

ТЕОРІЯ ТА ФІЛОСОФІЯ ПРАВА; ПОРІВНЯЛЬНЕ ПРАВОВИЗНАВСТВО; ІСТОРІЯ ПРАВА ТА ДЕРЖАВИ

УДК 351.74.08(477)«196»

DOI: <https://doi.org/10.32631/v.2025.1.01>

Володимир Анатолійович Греченко,

*доктор історичних наук, професор,
заслужений працівник освіти України,
Харківський національний університет внутрішніх справ,
кафедра гуманітарних дисциплін та українознавства (завідувач);*



<https://orcid.org/0000-0002-6046-0178>,

e-mail: grechenko18@gmail.com

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНСЬКІЙ РСР В СЕРЕДИНІ 1960-х РОКІВ

У 1960-ті роки проблема безпеки дорожнього руху в Україні набула великого соціального значення та державної ваги. Це було пов'язано зі значним зростанням кількості авто- і мототранспорту, тобто зі збільшенням інтенсивності руху на дорогах, наслідком чого стало збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод. Найбільше було зафіксовано порушень правил проїзду перехресть, а також правил обгону та маневрування. Саме в цей період були запроваджені єдині для всієї держави Правила руху вулицями і дорогами та набув чинності новий Державний стандарт «Знаки та покажчики дорожні». Остаточню були ліквідовані відділи регулювання вуличного руху, а їхні функції передані до Державної автомобільної інспекції.

Ключові слова: Україна, 1960-ті роки, Міністерство охорони громадського порядку, міліція, адміністративна діяльність, безпека дорожнього руху.

Оригінальна стаття

Постановка проблеми

Проблема забезпечення та покращення безпеки дорожнього руху була, є і буде гостроактуальною для будь-якої держави з того часу, як було винайдено автомобіль. Це спричинено значним зростанням за останні десятиліття кількості джерел підвищеної небезпеки, насамперед транспортних засобів, та підвищенням конкретних вимог до осіб, які керують ними. На нинішньому етапі соціально-економічного розвитку в Україні гостро стоїть питання запобігання аварійності, дорожньо-транспортному травматизму та смертності, оскільки наша держава за рівнем смертності від дорожньо-транспортних пригод посідає п'яте місце в Європі, що є високим негативним показником. Слід зазначити, що у сфері профілактики дорожньо-транспортних

пригод у країні накопичено значний позитивний досвід, корені якого сягають, зокрема, 1960-х років.

Стан дослідження проблеми

Досліджувана проблема знайшла своє певне висвітлення в докторських дисертаціях С. М. Гусарова [1], Т. О. Гуржія [2], монографіях Б. Ю. Бурбелі, А. П. Головіна, С. І. Сасенка [3] та Л. І. Сопільника [4], змістовній методичній розробці В. І. Вариводи, Д. А. Євдокимова, В. Г. Сюравчика, О. М. Жука, І. І. Риндюка [5], кандидатських дисертаціях Д. Д. Бойка [6], С. І. Будника [7], Л. Ю. Веселової [8], О. С. Петренка [9], статті В. А. Греченка і С. І. Суботи [10]. Але в усіх них (за винятком останньої статті) розглядаються теоретико-правові та практичні аспекти проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху, як правило, на сучасному етапі, а історико-правничий аспект цієї теми фактично не розглядається або лише згадується.

Мета і завдання дослідження

Мета статті полягає в тому, щоб проаналізувати історичний досвід діяльності міліції республіки щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в 1960-ті роки. Поставлена мета передбачає вирішення таких завдань:

- визначити основні напрями діяльності міліції Української РСР щодо профілактики безпеки дорожнього руху;
- проаналізувати нормативно-правове регулювання діяльності Державної автомобільної інспекції у вказаний період;
- охарактеризувати види адміністративно-правових засобів забезпечення дорожнього руху.

