

Historical transformation of criminal liability for violation of rules related to traffic or driving safety by drivers

Історична трансформація норм про кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Viktoriia Beschastna

Key words:

criminal liability, violation of rules related to traffic or driving safety by drivers, historical transformation.

Ключові слова:

кримінальна відповідальність, порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, історична трансформація.

Постановка проблеми. Нагальність розгляду проблеми підвищення безпеки дорожнього руху в Україні не викликає сумніву. Зазначене питання охоплює низку складників, пов'язаних із поліпшенням основ організаційно-правового забезпечення дорожнього руху, вдосконаленням матеріально-технічного забезпечення шляхів, дорожніх споруд і засобів контролю дорожнього руху, поліпшення рівня водійської дисципліни на шляхах тощо. Не останнє місце в цьому переліку посідає питання вдосконалення відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також передбачення адекватних та достатніх заходів впливу на осіб, які їх порушують. Проте завдання вироблення ефективних заходів кримінально-правової протидії порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту не можна вирішити без ретельного дослідження історичного досвіду встановлення кримінальної відповідальності за цей злочин та встановлення можливості впливу зазначених норм на поліпшення ситуації у сфері безпеки дорожнього руху. Так, дослідження та аналіз історичних етапів розвитку норм про кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, є сьогодні актуальним.

Метою статті є дослідження історичної трансформації норм про кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню окремих аспектів кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, присвятили свої роботи такі дослідники: С.В. Бабанін, А.А. Вознюк, С.В. Гізімчук, О.В. Євдомімова, О.С. Коробка, Г.С. Крайник, Є.В. Кузьмічова-Кисленко, В.В. Мизнікова, В.А. Мисливий, А.Є. Овчаренко, І.С. Печук та інші. Дисертаційну роботу Я.В. Матвійчук присвячено дослідженню порівняльно-правових аспектів кримінальної відповідальності порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Історично-правовий аспект зазначеного питання потребує окремого дослідження, враховуючи останні зміни до чинного законодавства України про кримінальну відповідальність.

Виклад основного матеріалу. Для цілей цього дослідження пропонуємо проаналізувати становлення норм про кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, за такими історичними етапами: 1) із середини XVII ст. до 1917 р. (період існування української козацької держави та приєднання території України до Російської Імперії); 2) із 1917 р. до 1991 р. (період Української Радянської Соціалістичної Республіки (далі – УРСР) і до цього Української Народної Республіки Рад); 3) із 1991 р. і дотепер (період незалежності України).

Перша згадка про порушення правил дорожнього руху як про злочин зустрічається ще у XVII ст., у період становлення української козацької держави XVII–XVIII століть. Так, ст. 17 глави XXII Соборного

уложення 1649 р. встановлювала кримінальну відповідальність за те, що будь-яка людина «с похвалы или с пьянства, или умыслом наскачет на лошади на чью жену, и лошадей ея стопчет и повалит, и тем ее обесчестит, или ея тем боем изувечит...». За таке діяння встановлювалось покарання тільки у вигляді смертної кари. Як казус, тобто невинувате заподіяння шкоди, кваліфікувались діяння людини, яка «без хитрощів» (за збігом певних обставин) не змогла утримати коня та заподіяла смерть іншій людині «потому что лошадей от чего испужався, и узду изорвав разнесет, и удержати ея будет немошно».¹

У 1754 році Уложеною комісією складено проект Кримінального уложення. До нормативного джерела цього періоду, що стосується взаємодопомоги громадян, можна віднести «Устав благочиния или полицейский» від 08.04.1782 р. Він передбачав покарання у вигляді смертної кари для усіх осіб, що, керуючи гужовою повозкою, своїми діями заподіяли смерть або іншу тяжку шкоду здоров'ю іншої людини.²

23.03.1839 р. для визначення міри покарання щодо селян, які нерідко ставали винуватцями дорожньо-транспортних пригод, був затверджений «Сільський Судовий Статут для державних селян». У його IV розділі «Про покарання за проступки проти законів та особистої безпеки» встановлювались покарання за швидку їзду вулицями, базарами, ярмарками та іншими місцями значного скупчення людей. У разі заподіяння шкоди іншій людині з винного стягувався штраф у розмірі від двадцяти п'яти до п'ятдесяти копійок сріблом, незалежно від відшкодування завданої шкоди потерпілому, а якщо від швидкої їзди гинула людина, то винного в цьому заарештовували.³

