Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского
Юридические науки. – 2022. – Т. 8 (74). № 2. – С. 342-347.

УДК 34

РАЗВИТИЕ НОРМ ПРАВА, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИХ УПРАВЛЕНИЕ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АВТОТРАНСПОРТА В ФИНЛЯНДИИ В КОНЦЕ XIX – ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XX В.

Змерзлый Б. В.

Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского

В статье указано, что правовое регулирование эксплуатации и деятельности автомобильного транспорта в Финляндии прошла несколько этапов. Первый относится к периоду до 1914 г., когда такое регулирование происходило на уровне регионов и городов, с самостоятельными правилами. Второй – период Первой мировой войны, когда появились первые комплексные нормативные акты, регулирующие эксплуатацию авто и мототранспорта. Третий этап включает время от обретения независимости до начала Второй мировой войны и характеризуется появление комплексного, общегосударственного подхода, ознаменован введением в 1926 г. общих для всей страны правил дорожного движения, вступления в силу парижского Международного соглашения о мототранспорте, появление ряда межгосударственных соглашений, развитие внутреннего отраслевого законодательства.

Ключевые слова: Республика Финляндия, автомобильный транспорт, правовое регулирование, правила дорожного движения, соглашения.

Путь к признанию автомобиля в качестве полноправного транспортного средства, как установление норм его эксплуатации прошли длительный путь, имея свою специфику в каждой стране.

Так, в истории автомобилестроения часто упоминается, что в некоторых районах Швейцарии на заре автомобильной эры автомобили были полностью запрещены. В 1900 г. в кантоне Граубюнден в восточной части запрет был окончательно отменен на референдуме в 1925 г. [1, с. 18-19]. В других странах мира были попытки запретить автомобильное движение с самого начала, однако, к примеру, в США, с целью безопасности дорожного движения, уже был закон о дорожном движении, принятый еще до изобретения современного автомобиля.

В Финляндии право на передвижение автомобилей было урегулировано еще до его появления. Инженер К. К. Коллин в 1898 г. приобрел для своей конной фермы Хуовила в Кяркёле локомобиль, который использовался для перевозки грузов на близлежащую железнодорожную станцию. Вес этой конструкции составлял 7 тонн.

Металлические шины данного устройства, естественно, пробили дорожное покрытие, и после жалоб губернатор провинции Хяме запретил движение автотранспорта по дорогам своей провинции. Тем не менее, Коллин обжаловал это решение в экономическом отделе Сената, который вынес многостороннее решение по апелляции. С одной стороны, запрет губернатора не был отменен, потому что локомотив явно угрожал общественному дорожному движению. Однако, в то же время инженеру Коллину было поручено сделать доклад губернатору, чтобы он мог предписать средства, с помощью которых локомотив мог двигаться по дороге общего пользования, не создавая опасности для других участников движения. Кроме того, Департамент финансов Сената перечислил ряд возможностей, которые губернатор мог использовать при назначении средств [2]. Автомобилистам разрешили передвигаться

по финским дорогам при условии, что они предварительно узнают у властей, как сделать это безопасно, не подвергая опасности других людей.

По мнению финских исследователей, первые правила, регулирующие автомобильное движение, можно использовать для оценки того, что считалось проблематичным в автомобильном движении, так как финская бюрократия работала через петиции и жалобы.

С развитием автомобилизации в 1906 г. начали появляться провинциальные правила порядка для автомобильного движения. Примерно в то же время некоторые мировые судьи стали издали собственные правила эксплуатации автомобильного транспорта. Самые первые частные автомобилисты не породили широкой потребности в правилах дорожного движения [3], правила же устанавливались для профессионального вождения. Название первого кодекса поведения «Правила порядка, изданные исполняющим обязанности губернатора Оулуской губернии 10 августа 1906 г. фермеру К. Е. Каллиосалми и сыну фермера Яакко Ямся, обратившимся за разрешением на движение» [4].

Губернатор провинции получил заявление поступило в канцелярию губернатора уезда, по которому власти должны были занять определенную позицию. В этом случае действующий губернатор И. Ялас решил издать общие правила, точное толкование которых оставалось на усмотрение губернатора и полиции. В результате шесть из семи статей, касающихся автомобильного транспорта, были приняты.