Наукова новизна дослідження

Вперше в історико-правничій літературі розкрито основні аспекти діяльності міліції УРСР щодо профілактики, забезпечення та посилення безпеки дорожнього руху в республіці у 1960-ті роки. Узагальнено головну мету і першочергові напрями політики держави щодо забезпечення безпеки дорожнього руху на вказаному етапі історичного розвитку країни. Дістав подальшого розвитку науковий підхід до забезпечення безпеки дорожнього руху в історичному ракурсі. Ці проблеми вивчалися комплексно, з урахуванням системних взаємозв'язків та в контексті стратегічного планування, правового й організаційного забезпечення діяльності органів міліції у досліджуваній період.

Виклад основного матеріалу

Важливим напрямом роботи міліції в 1960-ті роки залишалося запобігання дорожньо-транспортним пригодам та боротьба з порушеннями правил дорожнього руху. Ці проблеми ще більше актуалізувалися з роками, оскільки виробництво транспортних засобів у СРСР у

1950–1970 роках, зокрема й у досліджуваній період, значно зросло, що видно з таблиці 1.

Таблиця 1

**Зростання виробництва транспортних засобів у СРСР
у 1950–1970 роках¹**

Рік	Автомобілі вантажні, тис. шт.	Автомобілі легкові, тис. шт.	Авто- буси, тис. шт.	Тролей- буси, шт.	Мотоцикли і моторолери, тис. шт.
1950	294,402	64,554	3,939	171	123,1
1960	362,008	138,822	22,761	610	552,7
1970	524,507	344,248	47,363	2238	833

Як бачимо, виробництво вантажних автомобілів за цей час збільшилося в 1,8 раза, легкових – у 5,3 раза, автобусів – у 12 разів, тролейбусів – у 13 разів, мотоциклів та моторолерів – у 6,8 раза, що було дуже значним зростанням, а отже, ускладнило ситуацію на дорогах.

У конкретних обставинах поширення та посилення адміністративно-командних методів управління державою, які настали після завершення періоду часткової лібералізації радянського політичного режиму та поступового згортання «відлиги» (після 1964 року), кількість завдань, що покладалися на Державну автомобільну інспекцію (далі – ДАІ), постійно збільшувалася, а загальна система забезпечення безпеки дорожнього руху, яка сформувалася до першої половини 1960-х років, уже не справлялася з новими завданнями, які виникли у зв'язку зі збільшенням інтенсивності насамперед автомобільного руху. Безпека дорожнього руху в цей історичний відрізок часу все більше ставала соціальною проблемою першочергової державної важливості, яка вимагала нових комплексних заходів. І такі заходи почали поступово впроваджуватися. Ще в першій половині 1960-х років набули чинності єдині для всієї держави Правила руху вулицями і дорогами, 1 липня 1963 року був запроваджений новий Державний стандарт 10807-64 «Знаки та покажчики дорожні», а також єдиний стандарт на розпізнавальний знак для транспортних засобів, що беруть участь у міжнародному русі. У середині 1960-х років відбувалася ліквідація відділів регулювання вуличного руху, а їхні повноваження були передані до ДАІ.

¹ Виробництво автомобілів в СРСР. URL: <https://su90.ua/automotive.html> (дата звернення: 13.01.2025).

28 жовтня 1963 року Рада Міністрів Української РСР затвердила Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства охорони громадського порядку УРСР, у якому були окреслені основні цілі та завдання цього органу.

Цим документом було передбачено, що ДАІ входить до складу органів міліції Міністерства охорони громадського порядку Української РСР і покликана забезпечувати безпеку руху транспорту та пішоходів на вулицях і дорогах, сприяти покращенню технічного стану автотранспорту та вести його кількісний і якісний облік [11, с. 31].