Пізніше кримінальна відповідальність за різні порушення правил пересування в містах і на дорогах нашої держави передбачалась основним кримінальним законом того часу, ухваленим у 1845 р. – «Уложенням про покарання кримінальні та виконавчі». У самостійних статтях цього закону встановлювалася відповідальність за дорожньо-транспортні пригоди, що спричинили нещасні випадки або пошкодження покриттів вулиць та шосе. Так, згідно з цим Уложенням, необачна та швидка їзда верхи або на якому-небудь екіпажі вулицями, площами та місцями, де можуть з'явитися люди, піддавалася грошовому стягненню у вигляді штрафу від десяти до п'ятнадцяти карбованців» з обов'язком компенсувати завдані потерпілій особі збитки.⁴

Уложення про покарання кримінальні та виконавчі 1845 р. встановлювала покарання не тільки за завдання збитків людині, але й за пошкодження доріг. Так, ст. 1474 зазначеного Уложення передбачала кримінальну відповідальність за пошкодження дороги першого чи другого класу у всю її ширину або ширину не меншу ніж дві третини та передбачала покарання у вигляді штрафу у розмірі від двох до п'яти карбованців. За пошкодження дороги третього чи четвертого класів у всю її ширину або ширину не меншу ніж дві третини каралося накладенням стягнення у вигляді штрафу в розмірі від одного до трьох карбованців.⁵

Починаючи з кінця XIX століття, з появою двигуна внутрішнього згорання відбулося зародження автомобільної промисловості, яка дуже стрімко почала розвиватися в країнах Північної Америки та Західної Європи. На теренах нашої держави перший автомобіль з'явився приблизно у 1910 році. Спочатку поява автомобіля сприймалася як надзвичайне явище, а його рух регламентувався різними правовими нормами, що забезпечують громадську безпеку.⁶

Після революції 1917 р. і проголошення в 1919 р. УРСР 23.08.1922 р. був ухвалений перший КК УРСР. Ст. 218 Гл. VIII «Порушення правил, що охороняють народне здоров'я, громадську безпеку та публічний порядок» КК УРСР 1922 р. встановлювала кримінальну відповідальність за «невиконання чи порушення правил, установлених законом чи обов'язковою постановою для охорони порядку і безпеки руху по залізницях і водних шляхах сполучення». Постановою Всеукраїнського Центрального Виконавчого Комітету (далі – ВЦВК) від 10.10.1923 р. внесено зміни до цієї статті, після чого в ній була передбачена відповідаль-

¹ Индова Е.И. Российское законодательство X–XX ст. Москва: Юридическая литература, 1987. С. 249–250.

² Индова Е.И. Российское законодательство X–XX ст. Москва: Юридическая литература, 1987. С. 249–250.

³ Любимов Л.В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Волгоград, 2005. С. 4–15.

⁴ Любимов Л.В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Волгоград, 2005. С. 15–16.

⁵ Любимов Л.В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Волгоград, 2005. С. 16.

⁶ Любимов Л.В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Волгоград, 2005. С. 24.

ність за охорону порядку і безпеки руху і сухопутними шляхами сполучення⁷. За скоєння цього злочину передбачалося покарання у вигляді примусових робіт або штрафу в розмірі до 300 карбованців золотом⁸.

У 1927 р. був ухвалений новий КК УРСР, однак перша його редакція не містила норми, що передбачала кримінальну відповідальність за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху. Однак уже 19.06.1929 р. постановою ВЦВК та Ради Народних Комісарів УРСР вищезазначений КК був доповнений ст. 96-1, яка встановлювала кримінальну відповідальність за порушення встановлених обов'язковими для виконання кожної людини постановами Народного комісаріату шляхів сполучення, правил безпеки руху, охорони майна на транспорті, попередження та припинення незаконного заволодіння транспорту, якщо це потягло настання тяжких наслідків. Покарання за скоєння цього виду злочину призначалось у вигляді позбавлення волі строком на три роки або штрафом у розмірі до трьох тисяч карбованців⁹. У 1932 р. постановою ВЦВК та Ради Народних Комісарів УРСР до ст. 96-1 КК УРСР 1927 р. внесено зміни, відповідно до яких передбачалася відповідальність за порушення встановлених обов'язковими постановами Народного комісаріату шляхів сполучення, Народного комісаріату водного транспорту, Все-союзного центрального управління шосейних і ґрунтових доріг та автомобільного транспорту та їх органів правил про охорону порядку і безпеки руху, охорони майна транспорту, попередження і припинення незаконного використання транспорту, а також проведення санітарних і протипожежних заходів, якщо порушення спричинило тяжкі наслідки¹⁰.

