

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ

Скрипа Євгеній Васильович



УДК 342.9

**АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ
ТРАНСПОРТІ**

12.00.07 – адміністративне право і процес;
фінансове право; інформаційне право

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора юридичних наук

Дніпро – 2020

Дисертацією є рукопис

Робота виконана в Національній академії внутрішніх справ,
Міністерство внутрішніх справ України

Науковий консультант –

доктор юридичних наук, доцент
Дрозд Олексій Юрійович,
Національна академія внутрішніх справ,
начальник відділу докторантури та ад'юнктури.

Офіційні опоненти:

доктор юридичних наук, професор
Комзюк Анатолій Трохимович,
Харківський національний університету внутрішніх справ,
професор кафедри адміністративного права і процесу;

доктор юридичних наук, доцент
Кобзар Олександр Федорович,
Національна академія Національної гвардії України,
начальник кафедри забезпечення державної безпеки
Київського факультету;

доктор юридичних наук, професор
Собакарь Андрій Олексійович,
Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ,
завідувач кафедри адміністративного права, процесу
та адміністративної діяльності.

Захист відбудеться 7 лютого 2020 р. о 9-00 год. на засіданні спеціалізованої
вченої ради Д 08.727.02 у Дніпропетровському державному університеті
внутрішніх справ за адресою: 49000, м. Дніпро, просп. Гагаріна, 26.

З дисертацією можна ознайомитись у загальній бібліотеці Дніпропетровського
державного університету внутрішніх справ (м. Дніпро, просп. Гагаріна, 26).

Автореферат розіслано 3 січня 2020 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради



В.С. Березняк

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Одними з головних пріоритетів для української держави є життя та здоров'я людини, безпека й благополуччя, на забезпечення яких спрямовується діяльність численних соціально-економічних, політико-правових, організаційно-управлінських та інших державних механізмів та інститутів. Однак рівень якості та ефективності їх функціонування, реалізації в багатьох сферах залишається досить низьким. Причин цього існує досить багато, наприклад: слабе науково-теоретичне підґрунтя запроваджуваних змін і перетворень; відсутність належного економічного розвитку; процвітання корупції на всіх рівнях публічної влади; низька якість нормотворчої (зокрема законодавчої) роботи; невідповідність наявного державно-управлінського механізму нагальним потребам і запитам суспільного розвитку тощо. Вирішення цих проблем потребує проведення низки складних та глибоких реформ в основних сферах суспільно-державного життя. Деякі з них відбуваються в Україні вже не один десяток років, зокрема адміністративна реформа, з моменту започаткування якої минуло більше ніж 20 років і яка мала кардинально змінити систему державного управління. Проте реальний стан справ в Україні свідчить, що реформа не відбулася в цілому, а в ряді сфер державного управління перетворення або взагалі відсутні, або тільки починають запроваджуватися. Це стосується зокрема й публічного управління сферою автомобільного транспорту, яка тривалий час не отримувала необхідної уваги з боку влади, що в сучасних умовах суспільного розвитку варто вважати суттєвим недоліком, адже автомобільний транспорт є не лише важливою складовою національного господарства, але й джерелом небезпеки для життя та здоров'я громадян. Відсутність належного підходу до забезпечення безпеки на транспорті суттєво підвищує загрозу каліцтва та смертності людей, про що переконливо свідчать відповідні статистичні дані.

Протягом кількох останніх років до питань забезпечення безпеки на транспорті у державі увага дещо підвищилась, що, у тому числі, обумовлено курсом України на євроінтеграцію, адже у європейському співтоваристві досить суворі вимоги до контролю за безпекою на транспорті. Для того щоб процес удосконалення та розвитку інституту забезпечення безпеки на транспорті здійснювався ефективно та грамотно, він має спиратися на якісне науково-теоретичне підґрунтя. За останні роки окремі питання забезпечення безпеки на транспорті були предметом наукових пошуків різних учених. Зокрема, варто виділити такі наукові праці: дисертацію на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук Т. О. Гуржія «Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади» (2011 рік), у якій комплексно проаналізовано правові основи формування та реалізації державної політики у сфері безпеки лише дорожнього руху, інші аспекти забезпечення безпеки на транспорті залишились поза увагою вченого;

дисертацію на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук Д. Д. Бойка «Адміністративно-деліктне забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» (2015 рік), у якій розглянуто питання притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; дисертацію на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук М. В. Кутерги «Забезпечення безпеки дорожнього руху адміністративно-правовими засобами» (2016 рік), що містить огляд питань лише забезпечення безпеки дорожнього руху, інші аспекти забезпечення безпеки на транспорті не досліджено; дисертацію на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук Є. І. Гусевої «Адміністративно-правове регулювання участі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху» (2018 рік), у якій зроблено акцент саме на участі громадськості в забезпеченні безпеки дорожнього руху, комплексному дослідженню забезпечення безпеки на транспорті авторка уваги не приділяє; дисертацію на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук М. В. Лазаренка «Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі», що містить комплексне дослідження проблеми використання засобів фотовідеофіксації порушень правил дорожнього руху, інші аспекти забезпечення безпеки на автомобільному транспорті не досліджено.

Як свідчить аналіз наведених та інших наукових праць, сьогодні існує доволі велика кількість напрацювань у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Однак мусимо констатувати, що вони не достатньо якісні. Хоча на окремі проблемні питання в галузі автомобільного транспорту, у тому числі щодо забезпечення безпеки на ньому, у своїх працях звертало увагу багато вітчизняних дослідників, як-от: С. І. Азаров, В. Ф. Анісімов, І. В. Булгакова, Г. В. Галімшина, В. К. Гіжевський, О. Г. Грисюк, Е. Ф. Демський, А. А. Кашканов, Є. С. Кузнецов, Ю. В. Марченко, В. Й. Развадовський, В. М. Ребедайло, С. В. Руденко, О. Ю. Салманова, Л. Я. Свистун, Г. П. Ситник, А. О. Собакарь, О. Й. Соколов, В. М. Торлін, В. О. Хитрик, О. Б. Черномаз, Г. В. Шкарівський, В. Ю. Шмельов та ін., комплексного наукового дослідження адміністративно-правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті у наявних працях не представлено. Крім того, віддаючи належне зусиллям цих та інших правників, варто відзначити, що частина з поданих висновків та пропозиції із зазначеної проблематики вже є застарілими і вимагають перегляду з урахуванням реалій сьогодення.

Викладене обумовлює актуальність глибокого та змістовного дослідження адміністративно-правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Робота виконана відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018

№ 430-р), Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року (постанова Кабінету Міністрів України від 25.04.2018 № 435), Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 28.03.2018 № 231-р), Галузевої програми забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті на 2016–2018 роки (наказ Мінінфраструктури України від 18.03.2016 № 112).

Тема дисертаційного дослідження відповідає Пріоритетним напрямкам наукового забезпечення діяльності органів внутрішніх справ України на період 2015–2019 років, затвердженим наказом МВС України від 16.03.2015 № 275 (пп. 3.1, 4.1).