Крім того, конкретно визначалися права державних автомобільних інспекторів. Вони могли:

а) безперешкодно відвідувати транспортні господарства, давати керівникам зазначених господарств рекомендації щодо проведення заходів із запобігання аварійності та утримання транспортних засобів у справному стані;

б) зупиняти транспортні засоби, вимагати від осіб припинення порушень правил руху, накладати на порушників у передбачених законом випадках адміністративні стягнення;

в) усувати від керування транспортними засобами осіб, які перебувають у нетверезому стані, які не мають права керувати цим видом транспортних засобів, які грубо порушують правила руху;

г) забороняти експлуатацію транспортних засобів, технічний стан яких загрожує безпеці руху, або транспортних засобів, що не мають пристроїв для придушення перешкод радіоприйманню, а також автомобілів із несправними або неопломбованими спідометрами чи з шинами, що підлягають ремонту для відновлення (із зняттям, у разі необхідності, номерних знаків до усунення несправностей).

Доволі цікавою була шкала накладення штрафів за порушення правил, що забезпечували безпеку руху автотранспорту і міського електротранспорту, та правил користування цими видами транспорту. Співробітники ДАІ могли накладати адміністративні штрафи в таких розмірах: міліціонери-регулювальники – до 50 копійок, інспектори дорожнього нагляду – до 3 рублів, державні автомобільні інспектори – до 10 рублів (на той час це була вже досить значна сума!), начальники відділів (відділень) ДАІ – до 30 рублів (на посадових осіб). Штрафи в розмірі до 1 рубля стягувалися на місці¹. Така

¹ Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства охорони громадського порядку УРСР // Міністерство внутрішніх справ України: події, керівники, документи та матеріали (1917–2017 рр.): наук. вид. : у 6 т. / авт. кол.: М. Г. Вербенський, О. Н. Ярмиш, В. О. Криволапчук та ін. ; за заг. ред. А. Б. Авакова. Київ ; Харків : Мачулін, 2016. Т. 6: Міністерство внутрішніх справ – Міністерство охорони громадського порядку Радянської України в

система створювала передумови для зловживань та корупції серед працівників ДАІ.

Саме в 1960-ті роки почалося впровадження індикаторних трубок для виявлення ступеня алкогольного сп'яніння водіїв, почалося будівництво перших стаціонарних постів нагляду за дотримання правил дорожнього руху на замських дорогах. Були спроектовані та вироблені перші екзаменаційні апарати для оцінювання теоретичних знань тих, хто прагнув отримати водійське посвідчення.

30 вересня 1963 року Президією Верховної Ради СРСР було ухвалено Указ «Про адміністративну відповідальність за порушення Правил руху вулицями та дорогами Союзу РСР». Згідно з ним за ці порушення могли накладати адміністративні штрафи в таких розмірах:

а) за випуск на лінію технічно несправних транспортних засобів, за допуск до керування транспортними засобами водіїв у нетверезому стані або без відповідного посвідчення на право керування ними, за нежиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху транспорту і пішоходів на окремих ділянках вулиць та доріг, якщо їх використання загрожує безпеці руху, – до 30 рублів (на посадових осіб);

б) за керування транспортними засобами з несправностями, що загрожують безпеці руху; за порушення правил перевезення людей на вантажних автомобілях; за експлуатацію транспортних засобів, які не зареєстровані у встановленому порядку в ДАІ або з яких знято номерні знаки; за керування транспортними засобами особами, які не мають відповідних посвідчень на право керування або позбавлені водійського посвідчення; за передачу керування транспортними засобами особам, які не мають відповідних посвідчень на право керування або перебувають у нетверезому стані; за інші грубі порушення правил руху, які спричинили чи могли спричинити тяжкі наслідки, – до 10 рублів. Штрафи, що накладалися в адміністративному порядку за зазначені дії, не мали застосовуватися в разі, коли винні особи, відповідно до чинного законодавства, підлягали кримінальній відповідальності¹.

період деєталінізації та подальших реорганізацій (5 березня 1953 р. – грудень 1968 р.). С. 680–682.