Наступним важливим кроком у встановленні кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил було ухвалення нового КК УРСР 1960 р., в якому ст. 215 гл. X «Злочини проти громадської безпеки, громадського порядку та народного здоров'я» була передбачена відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації автотранспорту і міського електротранспорту працівником транспорту¹¹. У 1968 р. Указом Президії Верховної Ради УРСР надана нова редакція зазначеної норми: ст. 215 отримала назву «Порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» і встановила відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило потерпілому легкі чи середньої тяжкості тілесні ушкодження або заподіяло істотну матеріальну шкоду (ч. 1). Зазначена норма також передбачала відповідальність за кваліфікований склад цього злочину – ті самі дії, якщо вони спричинили смерть потерпілого або заподіяння йому тяжкого тілесного ушкодження (ч. 2) та особливо кваліфікований склад – у разі спричинення загибелі кількох осіб (ч. 3).¹² Тим же указом КК УРСР 1960 р. доповнено ст. 215-1 «Керування транспортними засобами в стані сп'яніння», яка передбачала відповідальність за керування автотранспортним чи міським електротранспортним засобом, трактором або іншою самохідною машиною в стані сп'яніння особою, яка позбавлена прав водія за таке порушення, або керування зазначеними транспортними засобами в стані сп'яніння особою, що не мала прав водія, до якої протягом року було застосовано захід адміністративного стягнення за таке порушення¹³. У 1985 р. ст. 215-1 КК УРСР 1960 р. встановила відповідальність за керування транспортним засобом особою, яка перебуває в стані сп'яніння, вчинене повторно протягом року (ч. 1), встановлюючи адміністративну преюдицію щодо цього діяння. Ця ж норма мала кваліфікований склад та встановлювала відповідальність за ті ж дії, вчинені особою, раніше судимою за злочин, передбачений цією статтею (ч. 2).¹⁴

Після 1968 р. до ст. 215 КК УРСР 1960 р. неодноразово вносилися зміни, які стосувалися запровадження більш суворих покарань за вчинення цього злочину та зміни переліку транспортних засобів, за порушення правил безпеки руху та експлуатації яких установлювалася відповідальність. Так, у 1985 р. словосполучення «автотранспортним чи міським електротранспортним засобом, трактором або іншою

⁷ Бабанін С.В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних та транспорті правил: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Дніпропетровськ, 2008. С. 24

⁸ Михайленко П.П. Боротьба зі злочинністю в Українській СРСР 1917–1925 рр. Київ, 1966. С. 495.

⁹ Михайленко П.П. Боротьба зі злочинністю в Українській СРСР 1926–1967 рр. Київ, 1967. С. 501

¹⁰ Михайленко П.П. Боротьба зі злочинністю в Українській СРСР 1926–1967 рр. Київ, 1967. С. 580

¹¹ Мисливий Володимир Андрійович. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження): дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.08. Київ, 2005. С. 49.

¹² Про внесення змін і доповнень до Кримінального кодексу Української РСР: указ Президії Верховної Ради УРСР від 2 жовтня 1968 р. N 1198-VII. Відомості Верховної Ради, 1968, N 41, ст. 273.

¹³ Про внесення змін і доповнень до Кримінального кодексу Української РСР: указ Президії Верховної Ради УРСР від 2 жовтня 1968 р. N 1198-VII. Відомості Верховної Ради, 1968, N 41, ст. 273.

¹⁴ Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів Української РСР: указ Президії Верховної Ради УРСР від 1 серпня 1985 р. N 704-XI. Відомості Верховної Ради, 1985, N 33, ст. 787.

самохідною машиною» замінено узагальненим терміном «транспортним засобом» та ст. 215 КК 1960 р. була доповнена приміткою, яка визначала, що слід розуміти під цим ним¹⁵.

