33 "Про стан дорожніх пригод на автотранспорті органів Міністерства Внутрішніх Справ і посилення боротьби з ними". Видання такого нормативно-правового акта мало передумовою значну кількість автодорожніх пригод, скоєних автотранспортом Управлінь і військ МВС у 1946 році через зниження дисципліни серед водійського складу та відсутність належної вимогливості з боку керівництва підрозділів. Унаслідок цього було передбачено здійснити перевірку стану транспортної дисципліни водійського та командного складу; посилити нагляд за лінійною експлуатацією автотранспорту, а з представниками водійського складу провести 10-годинну програму технімуму з правил вуличного руху з подальшою перевіркою знання правил руху спеціальними комісіями за участю представників автоінспекції, безпосередньо на котрих були покладені всі контрольно-наглядові функції¹.

Загалом, Міністерство внутрішніх справ здійснювало систематичний аналіз роботи автомобільного транспорту свого відомства. Так, на основі аналізу діяльності упродовж 1951 року та першого кварталу 1952 р. було встановлено, що через відсутність належного контролю з боку керівників автогосподарств за експлуатацією і технічним обслуговуванням автомобілів аварійність із людськими жертвами на автотранспорті в господарствах Міністерства продовжувала залишатися незмінно високою. Це змусило МВС СРСР 28 липня 1952 року видати наказ за № 902 "Про аварійність на автотранспорті в господарствах МВС СРСР і заходи з її попередження"², метою якого було докорінне поліпшення організації використання автомобільного транспорту під час перевезення людей у автогосподарствах Міністерства і проведення систематичної боротьби з аварійністю на автотранспорті силами ДАІ, а також особового складу підрозділів Міністерства.

Що ж стосується найперших післявоєнних років, то з метою координування діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Міністерстві внутрішніх справ республіки проводилися зі-

¹ ГДА МВС, ф. 46, оп. 1, арх. 107, арк. 80-82.

² ГДА МВС, ф. 45, оп. 1, арх. 280, арк. 6/н.

брання працівників ДАІ. Так, 9-10 березня 1948 року в м. Києві відбулася нарада, в ході якої було проаналізовано роботу за 1947 рік. Основні її підсумки набули закріплення в наказі МВС УРСР від 22 березня 1948 року за №0079 "Про результати наради начальників Державтоінспекцій Управлінь міліції областей і міст УРСР за підсумками роботи в 1947 році та завдання на 1948 рік"¹, у якому йшлося про здійснення в 1947 році органами Державної автомобільної інспекції значного обсягу роботи в частині боротьби з аварійністю на автомобільному транспорті, посилення дисципліни в автогосподарствах і підготовки водійських кадрів тощо.

Втім, одночасно з позитивними моментами учасниками наради були викриті й недоліки діяльності органів Державтоінспекції. Насамперед, це вбачалося в недостатній ефективності певних заходів щодо боротьби з аварійністю в багатьох містах і областях, недооцінюванні начальниками УМВС важливості роботи цього підрозділу. Також була відзначена неприпустимість використання сил працівників ДАІ і відділів РВР не за призначенням. На додаток, було звернуто увагу на відсутність будь-яких дій зі створення необхідних умов для роботи вказаних відділів. Державтоінспекції ж Дніпропетровської, Сталінської та інших областей узагалі тривалий час були змушені працювати не забезпеченими службовими приміщеннями, що також справляло негативний ефект на виконання покладених функцій. У подальшому наказ МВС УРСР за №0079 був узятий за основу в роботі органів Державтоінспекції з боротьби з аварійністю на місцевому транспорті².

Грунтовний аналіз стану аварійності на автошляхах здійснювався не тільки на республіканському, а й на загальносоюзному рівні. Так, за результатами роботи органів міліції з боротьби з дорожніми пригодами на транспорті за 1947 рік був виданий наказ МВС СРСР від 26 квітня 1948 року за №00445 "Про посилення боротьби с дорожніми пригодами міського транспорту"³. Ним було передбачено посилення боротьби з аварійністю на міському транспорті та максимальне зниження кількості дорожніх подій із безпосереднім покладенням виконання цих завдань, щонайперше, на працівників Державтоінспекції та ВРВР. Додатково було наголошено на застосуванні до

¹ Архів УІТ при УМВС України в Луганській області, ф. 13, оп. 35, од. зб.1, стр. 40, арк. 67.