Мета і завдання дослідження. *Мета* полягає в тому, щоб на основі аналізу чинного законодавства України, міжнародних нормативно-правових актів та проєктів законів у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, праць учених різної галузевої належності розкрити адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті й надати науково обґрунтовані пропозиції та рекомендації щодо їх удосконалення.

Для досягнення зазначеної мети в дисертації були поставлені такі *завдання*:

- з'ясувати стан наукової розробки проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;
- розкрити етапи становлення правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в незалежній Україні;
- визначити поняття та встановити особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;
- систематизувати принципи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;
- запропонувати власне визначення поняття суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;
- здійснити класифікацію суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;
- охарактеризувати стан правового регулювання діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;
- виявити особливості взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;
- розкрити сутність та види адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;
- узагальнити реєстраційні, дозвільні та контрольно-наглядові процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;
- запропонувати напрями вдосконалення забезпечення безпеки дорожнього руху як складової забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;

- розкрити особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень пасажирів міським та міжміським транспортом;
- встановити особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень вантажів;
- охарактеризувати розвиток транспортної інфраструктури як засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;
- визначити шляхи розвитку концептуальних засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;
- узагальнити зарубіжний досвід забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та запропонувати можливості його використання в Україні;
- розкрити сутність державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;
- охарактеризувати юридичну відповідальність у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Об'єкт дослідження – суспільні відносини, що виникають під час забезпечення безпеки на транспорті в Україні.

Предмет дослідження – адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Методи дослідження. Методологічну основу дисертації становлять як загальнонаукові, так і спеціальні методи наукового пізнання. За допомогою *логіко-семантичного* методу запропоновано визначення основних термінів, використаних у дисертаційному дослідженні (розділ 1). *Історико-правовий* метод вжито під час аналізу генези правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та стану наукової розробки проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті на різних етапах розвитку держави (підрозділи 1.1, 1.2). *Формально-логічний* метод використано під час характеристики поняття й особливостей забезпечення безпеки на автомобільному транспорті (підрозділ 1.3), поняття суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті (підрозділ 2.1), сутності та видів адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті (підрозділ 3.1) тощо. Метод *структурного аналізу* використано для аналізування системи суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та їх класифікації (підрозділи 2.1, 2.2). *Функціональний* метод використано для характеристики правового статусу суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті (розділ 2). Метод *класифікації та систематизації* використано під час аналізу адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті (розділ 3). За допомогою *аналізу та синтезу* опрацьовано напрями забезпечення безпеки на автомобільному транспорті (розділ 4). *Порівняльно-правовий* метод ужито під час аналізу зарубіжного досвіду забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та можливостей його використання в Україні (підрозділ 5.2). У

роботі використано й інші методи наукового пізнання.

Науково-теоретичне підґрунтя дисертації становлять праці вчених у галузі філософії, соціології, теорії держави і права, адміністративного права, управління та інших галузевих наук, у тому числі зарубіжних дослідників. *Нормативно-правовою основою* роботи є Конституція України, закони та підзаконні нормативно-правові акти, що визначають адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Інформаційну та емпіричну основу* дисертаційного дослідження становлять узагальнення практики діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, довідкові видання, статистичні матеріали щодо стану забезпечення безпеки на всіх видах транспорту за 2017–2019 роки.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що в дисертації вперше після проголошення курсу на євроінтеграцію розкрито сутність та особливості адміністративно-правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. У результаті проведеного дослідження сформульовано низку нових концептуальних положень і висновків, науково обґрунтованих пропозицій та рекомендацій, спрямованих на вдосконалення зазначених засад. Основні з них такі:

уперше:

– узагальнено причини низького рівня безпеки на автомобільному транспорті, серед яких виділено та охарактеризовано: 1) відсутність єдиної державної політики щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; 2) відсутність системності прийняття нових та удосконалення старих нормативно-правових актів у досліджуваній сфері; 3) низький рівень правосвідомості громадян, який полягає в незнанні правил дорожнього руху та, власне, у небажанні їх дотримуватись; 4) незадовільний стан дорожніх шляхів; 5) несистематичний характер діяльності уповноважених органів державної влади щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; б) відсутність або недостатність реальних важелів впливу щодо осіб, які вчиняють правопорушення на автомобільному транспорті;

– доведено, що забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в Україні має досягатися шляхом: а) створення належного матеріально-технічного забезпечення в зазначеній сфері; б) створення системи протидії, припинення та запобігання правопорушенням на автомобільному транспорті завдяки прийняттю відповідної нормативно-правової бази, яка б урахувала реалії сьогодення; в) створення ефективної системи технічного забезпечення на автомобільному транспорті, яка полягала б: у систематичній перевірці технічної справності автомобільного транспорту; належній організації безпеки руху (наприклад, на перехрестях за допомогою світлофорів); наданні уповноваженим органам державної влади спеціальних інструментів і технічних засобів; приведенні автомобільних шляхів України у належний стан; г) створенні системи недопущення або мінімізації матеріальних і моральних

збитків на транспорті від злочинів та надзвичайних подій;

– під принципами забезпечення безпеки на автомобільному транспорті запропоновано розуміти вихідні, непорушні засади (ідеї), які мають лежати в основі здійснення відповідної діяльності та яких повинні неухильно дотримуватися всі суб'єкти забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;

– сформульовано визначення поняття взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті як заснованої на нормах правових актів взаємоузгодженої та чітко організованої форми діяльності групи спеціально уповноважених суб'єктів щодо забезпечення автотранспортної безпеки, орієнтованої на досягнення загальновстановлених цілей, яка реалізується шляхом здійснення комплексу спільних заходів, операцій, процедур тощо;

– запропоновано впорядкувати законодавство, що регулює контрольно-наглядові процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, шляхом розробки та прийняття єдиного спільного нормативно-правового акта у цій галузі, у нормах якого доцільно: а) чітко розподілити функції між органами, які мають контрольно-наглядові повноваження, із метою недопущення їх дублювання; б) закріпити правовий статус єдиного міжвідомчого органу, правовий статус якого дозволив би визначати найбільш пріоритетні напрями діяльності всіх інших суб'єктів контролю та нагляду за забезпеченням безпеки на автомобільному транспорті; в) визначити види та порядок реалізації спільних контрольно-наглядових процедур у зазначеній галузі;

– обґрунтовано, що окреме місце (розділ або частину) у проєкті Транспортного кодексу України варто присвятити нормативно-правовій регламентації протидії правопорушенням у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, склади яких повинні бути якомога повно й детально визначені в положеннях цього кодексу, що буде сприяти як вихованню громадян у дусі додержання законодавчо встановлених приписів, так і відсутності плутанини, як наслідок, зрозумілості законодавчих положень для пересічних громадян, а також усуненню надмірної нормативної регламентації цієї сфери суспільних відносин;