¹ Перелік порушень правил руху по вулицях і дорогах Союзу РСР, які тягнуть за собою накладення штрафів в адміністративному порядку : від 30.09.1963 // Міністерство внутрішніх справ України: події, керівники, документи та матеріали (1917–2017 рр.) : наук. вид. : у 6 т. / авт. кол.: М. Г. Вербецький, О. Н. Ярмиш, В. О. Криволапчук та ін. ; за заг. ред. А. Б. Авакова. Київ ; Харків : Мачулін, 2016. Т. 6: Міністерство внутрішніх справ – Міністерство охорони громадського порядку Радянської України в період деєталінізації та подальших реорганізацій (5 березня 1953 р. – грудень 1968 р.). С. 677.

8 лютого 1964 року Президія Верховної Ради УРСР ухвалила Указ «Про посилення відповідальності водіїв автотранспорту і міського електротранспорту за пересування транспортними засобами у нетверезому стані та інші порушення правил безпеки руху транспорту». Ним було передбачено, що водії автототранспорту, зокрема й ті, які не є працівниками транспорту, а також водії міського електротранспорту за керування транспортними засобами в нетверезому стані позбавляються права керування транспортними засобами на строк до двох років. У разі повторного керування транспортними засобами в нетверезому стані протягом п'яти років винні особи позбавлялися права керування транспортними засобами на строк від двох до п'яти років. За грубі порушення правил руху водіями автототранспортних засобів, тролейбусів і трамваїв, а також за використання автомобілів і мотоциклів із метою особистої наживи винні особи могли бути позбавлені права керування цими видами транспортних засобів на строк до шести місяців.

Зазначені заходи адміністративного впливу не повинні були застосовуватися в разі, коли винні особи, відповідно до чинного тоді законодавства, підлягали кримінальній відповідальності. У разі, якщо власники автототранспортних засобів (крім мотоциклів), які належали їм на правах особистої власності, позбавлялися права керувати цими засобами, але продовжували користуватися ними, а також у разі повторного (протягом п'яти років) керування транспортними засобами в нетверезому стані, автототранспортні засоби могли бути вилучені у власників за постановою суду і в установленому порядку реалізовані з поверненням власникові виручених коштів, за вирахуванням витрат на реалізацію зазначених заходів¹.

Ухвалення цих нормативно-правових актів було дуже своєчасним, оскільки кількість порушень правил дорожнього руху в цей період залишалася доволі значною. Якою була ситуація у цій сфері на початку 1965 року, можна побачити з таких даних. Усього було виявлено 355 774 порушення правил руху та незаконного використання транспорту, допущені водіями. Порушення, пов'язані з перевищення швидкості руху транспорту, становили 10,1 % від загальної кількості порушень, порушення правил обгону та маневрування – 10,4 %; рух не правим боком вулиці, дороги – 3,7 %; порушення правил проїзду перехресть – 12,1 %; порушення правил проїзду залізничних переїздів –

¹ Про посилення відповідальності водіїв автотранспорту і міського електротранспорту за пересування транспортними засобами у нетверезому стані та інші порушення правил безпеки руху транспорту : Указ Президії Верховної Ради УРСР від 08.02.1964 // Історія міліції України в документах і матеріалах : у 3 т. / П. П. Михайленко, Я. Ю. Кондратьєв. Київ : Генеза, 1997. Т. 3. С. 427.

0,9 %; порушення правил користування світлом фар – 4,2 %; порушення правил зупинки та стоянки транспорту – 4,2 %; порушення правил перевезення людей на вантажних автомобілях – 4,3 %; керування транспортом у нетверезому стані – 2,1 %; керування транспортом без водійського посвідчення – 2,2 %; використання транспорту в особистих корисливих цілях – 1,1 %; інші порушення – 44,7 %.

За порушення правил руху було попереджено 100 890 осіб шляхом компостування талонів; піддано іспитам з правил дорожнього руху – 13 245 осіб, спрямовано матеріалів на розгляд колективів і товариських судів – 6 548 осіб, оштрафовано – 11 942 особи на суму 61 805 рублів. Отже, найпоширенішим заходом впливу, враховуючи ступінь порушення, було компостування талонів¹.