² ГДА МВС, ф. 26, оп. 1, арх. 16, арк. 3.

³ ГДА МВС, ф. 45, оп. 1, арх. 191, арк. 57-58.

порушників правил вуличного руху, а надто шоферів, більш суворих заходів адміністративного характеру, як-от: вилучення водійських посвідчень і притягнення до кримінальної відповідальності.

При проведенні ж заходів превентивного характеру було рекомендовано приділяти більшу увагу безпосередньому здійсненню масово-роз'яснювальних заходів, а саме: систематичному проведенню зібрань автопрацівників за участю місцевих партійно-радянських і профспілкових організацій із питань боротьби з аварійністю та ефективному залученню до цієї роботи громадськості.

У наказі також було зазначено про здійснення Державтоінспекцією роботи із упорядкування обліку порушень і стягнень водіїв, що зрештою надало змогу проводити постійний моніторинг ситуації в різних автогосподарствах, виявляти та попереджати негативні чинники аварійності.

Покладення в основу діяльності органів Державтоінспекції з боротьби з аварійністю на транспорті наказу МВС СРСР за №00445 і його чітке виконання в подальшому надало змогу зменшити кількість дорожніх подій і постраждалих. Наведену інформацію було відбито в доповідній записці від 24 квітня 1950 року за № 0/2/939/1 "Про дорожні пригоди на місцевому транспорті по УРСР і заходи Державтоінспекції по боротьбі з ними за 1-й квартал 1950 року". Ефективність такої роботи красномовно підтвердив приклад Ворошиловградської області, де кількість ДТП вдалося знизити на 15,8%, а постраждалих - на 35,7%¹.

Правове забезпечення діяльності органів ДАІ з боротьби з аварійністю відбувалося не тільки застосуванням наказів МВС СРСР, а й директивної вказівки ГУМ МВС СРСР від 5 червня 1948 року за № 6/Г-2463. МВС України також видало аналогічні накази з урахуванням ситуації на автошляхах республіки: від 22 березня 1948 року за № 0079 та від 29 квітня 1948 року за № 071 "Про стан дорожніх пригод на місцевому транспорті та про посилення заходів боротьби з ними"², які значно скоординували роботу органів міліції в означеній сфері.

Значним поступальним кроком у здійсненні правої регламентації діяльності органів ДАІ щодо боротьби з аварійністю в повоєнні роки стала Інструкція по нагляду за рухом транспорту та пішоходів, затверджена 3 грудня 1948 року наказом МВС СРСР за № 0742³. У ній

¹ ГДА МВС, ф. 26, оп. 1, арх. 20, арк. 1-3.

² ГДА МВС, ф. 26, оп. 1, арх. 4, арк. 278-279.

³ ГДА МВС, ф. 45, оп. 1, арх. 195, арк. 63.

зазначалося про попередження дорожніх пригод і порушень правил безпеки руху, забезпечення порядку та організованості руху транспорту й пішоходів, усунення причин, які знижують безпеку руху і спричиняють виникнення пригод на місцевому транспорті.

Було акцентовано увагу й на здійсненні силами ДАІ та працівників міськвідділів і громадськості масових перевірок дотримання учасниками дорожнього руху правил у найбільш пікові години, що надавало змогу зменшити кількість ДТП на аварійно-небезпечних ділянках.

Особливу увагу в Інструкції по нагляду за рухом транспорту та пішоходів звернено на боротьбу з такими видами порушень як: їзда з перевищенням швидкості та лівобіч вулиці; порушення правил перетинання перехресть; неправильне використання світла фар; керування в стані сп'яніння; небезпечний обгін; порушення правил перевезення людей вантажними автомобілями; перехід вулиць у невстановлених місцях тощо.

Стосовно ж особового складу Державтоінспекції слід зауважити, що він, здійснюючи нагляд за рухом, був зобов'язаний вивчати умови руху на закріплених дільницях автошляхів із метою поліпшення режиму руху; перевіряти наявність дорожніх сигнальних знаків, справний стан і охорону залізничних переїздів; поліпшувати умови перевезень пасажирів громадським транспортом тощо. Про всі виявлені недоліки за дня їх подальшого усунення інспектори були зобов'язані доповідати керівництву ДАІ або райвідділів, а в необхідних випадках вимагати вжиття відповідних заходів і від інших органів.