– узагальнено основні напрями діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, у зв'язку з чим наголошено, що така діяльність спрямована: по-перше, на встановлення найбільш доцільних із точки зору забезпечення безпеки правил користування автомобільним транспортом, поведінки на ньому; по-друге, на протидію (профілактика, виявлення, припинення) протиправній поведінці (злочини та інші правопорушення) у зазначеній сфері; по-третє, на попередження надзвичайних подій у сфері автомобільного транспорту та оперативну ліквідацію шкідливих наслідків у разі їх настання; по-четверте, на забезпечення відновлення порушених прав, законних інтересів та відшкодування шкоди, завданої внаслідок настання відповідних загроз;

– виокремлено дві групи об'єктів транспортної інфраструктури залежно від ступеня їх впливу на рівень безпеки на автомобільному транспорті, до першої з яких віднесено ті, існування яких пов'язано з обслуговуванням автомобільного транспорту, забезпеченням функціонування пов'язаних із ним суспільних відносин (автостанції, автопавільйони, вантажні автомобільні станції та вантажні термінали (автопорти), зупинки, стоянки таксі, станції технічного обслуговування автомобільного транспорту, зони відпочинку водіїв тощо), до другої – об'єкти, які мають безпосередній вплив на стан і рівень забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, – автомобільні дороги;

– правові засади діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті визначено як сукупність положень ратифікованих на території України міжнародно-правових актів, законів та підзаконних нормативних документів (указів Президента України, постанов і декретів Кабінету Міністрів України та нормативних актів інших органів виконавчої влади, постанов Верховної Ради України), які регулюють окремі аспекти діяльності спеціально уповноважених суб'єктів у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;

удосконалено:

– характеристику таких небезпек на автомобільному транспорті, як:

- 1) автомобільні аварії – аварії, які трапляються за участю автомобільного транспорту та призводять до пошкодження майна (автомобілів, техніки, вантажу тощо), шкодять здоров'ю людини або навіть призводять до її загибелі;
- 2) умисне нанесення третіми особами шкоди пасажиром та/або вантажу;
- 3) порушення правил експлуатації технічних систем, у тому числі нормативних вимог з екологічної безпеки під час перевезень;
- 4) незаконне втручання у функціонування автомобільного транспорту (перекриття шляхів, страйк працівників, умисне пошкодження дорожнього полотна тощо);
- 5) порушення водіями правил дорожнього руху;
- 6) незадовільний стан автошляхів;

– розуміння того, що суб'єктами забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є, по-перше, суб'єкти публічного управління, які визначають засади державної політики в зазначеній сфері, формують та здійснюють її, контролюють процес її реалізації, практичного втілення, у зв'язку з чим уповноважені на: прийняття відповідних, обов'язкових для виконання, управлінських актів, рішень; вчинення дій, пов'язаних із втручанням у діяльність інших суб'єктів у межах, необхідних для забезпечення безпеки; застосування заходів впливу, аж до примусу; по-друге, приватні суб'єкти, які роблять свій внесок у забезпечення безпеки на автомобільному транспорті шляхом сумлінного та чіткого виконання відповідних вимог, закріплених чинним законодавством, що надає їм можливість безперешкодно користуватися автомобільним транспортом, займатися господарською діяльністю в цій сфері;

– характеристику ознак, що можуть бути закладені в основу визначення

сутності дорожнього руху: він являє собою сукупність різноаспектних суспільних відносин; урегульований правовими нормами різної юридичної сили; такі суспільні відносини виникають, знаходять свій розвиток і видозміну у зв'язку з необхідністю переміщення людини та вантажів; таке переміщення відбувається в чітких просторових межах – автомобільними дорогами;

– розуміння ролі суб'єктів публічного права в питанні забезпечення безпеки на транспорті, яка полягає в тому, що саме вони визначають правила, норми та стандарти використання автомобільного транспорту, поведінки на ньому, розробляють і впроваджують необхідні для їх практичного втілення організаційно-правові механізми, процедури, контролюють їх виконання та вживають заходів щодо попередження, припинення, ліквідації відповідних загроз і їх наслідків;

– визначення поняття «транспортна інфраструктура», під якою запропоновано розуміти сукупність об'єктів і пов'язаної з ними діяльності, призначенням яких є забезпечення функціонування галузі автомобільного транспорту;

– обґрунтування висновку, що сфера суспільних відносин щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті потребує розробки комплексних підходів для підвищення ефективності її функціонування, які мають базуватися на концептуальних засадах забезпечення безпеки на автомобільному транспорті і які у взаємозв'язку один з одним визначали б шляхи вдосконалення як аспектів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, так і мали б у разі їх належної реалізації позитивний вплив на галузь функціонування транспорту в цілому;

– характеристику внутрішнього рівня вдосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, який включає: а) вдосконалення кадрового забезпечення органів виконавчої влади, які уповноважені формувати та здійснювати відповідні заходи щодо реалізації такої політики; б) поліпшення ефективності протидії корупції (протидія корупції у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в подальшому позитивно позначиться на стані зазначеної сфери суспільних відносин, адже кошти будуть використовуватись безпосередньо за цільовим призначенням);

– обґрунтування висновку про те, що зовнішній рівень удосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті включає: а) подальше приведення українського законодавства у відповідність до європейських стандартів безпеки на автомобільному транспорті; б) удосконалення законодавчої бази у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; в) підвищення рівня безпеки дорожнього руху; г) поліпшення стану охорони навколишнього середовища; г) поліпшення рівня безпеки надання транспортних послуг, транспортного комфорту;

– характеристику особливостей адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, якими є: а) суворості

адміністративно-правова належність; б) чітко визначене коло суб'єктів реалізації; в) спрямованість на досягнення конкретних цілей; г) офіційна документарна вираженість; г) системність;

– розуміння напрямів взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, яка сьогодні здійснюється як на міжнародному, так і на внутрішньому рівнях; констатовано, що в рамках міжнародної взаємодії вирішуються питання найбільш глобального масштабу, у той час як на національному рівні взаємодія набуває вигляду «необхідного заходу», який обумовлює спільну діяльність суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті за конкретним напрямом роботи або відповідно до якогось особливого питання, регулювання якого потребує залучення різних сил та використання комплексної методології;

дістало подальшого розвитку:

– систематизація наукових праць, присвячених дослідженню забезпечення безпеки на транспорті, у зв'язку з чим обґрунтовано, що невиправдано мало приділялось уваги в роботах учених проблемам визначення адміністративно-правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, що є суттєвим недоліком, адже, по-перше, саме норми адміністративного права регулюють більшість відносин, пов'язаних із забезпеченням безпеки руху автотранспорту, вони забезпечують стабільність правовідносин у зазначеній сфері; по-друге, регулювання діяльності учасників дорожнього руху відбувається через органи публічної влади; по-третє, до учасників дорожнього руху застосовують заходи адміністративного примусу, у тому числі й адміністративну відповідальність; по-четверте, існує необхідність захисту правовідносин у зазначеній сфері;