Основные правила вождения включали: проверка на пригодность к вождению, ограничение скорости, внимание к другим участникам движения, регистрация, а также штрафы и ответственность за нарушения. Вместе с в одной статье даны указания по регистрации пассажиров еще и в автобусном транспорте.

Тремя месяцами ранее Уильям Нюберг, вернувшийся из Америки на автомобиле Ford, получил разрешение от Регистрационной палаты Оулу на управление такси в городе Оулу. Земельный кадастр обосновал свое решение, сославшись на императорский указ о бизнесе от 1879 г. Ходатайство было удовлетворено «при условии, что автомобиль перед использованием будет осмотрен на предмет его пригодности для использования по назначению, что скорость движения не будет превышать 20 километров в час и что будет соблюдаться осторожность во время поездок» [5].

Весной и летом 1906 г. заявки на получение лицензии на такси подавались по всей Финляндии, в Куопио, Ханко, Турку и Вааса, и несколько заявок ожидали рассмотрения в Хельсинки [6]. Таким образом, правила дорожного движения рассматривались не только в Оулу, но и во многих других районных и провинциальных администрациях. По крайней мере, в Куопио и Хельсинки разрешения выдавались при условии, что заявитель будет соблюдать правила порядка, которые будут изданы позже, а пока будет следовать указаниям полиции.

Можно отметить, что в каждом городе и провинции действовали свои правила дорожного движения, отражающие мнение местных властей. В некоторых случаях даже общие правила дорожного движения, содержащиеся в подзаконных актах, противоречили друг другу, особенно ограничения скорости. Кроме того, требования к возрасту водителей варьировались от провинции к провинции и от города к городу.

В США, к примеру, первые местные законы о дорожном движении были приняты в 1899 г. В том году и в последующие четыре года в разных частях страны были приняты иные законы и сотни правил дорожного движения для автомобилистов.

Однако, в Нью-Йорке в сентябре 1899 г. агент по недвижимости Анри Х. Блисс вышел из трамвая и был сбит такси. Он умер в тот же день. Случайная смерть заставила власть вмешаться в ситуацию на автомобильном транспорте. Две аварии со смертельным исходом, также произошедшие в Нью-Йорке в 1905 г., побудили органы власти требовать от водителей наличия водительских удостоверений. В США, как иных странах, правила движения также различны, в связи с чем появилась идея их унификации. Эта работа была завершена только в 1920-х годах.

При этом, в Европе и Финляндии правила дорожного движения уже были до роковых событий. В Великобритании первой жертвой автомобильной аварии стала Б. Дрисколл.

Целью первых правил в Финляндии, с учетом того, что в каждом городе они были свои, стало максимальное ограничить контроля за движением вне городов.

22 июля 1907 г. в Хельсинки был принял первый кодекс поведения, который был существенно обновлен и пересмотрен в 1911 году. Аналогичные правила порядка были изданы и в других городах [7, s. 54]. 25 февраля 1919 г. принят первый декрет о порядке использования транспорта во время независимости, который налагал, что «всадники должны принимать друг против друга, когда наезжают друг на друга или проезжают мимо друг друга». Правила предписывали водителю уступать дорогу влево, что было исправлено вправо поправкой к Правилам в 1921 г. [7, s. 69].

Однако, переде этим еще была 1-я Мировая война. В августе 1914 г. было опубликовано «Обязательное постановление Финляндского Генерал-Губернатора о езде от городских поселений на самодвижущихся экипажах» (Финская Газета. 1914. №180). Им, на период военного времени:

1.Езда вне городских поселений на самодвижущихся экипажах (автомобилях, мотоциклетах, велосипедах и т.п.) разрешалась исключительно только лицам, получившим на такую езду особое именное свидетельство из городского полицейского управления, городского полицейского комиссара или коронного ленсмана, по принадлежности, за надлежащей подписью и печатью.