Як бачимо, найбільше було «інших порушень» – майже половина від загальної кількості. Але що це були за порушення в такій великій кількості? У звіті начальника ДАІ Міністерства охорони громадського порядку УРСР полковника міліції Микитюка, звідки ми взяли ці цифри, це чомусь не розшифровувалося. Друге місце посідали порушення правил проїзду перехресть, які завжди були дуже небезпечними, оскільки створювали безпосередню загрозу для життя учасників дорожнього руху. Третє – порушення правил обгону та маневрування.

Усього було виявлено 684 439 порушників правил дорожнього руху, зокрема: працівниками ДАІ-РВР та дорожніх відділень (ділянок) ДАІ – 89,3 %; дільничними уповноваженими та іншими працівниками міліції – 3,2 %; дружинниками, громадськими автоінспекторами та іншими представниками громадськості – 7,5 %. Із цих даних видно, що найбільший внесок у виявлення порушників дорожнього руху зробили працівники ДАІ, що було закономірним, адже це була їхня пряма функція.

Зростала кількість дорожньо-транспортних пригод зі смертельними наслідками. Так, у 1964 році на дорогах республіки загинуло 277 осіб, а лише за перший квартал 1965 року – вже 349. На першому місці за кількістю загиблих у першому кварталі 1965 року була Луганська область – 27 осіб, на другому – м. Київ – 24 особи, на третьому – Київська область – 22. Найменші показники смертельних випадків було зафіксовано в містах Дніпропетровськ, Львів, Донецьк, а також Чернігівська область – по 5 загиблих².

Органами міліції вживалися також заходи щодо запобігання дорожньо-транспортним пригодкам. Серед них були організаційні та профілактичні заходи. Так, лише за перший квартал 1965 року

¹ ГДА МВС України (Галузевий держ. архів МВС України). Ф. 26. Оп. 1. Спр. 79. Арк. 15–16.

² ГДА МВС України. Ф. 8. Оп. 1. Спр. 16. Т. 1. Арк. 8.

органами ДАІ УРСР було проведено 843 обласні, міські та районні наради автопрацівників з питань безпеки дорожнього руху, 1 491 нараду з керівниками автогосподарств на цю ж тематику, 1 443 бесіди з індивідуальними власниками автотранспорту щодо дотримання правил дорожнього руху, а також проведено 19 242 кіносеанси агіта-втомобілями на теми безпеки руху. Проведення агіткіносеансів було новим на той час методом, який викликав більший інтерес учасників і, очевидно, мав значніший ефект.

Висновки

Саме в 1960-ті роки проблема безпеки дорожнього руху в Українській РСР набула великого соціального значення та державної ваги. Це було пов'язано зі значним зростанням (у рази!) кількості авто- і мототранспорту, тобто зі збільшенням інтенсивності руху на дорогах, наслідком чого стало збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод. Найбільше було зафіксовано порушень правил проїзду перехресть, а також правил обгону та маневрування. Саме в цей період були запроваджені єдині для всієї держави Правила руху вулицями і дорогами, набув чинності новий Державний стандарт «Знаки та покажчики дорожні», а також єдиний стандарт на розпізнавальний знак для транспортних засобів, що беруть участь у міжнародному русі. Остаточно були ліквідовані відділи регулювання вуличного руху, а їхні функції передані до ДАІ. Було ухвалено та оприлюднено Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства охорони громадського порядку УРСР, у якому визначалися права та обов'язки її співробітників. Почалося впровадження індикаторних трубок для виявлення ступеня алкогольного сп'яніння водіїв, з'явилися перші стаціонарні пости ДАІ, які мали контролювати дотримання правил дорожнього руху на замських дорогах. Були запроваджені перші екзаменаційні апарати для оцінювання теоретичних знань кандидатів на отримання водійського посвідчення. У цей період неодноразово ухвалювалися нормативно-правові акти, які посилювали відповідальність за порушення правил дорожнього руху. За керування авто- і мототранспортом у нетверезому стані велика кількість водіїв у цей час була позбавлена права на керування, але найпоширенішим заходом покарання за порушення правил дорожнього руху було попередження шляхом компостування талонів. Крім того, матеріали за порушення спрямовувалися на розгляд трудових колективів і товариських судів, а з порушників стягувалися штрафи.