– визначення поняття безпеки дорожнього руху як сукупності нормативно врегульованих суспільних відносин, які виникають і знаходять свій розвиток щодо дорожнього руху між його учасниками, державою в особі уповноважених нею суб'єктів задля недопущення й усунення загроз охоронюваним законом інтересам суспільства й окремих індивідів, що мають місце внаслідок дорожньо-транспортних пригод;

– висновок, що стан забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в Україні вкрай незадовільний, що, беззаперечно, є суттєвим недоліком для держави ХХІ століття, адже статистика демонструє, що смертність на автомобільних шляхах України вища, аніж у багатьох країнах «третього світу», а відтак забезпечення безпеки на автомобільному транспорті має бути не лише проблемою держави, а повинно стосуватися кожної людини;

– теза, що сьогодні можна говорити про значну кількість видів автомобільних перевезень, які здійснюють за допомогою міського та міжміського транспорту, що обумовлює особливості забезпечення безпеки в цій сфері суспільних відносин як у цілому, так і щодо окремого виду транспорту;

– висновок, що найбільш ефективним видом державного контролю у

сфері перевезення пасажирів автомобільним транспортом є рейдова перевірка, під час якої має бути з'ясовано, зокрема, кількість пасажирів автобусів на відповідність установленим вимогам, проте на практиці цей законодавчий припис не діє, відтак щодня кожен, хто переміщується автобусними маршрутами, страждає від їх переповнення;

– твердження, що забезпечення безпеки під час перевезень пасажирів міським та міжміським транспортом на сьогодні є однією з найважливіших складових забезпечення безпеки на автомобільному транспорті загалом, на що впливає декілька взаємопов'язаних чинників: популярність цього виду транспортних послуг, зокрема зважаючи на кількість осіб, які щодня користуються ними; статистичні дані стосовно кількості дорожньо-транспортних пригод за участю автомобільного транспорту, за допомогою якого здійснюють автомобільні перевезення міським та міжміським транспортом; кількість постраждалих, у тому числі загиблих від таких пригод осіб;

– висновок про те, що проблемами забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень пасажирів міським та міжміським транспортом є: а) край незадовільний технічний стан цього транспорту; б) значне перевантаження автобусів самими пасажирами, що особливо можна спостерігати в часи «пік», коли громадяни прямують до своїх робочих місць і в зворотному напрямку; в) недостатній рівень кваліфікації водіїв автобусів; г) неналежна організація праці водіїв автобусів;

– виявлення причин незадовільного стану забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень вантажів, якими є: а) порушення правил дорожнього руху водіями вантажних транспортних засобів; б) перевантаження вантажних автомобілів; в) неналежна фіксація вантажів на вантажних автомобілях;

– обґрунтування необхідності розробки та прийняття Транспортного кодексу України, який би здійснював регламентацію суспільних відносин у сфері функціонування транспорту в цілому, що значно підвищило б ефективність правового регулювання досліджуваної сфери суспільних відносин, сприяло б уніфікації законодавства, мало б позитивний вплив на правозастосовну діяльність компетентних суб'єктів.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що викладені в дисертації висновки і пропозиції можуть бути використані у:

– *науково-дослідній роботі* – як основа для подальших досліджень проблем забезпечення безпеки на автомобільному транспорті (акт упровадження Національної академії внутрішніх справ від 01.11.2018);

– *законотворчій діяльності* – у ході уточнення та доповнення чинних законів і підзаконних нормативно-правових актів, а також під час розроблення проєктів нормативно-правових актів у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті (довідка Інституту законодавства Верховної Ради України від 28.12.2018 № 22/602-1-15);

– *освітньому процесі* – під час підготовки підручників та навчальних посібників із дисциплін «Адміністративне право», «Публічне адміністрування», «Адміністративна реформа в Україні», «Правове регулювання адміністративних послуг», «Адміністративна діяльність»; отримані в роботі результати вже використовують у ході проведення занять із зазначених дисциплін (акт упровадження Національної академії внутрішніх справ від 18.02.2019).

Апробація результатів дисертації. Підсумки розробки проблеми в цілому, окремих її аспектів, одержані узагальнення й висновки було оприлюднено на міжнародних, всеукраїнських та регіональних науково-практичних конференціях, семінарах, круглих столах, зокрема: «Актуальні проблеми прав людини, держави та вітчизняної правової системи» (м. Дніпропетровськ, 3–4 квітня 2015 р.); «Актуальні питання правової теорії та юридичної практики» (м. Одеса, 12–13 серпня 2016 р.); «Державне регулювання суспільних відносин: розвиток законодавства та проблеми правозастосування» (м. Київ, 9–10 вересня 2016 р.); «Правове регулювання суспільних відносин: актуальні проблеми та вимоги сьогодення» (м. Запоріжжя, 28–29 липня 2017 р.); «Актуальні проблеми законодавства України: пріоритетні напрями його вдосконалення» (м. Одеса, 13–14 жовтня 2017 р.); «Рівень ефективності та необхідність впливу юридичної науки на нормотворчу діяльність та юридичну практику» (м. Харків, 2–3 лютого 2018 р.); «Актуальні питання правової теорії та юридичної практики» (м. Одеса, 10–11 серпня 2018 р.).

Публікації. Основні результати дослідження викладено у тридцяти двох наукових публікаціях, серед яких монографія, двадцять чотири статті, опубліковані в наукових фахових виданнях України та наукових періодичних виданнях інших держав, та сім тез наукових повідомлень на науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається з основної частини (вступу, п'яти розділів, що поділені на 20 підрозділів, висновків), списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг роботи становить 426 сторінок, із яких 326 сторінок основного тексту. Список використаних джерел містить 620 найменувань і займає 63 сторінки, додатки розміщено на 15-и сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано вибір теми дисертації, розкрито її актуальність, окреслено її зв'язок із науковими програмами, планами й темами, зазначено мету й завдання, об'єкт і предмет, методи дослідження, розкрито наукову новизну та практичне значення одержаних результатів, наведено дані щодо апробації результатів дослідження, публікацій, структури та обсягу дисертації.

Розділ 1 «Методологія дослідження адміністративно-правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті» складається з чотирьох підрозділів, у яких: проаналізовано стан наукової розробки проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; досліджено генезу правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; розглянуто поняття, особливості та принципи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

У підрозділі 1.1 *«Стан наукової розробки проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті»* наголошено на тому, що на сучасному етапі суспільного розвитку автомобілі є не предметом розкоші, а об'єктивною необхідністю. Це призвело до суттєвого зростання кількості автотранспорту протягом останніх десятиліть, про що яскраво свідчить статистика. Відзначено, що порівняно з 2000-ми роками кількість автомашин на шляхах України зросла майже в чотири рази. Збільшення кількості автомобілів у сукупності з такими факторами, як значне підвищення їх швидкісних характеристик, а також зростання числа недосвідчених водіїв призвели до значного збільшення кількості ДТП в Україні і, як наслідок, – зростання показників смертності людей (особливо серед молоді віком від 20 до 35 років). Акцентовано увагу, що така ситуація обумовлює необхідність пошуку шляхів підвищення безпеки на автотранспорті.