2.Свидетельство на право езды на самодвижущихся экипажах выдается, по усмотрению полицейской власти (ст. 1) или на все время действия настоящего постановления, или на определенный срок, или только на отдельную поездку. К свидетельству прилагается фотографическая карточка лица, коему оно выдано. Другая такая же карточка остается для контроля при делах полицейской власти, выдавшей свидетельство. Полицейские власти могут, в виде изъятия, выдавать свидетельства отдельным лицам, им известным, не требуя представления фотокарточек.

Примечанием к данной статье устанавливалось, что военнослужащие для езды на самодвижущихся колясках за городом будут снабжаться свидетельством выдаваемым соответствующим военным начальством.

3.Лица, получившие свидетельства на право езды на самодвижущихся экипажах ст. 1 и 2 должны при совершении поездок иметь свидетельство при себе и предъявлять его по первому требованию чинов полиции, корпуса жандармов и также воинских постов, патрулей и разъездов.

4.Строжайше запрещалось: 1) лицам, получившим свидетельства на право езди на самодвижущихся колясках передавать эти свидетельства другим лицам; 2) совершать поездки по чужому свидетельству или хотя и по собственному, но срок действия которого уже истек; 4) брать с собой, за исключением указанных ниже в примечании к этой статье, других лиц, если они не имеют своих особых свидетельств, и 4) отдавать самодвижущиеся коляски в наем лицам, не имеющим надлежащего свидетельства. Однако, примечанием позволялось без особых свидетельств ездить женам с мужьями и детям, в возрасте до 15 лет, вместе со взрослыми.

5.В случае замечания (появления) где-либо проезжающих на самодвижущихся экипажах посторонних подозрительных личностей каждый, кто их заметит, должен немедленно сообщать о том полиции, чинам корпуса жандармов или воинским чинам; равным образом каждый обязан оказывать полицейским, жандармам и военным содействие к задержанию подобных экипажей.

6.Виновные в нарушении правил этого постановления подвергаются в административном порядке заключению в тюрьме на срок до трех недель или денежному штрафу до 8000 марок.

7.На рассмотрение дел по сему постановлению уполномоченные губернаторов подлежащих губерний Финляндии. Данное постановление вступает в силу немедленно по его обнародовании [8, с. 18].

Военное нормирование было постепенно отменено после окончания Первой мировой войны, а запрет на импорт автомобилей, введенный в 1914 г., был отменен с начала 1920 г.

21 мая 1926 г. парламент Финляндии принял первый Закон Финляндии о дорожном движении. В дополнении к общему правилам дорожного движения в нем были штрафы за нерегистрацию и ответственность за высокую скорость эксплуатации, вождение без права, превышение скорости и вождение в нетрезвом виде. При этом, данный закон действовал вплоть до принятия нового комплексно акта в 1957 г.

Можно также упомянуть и о том, что благодаря принятию данного комплексного закона в Финляндии был запущен столь долго сдерживаемый процесс по урегулированию самых необходимых вопросов, связанных с организацией дорожного движения, владения транспортом, ответственности собственников и водителей автотранспорта и т.д. К тому же данный процесс совпал с массовым ввозом импортных автомобилей и попытками производить собственные.

В этом же, 1926 г. были приняты такие нормативные акты, как: «Положение о бесплатной выдаче предварительных квитанций на автотранспортные средства»; «Положение о выкупе водительских удостоверений и удостоверений на автомобильный транспорт»; «Декрет об организации регистрации и дорожного осмотра автотранспортных средств в провинции Аландские острова» (имеющих в независимой Финляндии автономный статус) [9]; «Решение, содержащее Правила проведения дорожных инспекций для механических транспортных средств и ставку доставки».

В 1929 г. в Республике Финляндия были приняты следующие отраслевые нормативные акты: «Декрет о применении Закона о налоге на автотранспортные средства»; «Решение о пределах зон дорожного досмотра для автотранспортных средств и численности работников дорожного досмотра»; «Постановление о выкупе водительских удостоверений и удостоверений учителя, а также удостоверений, испоиь-

зуемых в автомобильном транспорте»; «Решение, содержащее Положение о работниках дорожного досмотра автотранспортных средств и средств доставки»; «Декрет о применении Закона о налоге на автотранспортные средства»; «Закон о налоге на автотранспортные средства».