Для виконання покладених обов'язків і превенції порушень правил вуличного руху інспекторам автодорожнього нагляду, державтоінспекторам та іншому офіцерському складу міліції було надано право попереджати водіїв, пішоходів та інших користувачів транспорту, накладати на них штрафи на місці в розмірах, затверджених відповідними рішеннями місцевих рад, здійснювати на місці компостування талона до водійського посвідчення, вилучати у водіїв посвідчення на право керування транспортом за грубе порушення правил руху. Також необхідно було усувати від керування автотранспортом водіїв, які перебували у стані сп'яніння, або в разі відсутності посвідчення на право керування цим видом транспорту. У випадку ж виявлення технічних несправностей, що загрожують безпеці руху, було приписано забороняти експлуатацію машин, знімаючи державні номерні знаки або повертаючи машини в гараж для усунення дефектів.

Особливого значення набуває діяльність органів внутрішніх справ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на початку 1950-х років, що можна пояснити різким збільшенням чисельності автопарку країни та підвищенням інтенсивності руху. До того ж, у зв'язку з проведенням глибоких трансформацій у структурі органів державної влади певні реорганізаційні зміни відбулися і в Державтоінспекції. Так, 7 вересня 1953 року Міністерством внутрішніх справ СРСР керівникам управлінь міліції на місцях було надіслано відповідну вказівку за № 109 з метою посилення боротьби з дорожніми пригодами, більш ефективного проведення заходів щодо попередження порушень на автотранспорті та поглиблення оперативної взаємодії ДАІ та служби безпеки руху¹. У документі йшлося про покладення на Державтоінспекцію виконання завдань із попередження та припинення дорожніх пригод, для чого було передбачено передачу до неї апаратів безпеки руху, стройових підрозділів РВР, інспекторів міліцейської служби з дорожнього нагляду. Це надало змогу здійснити реорганізацію підрозділів, які забезпечували безпеку дорожнього руху, значно підвищивши ефективність їх діяльності та стабілізувавши ситуацію у сфері боротьби з аварійністю.

Однак ще до початку структурних перетворень у органах ДАІ Міністерством державної безпеки СРСР із метою підвищення ефективності зібрання та оформлення матеріалів дорожніх пригод, їх обліку й використання з подальшим розробленням заходів попередження аварійності на транспорті 1 квітня 1952 року наказом за № 190 було затверджено Інструкцію по обліку дорожніх пригод².

Аналіз положень Інструкції надає змогу стверджувати про ґрунтовне регламентування нею діяльності ДАІ в частині попередження аварійності. В розглядуваному документі відображені наступні заходи: організація та регулювання руху (п. 29); нагляд за рухом (п. 30); адміністративна практика (п. 31); притягнення водіїв до кримінальної відповідальності (п. 32); пропаганда серед різних груп населення правил безпеки руху й профілактична робота в автогосподарствах (п. 33); контроль за технічним станом транспорту та якістю підготовки і вихованням водійських кадрів (п. 34). Тобто, це рішення детально закріпило в правовому полі всі напрямки роботи органів ДАІ щодо попередження дорожньо-транспортних пригод в одному відомчому

¹ ГДА МВС, ф. 45, оп. 1, арх. 303, арк. 173.

² Архів УІТ при ГУМВС України в Донецькій області, ф. 17, арх. 162, спр. 22, арк. 6/н.

нормативному акті, а згодом сприяло реорганізації органів міліції в діяльності щодо боротьби з аварійністю.

Таким чином, правові основи функціонування органів ДАІ в повоєнний період відіграли істотну роль у справі виконання вищезазначених перед ними завдань у сфері боротьби з аварійністю. Наведений аналіз положень правових актів НКВС, МВС, МДБ, якими було детально регламентовано всі аспекти діяльності Державтоінспекції в зазначеній сфері, надав змогу стверджувати про приділення значної уваги функціонуванню системи забезпечення безпеки дорожнього руху як на загальносоюзному, так і на республіканському рівні. Активна правотворча діяльність органів внутрішніх справ стосовно функціонування Державної автомобільної інспекції з метою попередження дорожньо-транспортних пригод надала змогу створити правові засади такої роботи в подальшому та зберегти не одне людське життя. Сучасні реалії тільки підтверджують необхідність істотного поліпшення роботи в означеному напрямі як на відомчому, так і на загальнодержавному рівні. Це і має стати предметом подальших наукових досліджень.