Наголошено, що розробка й запровадження заходів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті вимагає попереднього ґрунтовного науково-теоретичного опрацювання цієї проблематики. Досліджено наявні наукові праці з питань забезпечення безпеки руху автотранспорту в Україні. Установлено основне коло питань, яким дослідники приділяли уваги найбільше в контексті наукової розробки зазначеної проблематики (як-от: контроль за дотриманням законодавства у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; удосконалення цього законодавства; відповідальність за його порушення та ін.). Акцентовано на відсутності комплексного підходу до науково-теоретичного обґрунтування сучасного стану проблем і шляхів вдосконалення адміністративно-правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, що є суттєвою прогалиною, адже саме адміністративно-правові засоби відіграють одну з ключових ролей у врегулюванні питань забезпечення безпеки руху автотранспорту.

У підрозділі 1.2 *«Генеза правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті»* зазначено, що проблема забезпечення безпеки руху автомобільного транспорту з'явилась наприкінці ХІХ століття, коли у всьому світі спостерігався активний розвиток автотранспортної промисловості і на дороги виїхали перші автомобілі. Із того часу питання забезпечення безпеки на автомобільному транспорті не втрачають своєї актуальності, що є цілком зрозумілим, враховуючи активний розвиток сфери автомобільного транспорту як у світі в цілому, так і в Україні зокрема. Особливо загострилася

проблема забезпечення означеної безпеки в усьому світі наприкінці ХХ століття, коли розвиток автотранспортної промисловості вийшов на новий рівень: автомобілі стали більш доступними для людей; зросла питома вага автомобільних пасажирських та вантажних перевезень; рівень досягнутих технологій дозволив суттєво поліпшити технічні характеристики автомобілів, зокрема в частині їх швидкісних якостей.

З'ясовано, що перші законодавчі акти, які стосувалися забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, було прийнято ще на початку ХVІІІ століття з метою встановлення правил руху саморушних екіпажів. Досліджено законодавство з питань безпеки на автомобільному транспорті часів Радянського Союзу, у складі якого перебувала Україна. Проаналізовано законодавчі засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті з моменту проголошення незалежності України й до сьогодні. Наголошено на тому, що за роки існування незалежної України було ухвалено цілу низку нормативно-правових актів, спрямованих на врегулювання питань забезпечення безпеки руху на автомобільних шляхах. Однак розвиток законодавства України щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті на сьогодні не можна вважати завершеним, оскільки в ньому існує цілий ряд прогалин, крім того, низка його джерел є застарілими. Звідси зроблено висновок, що зазначене законодавство потребує оновлення та вдосконалення, зокрема існує нагальна необхідність у прийнятті Закону України «Про дорожній рух та його безпеку».

У підрозділі 1.3 «*Поняття та особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті*» зазначено, що проведення реформ у будь-якій сфері суспільних відносин має починатися з дослідження понятійно-термінологічних конструкцій та вдосконалення відповідної теоретичної бази. Не є винятком у цьому контексті й сфера забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. У зв'язку з цим досліджено доктринальні та законодавчі джерела на предмет визначення у них понять «транспорт», «транспортний засіб», «безпека».

На підставі аналізу наукових точок зору та положень чинного законодавства запропоновано під безпекою на автомобільному транспорті розуміти такий його стан, за якого мінімізується (або взагалі виключається) можливість настання ситуацій, коли людині, її життю, здоров'ю та майну буде загрожувати небезпека. До таких небезпечних ситуацій на автомобільному транспорті віднесено: автомобільні аварії – це аварії, які трапляються за участю автомобільного транспорту та призводять до пошкодження майна (автомобілів, техніки, вантажу тощо), шкодять здоров'ю людини або навіть призводять до її загибелі; умисне нанесення третіми особами шкоди пасажирам та/або вантажу; порушення правил експлуатації технічних систем, у тому числі нормативних вимог з екологічної безпеки під час перевезень; незаконне втручання у функціонування автомобільного транспорту

(перекриття шляхів, страйки працівників, умисне пошкодження дорожнього полотна й т. ін.); порушення правил дорожнього руху водіями тощо. Зазначено, що для підвищення рівня безпеки на автомобільному транспорті необхідно впроваджувати необхідні заходи для зменшення можливості настання таких ситуацій.

Встановлено, що причинами низького рівня безпеки на автомобільному транспорті в нашій державі є: відсутність єдиної державної політики щодо забезпечення безпеки на ньому; неякісна законодавча база; низький рівень правосвідомості громадян; незадовільний стан дорожніх шляхів; неефективна діяльність відповідних органів державної влади тощо. Визначено особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, зокрема: а) існує велика кількість напрямів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, кожен із яких потребує уваги з боку науковців та законодавця; б) забезпечення безпеки на автомобільному транспорті потребує розрахунку вимірних параметрів; в) досягнення безпеки є неможливим без належного бюджетного фінансування, адже вимагає суттєвих грошових витрат; г) забезпечення безпеки потребує постійного та активного внесення змін до відповідного законодавства; ґ) забезпечення безпеки вимагає активної роботи з громадськістю.

У підрозділі 1.4 «Принципи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті» зазначено, що серед засобів урегулювання питань забезпечення безпеки на автомобільному транспорті особливе місце належить принципам. У зв'язку з цим досліджено наукові підходи до розуміння сутності та значення принципів як у загальнотеоретичному розумінні, так і в контексті права та державно-управлінської діяльності.

Враховуючи результати аналізу доктринальних та законодавчих джерел, визначено принципи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті як вихідні, непорушні засади (ідеї), які повинні лежати в основі здійснення відповідної діяльності та яких неухильно повинні дотримуватися всі суб'єкти забезпечення безпеки на автомобільному транспорті України. Запропоновано власну класифікацію зазначених принципів. Зокрема їх поділено на такі групи: 1) принципи, які визначені на законодавчому рівні (законодавчі принципи): верховенство права, законності, пріоритету забезпечення безпеки людини й суспільства, економічності, доцільності, ефективності; 2) управлінські принципи: плановості, контролю, безперервності, забезпечення зворотного зв'язку; 3) орієнтуючі принципи: системності, інформаційного забезпечення. Висвітлено зміст та значення (роль) кожного з наведених принципів.

Акцентовано увагу на тому, що значна частина зазначених принципів не знайшла свого належного визначення на рівні відповідних законодавчих актів із питань забезпечення безпеки на транспорті.