В 1930 г.: «Правила о вступлении в силу Соглашения между Финляндией и Норвегией о взаимном принятии водительских удостоверений и свидетельств о регистрации пассажирских транспортных средств»; «Положение о вступлении в силу Соглашения между Финляндией и Швецией о взаимном признании водительских удостоверений и свидетельств о регистрации пассажирских транспортных средств»; «Положение о вступлении в силу Соглашения между Финляндией и Данией о взаимном принятии водительских удостоверений и свидетельств о регистрации пассажирских транспортных средств»; «Решение, содержащее технические инструкции по строительству и содержанию автомобильных дорог»; «Декрет от 24 апреля 1926 г. о вступлении в силу Международного соглашения о мототранспорте, заключенного в Париже».

В 1931 г. были приняты «Закон о налоге на автотранспортные средства». В 1932-1934 гг. декреты «о применении Закона о налоге на автотранспортные средства».

В 1934 г. – «Положение о вступлении в силу Международного соглашения о налогообложении иностранных механических транспортных средств и Приложения к нему»; «Решение о пределах зон дорожного досмотра для автотранспортных средств и численности работников дорожного досмотра». В 1936 г. – «Декрет о применении Закона о налоге на автотранспортные средства». В 1937 г. – «Правила движения автотранспортных средств»; «Указ об осуществлении Закона об ответственности за автомобиль». В 1938 г. – «Решение о сумме дополнительного налога, исчисленного в соответствии с пунктом 3 статьи 6 Закона о налоге на автотранспортные средства»; «Решение о праве пользования налогооблагаемым автотранспортным средством для перевозки в январе 1939 года»; «Декрет о применении Закона о налоге на автотранспортные средства»; «Решение о критериях расчета размера капитала аннуитета, упомянутого в статье 7(1c) Закона об ответственности за автомобиль»; «Положение о регистрации страхования по смыслу Закона об ответственности автотранспортных средств в реестре автотранспортных средств и в регистрационном документе»; «Решение включает кодекс поведения работников дорожного досмотра на автотранспортных средствах»; «Руководящие принципы осуществления Правил, касающихся автомобильного транспорта», иные нормативные акты.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что правовое регулирование эксплуатации и деятельности автомобильного транспорта в Финляндии прошла несколько этапов. Первый относится к периоду до 1914 г., когда такое регулирование происходило на уровне регионов и городов, с самостоятельными правилами. Второй – период Первой мировой войны, когда появились первые комплексные нормативные акты, регулирующие эксплуатацию авто и мототранспорта. Третий этап включает время от обретения независимости до начала Второй мировой войны и характеризуется появление комплексного, общегосударственного подхода, ознаменован введением в 1926 г. общих для всей страны правил дорожного движения, вступления в силу парижского Международного соглашения о мототранспорте, появление ряда

межгосударственных соглашений, развитие внутреннего отраслевого законодательства.

Список литературы:

1.Wolfgang Sachs, For Love of the Automobile: Looking Back Into the History of Our Desires. University of California Press, Berkeley & Los Angeles 1992, 18–19.
2.Collinin valituksen käsittely saatiin lopulliseen päätökseen 12.11.1900. Kansallisarkisto, Talousosaston registraattorinkonttorin arkisto, Valitusdiaari 1899, Ac:2, f13; Talousosaston yhteisistuntopöytäkirjat XI 1900, Ca:493 f346–347. ”Ei saa ajaa höyryveturilla maantiellä”. Hämäläinen 14.6.1899. Senaatin talousosaston monipolvisesta päätöksestä uutisoitiin osin harhaanjohtavin otsikoin: ”Förbud mot användning af landsvägslokomotiv”. Borgå Nya Tidning 23.11.1900; ”Maantieveturin käyttäminen kielletty”. Kaiku 26.11.1900.
3.Reijo Valta Koeajoja Auton käyttöönotto Suomessa 1900-1918. - JYVÄSKYLÄ 2021.
4.Säännöt on julkaistu useampaan kertaan. Esim. Ossi Hedman, Kemin kaupungin historia 2. osa. Kemin kaupunki, Kemi 1976.
5.Kansallisarkisto, Oulun toimipiste, Oulun maistraatin I arkisto, Varsinaiset pöytäkirjat 4.5.1906, BI:119.
6.Mauranen 1995, 20–25.
7.U. E. Moisala: Car in Finland: history of car trade, use and repair operations till 1982.
8.Сборник узаконений, а также мер и распоряжений Правительства, изданных по Финляндии на время войны и обнародованных или оповещенных в Собрании Узаконений и Распоряжений Правительства, Сборник касающихся Финляндии законов и постановлений общегосударственного значения, Сборник постановлений Великого Княжества Финляндского и Финляндских газет по 31 декабря (стар. стиля) 1915 г. – Петроград. – 1916.
9.Я. В. Лукашева. Правовой статус Аландских островов. - Правовой статус Аландских островов (Финляндия) — Конституции государств (стран) мира (worldconstitutions.ru).