Список бібліографічних посилань: 1. Гусаров С. М. Адміністративно-юрисдикційна діяльність органів внутрішніх справ : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2009. 40 с. 2. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні

засади : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Дніпропетровськ, 2011. 40 с. **3.** Бурбело Б. Ю., Головін А. П., Сасенко С. І. Безпека дорожнього руху: механізм адміністративно-правового регулювання взаємодії суб'єктів забезпечення : монографія. Луганськ : РВВ ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка, 2011. 272 с. **4.** Сопільник А. І. Адміністративно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні : монографія. Харків : Золота миля, 2012. 337 с. **5.** Забезпечення Національною поліцією безпеки дорожнього руху: правові та організаційні аспекти : метод. рек. / В. І. Варивода, Д. А. Євдокимов, В. Г. Сюравич та ін. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2019. 110 с. **6.** Бойко Д. Д. Адміністративно-деліктне забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Дніпропетровськ, 2015. 20 с. **7.** Будник С. І. Адміністративно-правове забезпечення протидії правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2013. 20 с. **8.** Веселова А. Ю. Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Одеса, 2016. 21 с. **9.** Петренко О. С. Забезпечення безпеки дорожнього руху та громадської безпеки підрозділами ДАІ МВС України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2014. 21 с. **10.** Греченко В. А., Субота С. І. Діяльність міліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в 1950-х роках. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2024. № 2 (105), ч. 2. С. 11–22. DOI: <https://doi.org/10.32631/v.2024.2.01>. **11.** Греченко В. А. Основні аспекти реорганізації міліції на початку 1960-х рр. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2024. № 3 (106). С. 23–35. DOI: <https://doi.org/10.32631/v.2024.3.02>.

Надійшла до редколегії 23.01.2025

Прийнята до опублікування 01.03.2025



Grechenko V. A. Legal regulation of road safety in the Ukrainian SSR in the mid-1960s

In the 1960s, the problem of road safety in Ukraine acquired great social significance of state importance. This was due to a significant increase in the number of cars and motorcycles, that is, an increase in the intensity of traffic on the roads. This, in turn, led to an increase in the number of road accidents. The most common violations were violations of the rules of intersections, as well as violations of the rules of overtaking and maneuvering. It was during this period that uniform Rules for the entire state on streets and roads were adopted, a new standard "Road signs and indicators" came into force, as well as a single standard for a distinctive sign for vehicles participating in international traffic. The departments for regulating street traffic were finally liquidated, and their functions were transferred to the State Traffic Inspectorate. The introduction of indicator tubes to detect the degree of alcohol intoxication of drivers began, the first stationary traffic militia posts appeared, which were supposed to monitor compliance with traffic rules on country roads. The first examination devices

appeared to assess the theoretical knowledge of candidates for driver's licenses. For driving a car and motorcycle while intoxicated, a large number of drivers were deprived of the right to drive, but the most common punishment for violating traffic rules was a warning by composting tickets, materials for violations were sent to the consideration of labor collectives and comradesly courts, and fines were levied on violators. The main areas of activity of the executive branch in ensuring road safety include the technical improvement of cars and the creation of conditions for their high-quality technical maintenance, road construction and improving the equipment of roads with traffic management means, improving the training of drivers, and promoting road safety.

Keywords: Ukraine, 1960s, Ministry of Public Order, militia, administrative activities, road safety.