Розділ 2 «Суб'єкти забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та їх адміністративно-правовий статус» складається з чотирьох підрозділів, у яких приділено увагу: поняттю та класифікації суб'єктів

забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; правовим засадам діяльності та взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

У підрозділі 2.1 «Поняття суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті» зазначено, що будь-яка соціальна діяльність, незалежно від її форм та (або) напрямів здійснення, передбачає обов'язкову наявність суб'єкта, який її, власне кажучи, і здійснює, виступає її джерелом. Розглянуто поняття суб'єкта в загальнофілософському розумінні та під кутом зору правової науки. На підставі аналізу наявних наукових позицій з'ясовано сутність і співвідношення категорій «суб'єкт права» та «суб'єкт правовідносин». Зазначено, що у сфері права суб'єкт – це носій певних властивостей, ознак, характеристик, однак вони не іманентні особі, а надаються їй ззовні, а саме нормами права. Тобто суб'єктом права особа стає тільки тому, що її такою визнає право завдяки наявності у неї відповідних юридично значущих властивостей.

Досліджено сутність і значення таких основоположних характеристик суб'єкта права, як його права, обов'язки. Окрему увагу приділено встановленню змісту поняття «повноваження» та його співвідношенню з поняттям «компетенція». На підставі проведеного дослідження зроблено висновок, що під поняттям «суб'єкти забезпечення безпеки на автомобільному транспорті» слід розуміти систему органів і посадових осіб публічного управління, а також приватних організацій та представників громадськості, які уповноважені на виконання покладених на них чинним законодавством обов'язків та, користуючись визначеним ним же (тобто законодавством) колом юридичних можливостей (прав), уживають заходів політико-правового, організаційно-управлінського, освітнього-виховного та іншого характеру з метою підтримки безпечного функціонування галузі автомобільного транспорту, тобто такого, що не несе загрози життю та здоров'ю людини і громадянина (як пасажирів, так і інших людей), власності, публічній безпеці та порядку, екологічній безпеці та іншим важливим інтересам фізичних і юридичних осіб незалежно від форм власності, суспільства і держави в цілому. Визначено основні напрями діяльності цих суб'єктів. Акцентовано увагу на ролі суб'єктів владних повноважень у системі суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

У підрозділі 2.2 «Види суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті» зазначено, що курс на євроінтеграцію зобов'язує Україну впроваджувати у сферу забезпечення безпеки на транспорті, зокрема автомобільного, європейські правила і стандарти. Важливим кроком на цьому шляху є вдосконалення системи суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Акцентовано, що складність і багатоаспектність забезпечення безпеки на автомобільному транспорті обумовлює наявність широкого кола суб'єктів, які

так чи інакше беруть участь у цьому процесі. Із метою більш чіткого уявлення змісту кола цих суб'єктів здійснено їх класифікацію. На підставі аналізу положень чинного законодавства, а також сучасних доктринальних підходів до класифікації суб'єктів забезпечення безпеки у різних сферах суспільного життя за найбільш загальною критерією розподілу суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті було обрано їх правову природу, а саме: суб'єкти публічного права та суб'єкти приватного права. Наголошено на особливій ролі суб'єктів публічного права в питанні забезпечення безпеки на транспорті, оскільки саме вони визначають правила, норми та стандарти використання автомобільного транспорту, поведінки на ньому, розробляють і впроваджують необхідні для їх практичного втілення організаційно-правові механізми, процедури, контролюють їх виконання та вживають заходів щодо попередження, припинення, ліквідації відповідних загроз та їх наслідків. Охарактеризовано правове становище Верховної Ради України, Президента України, Кабінету Міністрів України, міністерств та інших центральних органів виконавчої влади як суб'єктів забезпечення досліджуваної безпеки.

У підрозділі 2.3 *«Правові засади діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті»* зазначено, що право – це основний важіль впливу на суспільні відносини і будь-яка суспільна категорія, явище чи діяльність у певній сфері, зокрема функціонування суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті має відповідне юридичне підґрунтя, або ж, як прийнято говорити, – правові засади. Наголошено, що в теорії права немає єдиної точки зору на те, що слід розуміти під поняттям «засади права», досить часто його ототожнюють із близьким – «принципи права». Досліджено наукові позиції та думки щодо цього. Спираючись на отримані результати, а також враховуючи положення чинного законодавства, запропоновано визначення поняття «правові засади діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті» як сукупності положень ратифікованих на території України міжнародно-правових актів, законів і підзаконних нормативних документів (указів Президента України, постанов і декретів Кабінету Міністрів України та нормативних актів інших органів виконавчої влади, постанов Верховної Ради України), які регулюють окремі аспекти діяльності спеціально уповноважених суб'єктів у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Досліджено роль міжнародно-правових актів, Конституції України та законів, а також підзаконних нормативно-правових актів як джерел правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, виокремлено та проаналізовано зміст основних із цих джерел.

У підрозділі 2.4 *«Взаємодія суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті»* зазначено, що безпека у сфері автомобільного транспорту являє собою комплексний об'єкт, вплив на який має системний характер. Безумовно, для кожного суб'єкта правовідносин, що виникають у

сфері забезпечення автомобільно-транспортної безпеки, характерним є власний набір прав, обов'язків та повноважень, тобто окремий правовий статус. Водночас максимальна результативність роботи суб'єктів можлива виключно з визначенням спільних аспектів виконання поставлених перед ними завдань. Інакше кажучи, для досягнення найбільшого ефекту забезпечення безпеки на автомобільному транспорті між суб'єктами цієї сфери повинна бути налагоджена взаємодія.

Досліджено сутнісний зміст поняття «взаємодія» як у загальнофілософському, так і правовому сенсі, для чого проаналізовано відповідні наукові позиції. Зроблено висновок про те, що взаємодія суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті становить засновану на правових нормах взаємоузгоджену та чітко організовану форму діяльності групи спеціально уповноважених суб'єктів щодо забезпечення автотранспортної безпеки, орієнтовану на досягнення загальновстановлених цілей, яка реалізується шляхом здійснення комплексу спільних заходів, операцій, процедур тощо.

Здійснено класифікацію видів взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: міжнародна взаємодія суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті (взаємодія між урядами, взаємодія з міжнародними організаціями тощо); внутрішньонаціональна міжвідомча взаємодія, що відбувається між органами в цілому та має комплексний і стратегічно важливий характер; внутрішньонаціональна взаємодія між окремими представниками суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, що має тактичний характер та спрямована на вирішення конкретних питань. Висвітлено сутнісний зміст, значення та правові засади зазначених видів взаємодії.

Розділ 3 «Адміністративні процедури на автомобільному транспорті для забезпечення безпеки на ньому» складається з чотирьох підрозділів, у яких досліджено сутність і види адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; роль і правові засади здійснення реєстраційних, дозвільних і контрольно-наглядових адміністративних процедур у цій сфері.