Znerzly B.V. The development of the law governing the management and use of vehicles in Finland at the end of the 19th - the first half of the 20th century // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2022. – T. 8 (74). № 2. – P. 342-347.

The article states that the legal regulation of the operation and activities of road transport in Finland has gone through several stages. The first refers to the period before 1914, when such regulation took place at the level of regions and cities, with independent rules. The second is the period of the First World War, when the first comprehensive regulations governing the operation of cars and motorcycles appeared. The third stage includes the time from gaining independence to the start of World War II and is characterized by the emergence of an integrated, nationwide approach, marked by the introduction in 1926 of the rules of the road common for the whole country, the entry into force of the Paris International Agreement on motor transport, the emergence of a number of interstate agreements, the development of internal industry legislation.

Keywords: Republic of Finland, road transport, legal regulation, traffic rules, agreements.

Spisok literatury:

1.Wolfgang Sachs, For Love of the Automobile: Looking Back Into the History of Our Desires. University of California Press, Berkeley & Los Angeles 1992, 18–19.
2.Collinin valituksen käsittely saatiin lopulliseen päätökseen 12.11.1900. Kansallisarkisto, Talousosaston registraattorinkonttorin arkisto, Valitusdiaari 1899, Ac:2, f13; Talousosaston yhteisistuntopöytäkirjat XI 1900, Ca:493 f346–347. ”Ei saa ajaa höyryveturilla maantiellä”. Hämäläinen 14.6.1899. Senaatin talousosaston monipolvisesta päätöksestä uutisoitiin osin harhaanjohtavin otsikoin: ”Förbud mot användning af landsvägslokomotiv”. Borgå Nya Tidning 23.11.1900; ”Maantieveturin käyttäminen kielletty”. Kaiku 26.11.1900.
3.Reijo Valta Koeajoja Auton käyttöönotto Suomessa 1900-1918. - JYVÄSKYLÄ 2021.
4.Säännöt on julkaistu useampaan kertaan. Esim. Ossi Hedman, Kemin kaupungin historia 2. osa. Kemin kaupunki, Kemi 1976.
5.Kansallisarkisto, Oulun toimipiste, Oulun maistraatin I arkisto, Varsinaiset pöytäkirjat 4.5.1906, BI:119.
6.Mauranen 1995, 20–25.
7.U. E. Moisala: Car in Finland: history of car trade, use and repair operations till 1982.
8.Sbornik uzakonenij, a takzhe mer i rasporyazhenij Pravitel'stva, izdannyh po Finlyandii na vremya vojny i obnarodovannyh ili opoveshchennyh v Sobranii Uzakonenij i Rasporyazhenij Pravitel'stva, Sbornik kasayushchihsya Finlyandii zakonov i postanovlenij obshchegosudarstvennogo znacheniya, Sbornik postanovlenij Velikogo Knyazhestva Finlyandskogo i Finlyandskih gazet po 31 dekabrya (star. stilya) 1915 g. – Petrograd. – 1916.
9.YA. V. Lukasheva. Pravovoj status Alandskih ostrovov. - Pravovoj status Alandskih ostrovov (Finlyandiya) — Konstitucii gosudarstv (stran) mira (worldconstitutions.ru).

.