Після здобуття Україною незалежності КК УРСР 1960 р. продовжував діяти ще десять років. У 1991 р. ст. 2 5-1 не було враховано на підставі Указу Президії Верховної ради України № 1818-12. У 1992 р. з диспозиції ст. 215 КК вилучено настання такого альтернативного суспільно небезпечного наслідку, як істотна матеріальна шкода, і кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту почала наставати лише на спричинення особою, що керує транспортним засобом, шкоди здоров'ю потерпілого (легких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень (у некваліфікованому складі))¹⁶. Із 1995 р. розмір покарання за цей злочин у вигляді штрафу почав обраховуватися не в карбованцях, а в прив'язці до мінімального розміру заробітної плати.¹⁷

Від початку створення проекту нового КК України у 1998 р., законодавцем запропоновано вилучити з диспозиції аналізованої норми такий суспільно небезпечний наслідок, як легкі тілесні ушкодження, і мінімальна шкода здоров'ю, передбачені у ст. 261 «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» проекту КК України № 1029 від 12.05.1998 р., вперше була встановлена на рівні середньої тяжкості тілесних ушкоджень.¹⁸ Крім того, ст. 262 вищевказаного проекту КК України запропоновано повернути кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка в стані сп'яніння керує транспортним засобом, якщо зазначені діяння заподіяли потерпілому легкі тілесні ушкодження або матеріальну шкоду¹⁹. Проте вже під час наступного читання цього проекту КК зазначену норму було вилучено з нього.

05.04.2001 р. ухвалено нову редакцію КК України, в якій у ст. 286 КК Розділу XI Особливої частини «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» передбачено кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом²⁰. Порівняно зі ст. 215 КК 1960 р., було декриміналізовано порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, що спричинило потерпілому легкі тілесні ушкодження, що є логічним, ураховуючи відсутність кримінальної відповідальності за необережне їх спричинення. КК України 2001 р. продовжив історичну традицію щодо неврахування наслідків у вигляді матеріальної шкоди для кваліфікації вказаного злочину, а також урахував розташування кваліфікувальних обставин за принципом збільшення тяжкості наслідків життю та здоров'ю потерпілих. Також законодавець установив різні види покарання за скоєння схожих злочинів задля дотримання принципу справедливості під час призначення покарання, а також можливості його індивідуалізації. Про диференційований підхід до встановлення покарань за цей злочин свідчать і зміни, внесені до КК України 2001 р. у 2008 р. Вони стосувалися збільшення розміру покарання у вигляді штрафу, передбаченого ч. 1 цієї статті²¹, а також зменшення строку покарання у вигляді позбавлення волі, передбаченого в ч. 3 цієї статті²².

Новим етапом становлення норм про кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, стало внесення змін до ст. 286 КК проектом закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо

¹⁵ Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів Української РСР: указ Президії Верховної Ради УРСР від 1 серпня 1985 р. N 704-XI. Відомості Верховної Ради, 1985, N 33, ст. 787.

¹⁶ Про внесення доповнень і змін до Кримінального кодексу України, Кримінально-процесуального кодексу Української РСР і Кодексу Української РСР про адміністративні правопорушення: закон України від 7 липня 1992 р. N 2547-XII. Відомості Верховної Ради України, 1992, N 39, ст. 570.

¹⁷ Про внесення змін до законодавчих актів України щодо застосування кримінальних покарань у вигляді штрафу: закон України від 8 лютого 1995 р. N 41/95-ВР. Відомості Верховної Ради України, 1995, N 8, ст. 53.

¹⁸ Проект Кримінального кодексу України від 12 травня 1998 року № 1029. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=3865 (дата звернення: 01.03.2019).

¹⁹ Проект Кримінального кодексу України від 12 травня 1998 року № 1029. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=3865 (дата звернення: 01.03.2019).

²⁰ Кримінальний кодекс України від 05 квітня 2001 р. № 2341-III URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення: 01.03.2019).

²¹ Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: закон України 24 вересня 2008 року N 586-VI. Відомості Верховної Ради України, 2009, N 10-11, ст. 137.

²² Про внесення змін до Кримінального та Кримінально-процесуального кодексів України щодо гуманізації кримінальної відповідальності: закон України 15 квітня 2008 року N 270-VI. Відомості Верховної Ради України, 2008, N 24, ст. 236.

спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень, ухваленим Верховною Радою України 22.11.2018 р.²³. 07.12.2018 р. його направлено на підпис Президентів України, проте чинності він наразі не набув. У ньому передбачено збільшення штрафу як основного виду покарання та обов'язкове позбавлення права керувати транспортними засобами на строк до трьох років за вчинення діяння, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК. Крім того, проект закону ст. 286-1 запроваджує відповідальність за керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, історичні етапи існування якої у вітчизняному законодавстві зазначені вище.

Висновки. Останніми роками динаміка внесення змін у чинне законодавство України про кримінальну відповідальність є досить високою. Не є винятком аналізована в цій статті норма щодо кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Історичні трансформації зазначеної норми містять численні приклади зміни формулювання диспозиції цієї норми, зокрема як посилення, так і часткового пом'якшення покарання за цей злочин. Уважаємо, що під час аналізу змін до чинного КК України, запропонованих проектом закону, ухваленим Верховною Радою України 22.11.2018 р., має обов'язково бути враховано історичний досвід установлення кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, у попередні роки існування української держави. Крім того, враховуючи генетичний зв'язок аналізованого злочину з нормою про порушення правил дорожнього руху в стані алкогольного або наркотичного сп'яніння, вважаємо важливим урахування історичного досвіду практики застосування та співвідношення зазначених норм.

Анотація

У статті розглянуто основні історичні етапи становлення норм про кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Приділено увагу змінам диспозиції аналізованої норми та покарання за її порушення на різних етапах розвитку української держави. Визначено перспективи внесення змін до зазначеної норми законопроектом про кримінальні проступки.

Summary

The article reviews main historical stages of establishing the norm on criminal liability on violation of rules related to traffic or driving safety by drivers. The article draws attention to amendments to disposition of the analyzed norm and punishment for its infringement on different stages of development of Ukrainian state. It defines perspectives of amending this norm according to the Bill on criminal misdemeanors.

Використана література:

1. Индова Е.И. Российское законодательство X–XX ст. Москва, Юридическая литература, 1987. 528 с.
2. Любимов Л.В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Волгоград, 2005. 234 с.
3. Бабанін С.В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних та транспортних правил: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Дніпропетровськ, 2008. 238 с.
4. Михайленко П.П. Боротьба зі злочинністю в Українській СРСР 1917–1925 рр. Київ, 1966. 832 с.
5. Михайленко П.П. Боротьба зі злочинністю в Українській СРСР 1926–1967 рр. Київ, 1967. 952 с.

²³ Проект закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень». URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63928 (дата звернення: 01.03.2019).

6. Мисливий Володимир Андрійович. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження): дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.08. Київ, 2005. 478 с.
7. Про внесення змін і доповнень до Кримінального кодексу Української РСР: указ Президії Верховної Ради УРСР від 2 жовтня 1968 р. N 1198-VII. *Відомості Верховної Ради*, 1968, N 41, ст. 273.
8. Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів Української РСР: указ Президії Верховної Ради УРСР від 1 серпня 1985 р. N 704-XI. *Відомості Верховної Ради*, 1985, N 33, ст. 787.
9. Про внесення доповнень і змін до Кримінального кодексу України, Кримінально-процесуального кодексу Української РСР і Кодексу Української РСР про адміністративні правопорушення: закон України від 7 липня 1992 р. N 2547-XII. *Відомості Верховної Ради України*, 1992, N 39, ст. 570.
10. Про внесення змін до законодавчих актів України щодо застосування кримінальних покарань у вигляді штрафу: закон України від 8 лютого 1995 р. № 41/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*, 1995, № 8, ст.53.
11. Проект Кримінального кодексу України від 12 травня 1998 року № 1029. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=3865 (дата звернення: 01.03.2019).
12. Кримінальний кодекс України від 05 квітня 2001 р. № 2341-III URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення: 01.03.2019).
13. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України 24 вересня 2008 року N 586-VI. *Відомості Верховної Ради України*, 2009, № 10-11, ст. 137.
14. Про внесення змін до Кримінального та Кримінально-процесуального кодексів України щодо гуманізації кримінальної відповідальності: Закон України 15 квітня 2008 року N 270-VI. *Відомості Верховної Ради України*, 2008, № 24, ст. 236.
15. Проект закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень». URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63928 (дата звернення: 01.03.2019).