У підрозділі 3.1 «Сутність та види адміністративних процедур на автомобільному транспорті для забезпечення безпеки на ньому» підкреслено, що регулювальний вплив держави на ту чи іншу сферу суспільного життя виражається в сукупності пов'язаних між собою дій, спрямованих на досягнення цілого ряду заздалегідь визначених, стратегічних або тактичних цілей. Цілеспрямованість і послідовність реалізації цих заходів забезпечується завдяки встановленню відповідних процедур. Термін «процедура» має широку сферу застосування, що обумовлює декілька його визначень. Досліджено доктринальні підходи до розуміння сутності поняття «юридична (правова) процедура», «адміністративна процедура». На основі аналізу наукових

позицій, а також положень чинного законодавства адміністративну процедуру визначено як послідовну групу законних дій, застосування яких здійснюється уповноваженими на те органами з метою реалізації обумовлених законодавством функцій. Звідси адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті визначено як нормативно встановлені види діяльності (групи адміністративних дій), здійснювані суб'єктами, що в силу свого правового статусу мають відповідне право на їх реалізацію, кінцевою метою яких є забезпечення та підтримка належного рівня безпеки на автомобільному транспорті. З'ясовано характерні особливості адміністративних процедур у цій сфері.

Розглянуто сучасні наукові підходи до класифікації адміністративних процедур. До кола ключових адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на транспорті віднесено: реєстраційні, дозвільні та контрольно-наглядові.

У підрозділі 3.2 *«Реєстраційні процедури на автомобільному транспорті для забезпечення безпеки на ньому»* з'ясовано зміст терміна «реєстрація», для чого проаналізовано відповідні доктринальні та законодавчі джерела. Встановлено, що реєстрація – це конкретний, точковий факт, виражений у формі дії – внесенні або записі важливих, у рамках наявних правовідносин, відомостей. Досліджено наукові позиції щодо тлумачення сутності й розуміння ролі реєстраційних процедур у механізмі правового регулювання. Сформульовано авторське визначення поняття «реєстраційні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті» – це сукупність передбачених законодавством дій уповноважених на їх здійснення органів державної влади щодо отримання, обробки та внесення інформації до офіційних реєстрів із метою посвідчення юридичних фактів, які породжують, змінюють чи припиняють правові відносини, що мають важливе значення в аспекті забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Проаналізовано зміст основних нормативно-правових актів, що регулюють реєстраційні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Розглянуто компетенцію МВС України та Укртрансбезпеки України щодо здійснення зазначених процедур. Висловлено власні міркування щодо стану і проблем законодавчого врегулювання реєстраційних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Зокрема наголошено на необхідності прийняття нового нормативного документа, що визначив би порядок реєстрації, обліку та ведення реєстру підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів господарювання, які здійснюють торгівлю транспортними засобами та їх складовими частинами, що мають ідентифікаційні номери, сервісними центрами МВС України.

У підрозділі 3.3 *«Дозвільні процедури на автомобільному транспорті для забезпечення безпеки на ньому»* зазначено, що на сьогодні дозвіл виступає

однією з центральних категорій в адміністративному праві. Не є винятком і сфера забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, де, утім, дозвільні процедури мають свою специфіку й на відміну від реєстраційних застосовуються частіше.

Встановлено зміст поняття «дозвіл», для чого проаналізовано відповідні наукові точки зору й позиції з цього приводу. На підставі проведеного дослідження зроблено висновок про те, що дозвільні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті – це послідовний комплекс адміністративних дій, які реалізуються в діяльності спеціально уповноважених органів державної влади (суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті), спрямовані на вирішення питання стосовно схвалення чи відмови у наданні фізичній або юридичній особі правомочностей щодо можливості провадження певної діяльності у сфері, яка безпосередньо стосується безпеки дорожнього руху, та видання на основі цього індивідуального адміністративного акта.

Розглянуто сучасні підходи до видової класифікації дозвільних процедур. Проаналізовано законодавчі засади таких дозвільних процедур: надання допуску (дозволу) громадян до керування транспортним засобом; надання дозволу на встановлення та використання на транспортних засобах спеціальних звукових і світлових сигнальних пристроїв; видача дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом. Звернено увагу на сутність і напрями ліцензування як дозвільної процедури у сфері забезпечення безпеки на транспорті.

Сформульовано висновки щодо правової суті та значення дозвільних процедур у досліджуваній сфері. Зокрема наголошено, що ці процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті не мають нейтрального забарвлення, тобто на відміну від реєстраційних процедур їх реалізація призводить до відповідних змін у правовому статусі суб'єктів, зокрема в напрямі його розширення в разі позитивного рішення щодо надання дозволу (ліцензії) чи звуження, якщо такий дозвіл (ліцензія) анулюється.

У підрозділі 3.4 «Контрольно-наглядові адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті» зазначено, що важливе місце в механізмі врегулювання відносин у сфері безпеки на автомобільному транспорті відведено контрольно-наглядовим процедурам. У зв'язку з цим досліджено поняття і значення контролю й нагляду як управлінського та правового явища. Окрему увагу приділено співвідношенню цих понять. Наголошено, що розмежування контролю та нагляду на сьогодні – це суто доктринальний аспект, який не має жодного законодавчого закріплення. Звідси запропоновано підтримати досить поширену наукову позицію, згідно з якою контроль і нагляд являють собою єдину контрольно-наглядову правову категорію. Охарактеризовано сутність контрольно-наглядової діяльності.

Зазначено, що контрольно-наглядові процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті – це офіційно встановлені комплекси дій уповноважених суб'єктів, спрямованих на: координацію, регулювання та контролювання діяльності інших суб'єктів, що провадять діяльність, яка так чи інакше стосується безпеки на автомобільному транспорті; забезпечення її відповідності визначеним законодавством вимогам і стандартам, принципу законності й соціальної спрямованості; виявлення і притягнення до відповідальності суб'єктів, які своїми діями порушують відповідні вимоги, стандарти та принципи у сфері безпеки на автомобільному транспорті.

Досліджено основні види та законодавчі засади здійснення контрольно-наглядових процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Висловлено авторську думку щодо стану та необхідності вдосконалення законодавства, що регулює ці процедури.

Розділ 4 «Напрямки забезпечення безпеки на автомобільному транспорті» складається з чотирьох підрозділів, у яких проведено дослідження забезпечення безпеки дорожнього руху як складової забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; з'ясовано та охарактеризовано особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень пасажирів міським та міжміським транспортом, а також під час перевезень вантажів; розглянуто питання розвитку транспортної інфраструктури як засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

У підрозділі 4.1 *«Забезпечення безпеки дорожнього руху як складова забезпечення безпеки на автомобільному транспорті»* підкреслено, що низький рівень безпеки дорожнього руху є одним із суттєвих факторів, що обумовлюють високі показники смертності та травматизму серед населення України. Звідси однією з найважливіших складових забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є такий напрям, як забезпечення безпеки дорожнього руху.

Досліджено сутність понять «дорожній рух» та «забезпечення безпеки дорожнього руху», у зв'язку з чим проаналізовано відповідні наукові точки зору та законодавчі положення. Встановлено, що сутність дорожнього руху можна охарактеризувати як законодавчо регламентовану сукупність суспільних відносин, які виникають, розвиваються, видозмінюються у зв'язку з переміщенням автомобільними дорогами людей і вантажів. Визначено коло ознак дорожнього руху як правової категорії. Зазначено, що сутність безпеки дорожнього руху варто розуміти як сукупність нормативно врегульованих суспільних відносин, які виникають і знаходять свій розвиток щодо дорожнього руху між його учасниками, державою в особі уповноважених нею суб'єктів для недопущення й усунення загроз охоронюваним законом інтересам суспільства й окремих індивідів, що мають місце внаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Проаналізовано законодавчі засади забезпечення безпеки дорожнього

руху та визначено суб'єктно-об'єктний склад відносин щодо забезпечення цієї безпеки. Зроблено висновок про те, що забезпечення безпеки дорожнього руху як складову забезпечення безпеки на автомобільному транспорті можна визначити як нормативно врегульовану діяльність уповноважених (або зобов'язаних) суб'єктів, спрямовану на недопущення дорожньо-транспортних пригод, усунення їх негативних наслідків шляхом ужиття передбачених законодавством заходів, а також дотримання встановлених у цій сфері правових приписів.

У підрозділі 4.2 «Особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень пасажирів міським та міжміським транспортом» зазначено, що автомобільний транспорт цілком справедливо вважали раніше і вважають сьогодні джерелом підвищеної небезпеки. Особливої небезпеки такий транспорт набуває в разі перевезення значної кількості пасажирів. Така ситуація обумовлює доцільність і необхідність виокремлення як самостійного напрямку дослідження безпеки на автомобільному транспорті встановлення та аналізу особливостей забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень пасажирів міським та міжміським транспортом.

Наголошено, що правовідносини з перевезення пасажирів міським та міжміським транспортом порівняно з тими, що виникають під час звичайних автомобільних перевезень, є більш багатоаспектними та складними за своєю суттю, що, зокрема, обумовлено кількістю джерел їх нормативної регламентації, збільшеним суб'єктним складом, у тому числі кількості осіб, які в них задіяні, а також наявністю декількох видів таких перевезень. Із метою з'ясування особливостей забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень пасажирів міським та міжміським транспортом проаналізовано положення відповідних законодавчих та підзаконних нормативно-правових актів. Досліджено види пасажирських перевезень та умови їх здійснення. Наголошено на суттєвому зміщенні акценту правового регулювання за досліджуваним напрямом у бік підзаконних нормативно-правових актів, кількість яких настільки велика, що розібратися у всіх нюансах правової регламентації цієї сфери суспільних відносин стає вкрай складно. А для пересічного громадянина без відповідної юридичної підготовки це стає неможливим. У зв'язку з цим наголошено на доцільності здійснення систематизації цього законодавства шляхом його кодифікації.

Досліджено основні проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень пасажирів міським та міжміським транспортом (незадовільний технічний стан такого транспорту; переповнення автобусів, що здійснюють перевезення пасажирів міськими та міжміськими маршрутами, особливо тих, що здійснюють перевезення в режимі маршрутного таксі; низька культура водіїв автобусів; незадовільний стан організації праці та відпочинку водіїв автобусів та ін.) та законодавчі засади протидії цим проблемам.

У підрозділі 4.3 «Особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень вантажів» акцентовано, що забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень вантажів є не менш важливим, аніж безпеки під час здійснення пасажирських перевезень, оскільки досить часто такі перевезення пов'язані з транспортуванням вантажів, що можуть становити загрозу життю і здоров'ю багатьох людей, стати причиною екологічної катастрофи в певній місцевості, регіоні. Звернено увагу й на те, що самі по собі вантажні автомобілі, у силу своїх розмірів, становлять значно більшу загрозу, аніж легковий автомобільний транспорт.

З'ясовано сутність поняття «вантаж», для чого проаналізовано відповідні доктринальні та законодавчі джерела. Наголошено, що законодавство у сфері вантажних перевезень потребує уніфікації в частині визначення використовуваних у ньому основних термінів і категорій. Проаналізовано основні загрози безпеці перевезення вантажів автомобільним транспортом та нормативно-правові й організаційно-управлінські засади протидії їм. Сформульовано пропозиції щодо вдосконалення забезпечення зазначеної безпеки.

У підрозділі 4.4 «Розвиток транспортної інфраструктури як засада забезпечення безпеки на автомобільному транспорті» вказано, що розвиток транспортної інфраструктури України є важливим аспектом забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Відзначено, що сьогодні це питання набуває особливої актуальності у зв'язку з глобальною автомобілізацією, яка призводить до значного підвищення автомобільного трафіку, а також прагнення нашої держави до інтеграції в європейську спільноту, у якій транспортна інфраструктура має дуже високий рівень розвитку.

Проаналізовано сучасні наукові підходи до розуміння сутності та значення транспортної інфраструктури. Спираючись на це, а також враховуючи положення чинного законодавства, зроблено висновок про те, що під транспортною інфраструктурою слід розуміти сукупність об'єктів і пов'язаної з ними діяльності, призначенням яких є забезпечення функціонування галузі автомобільного транспорту.

Визначено основні групи об'єктів транспортної інфраструктури залежно від ступеня їх впливу на рівень безпеки на автомобільному транспорті, а саме: об'єкти, існування яких пов'язано з обслуговуванням автомобільного транспорту, забезпеченням функціонування пов'язаних із ним суспільних відносин (автостанції, автопавільйони, вантажні автомобільні станції та вантажні термінали (автопорти), зупинки, стоянки таксі, станції технічного обслуговування автомобільного транспорту, зони відпочинку водіїв та ін.); об'єкти, що мають безпосередній вплив на стан і рівень забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, – автомобільні дороги. Зазначено, що автомобільна дорога є основною структурною складовою транспортної інфраструктури, що, окрім власне смуг руху автомобільного транспорту,

включає пов'язані з нею споруди та засоби організації дорожнього руху.

Досліджено наукові погляди на проблеми та напрями розвитку автомобільних доріг як однієї з найважливіших засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Розглянуто законодавчі основи розвитку транспортної інфраструктури. Визначено та охарактеризовано ключові проблеми та перешкоди розвитку зазначеної інфраструктури, висловлено зауваження та пропозиції з цього приводу.

Розділ 5 «Шляхи вдосконалення адміністративного законодавства, що регулює забезпечення безпеки на автомобільному транспорті» складається з чотирьох підрозділів, у яких досліджено концептуальні засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; вивчено зарубіжний досвід забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та з'ясовано можливості його використання в Україні; визначено напрями вдосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; розглянуто питання вдосконалення юридичної відповідальності у зазначеній сфері.

У підрозділі 5.1 «Розвиток концептуальних засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті» зазначено, що сучасний стан справ у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті вимагає від держави й уповноважених нею суб'єктів проведення комплексних заходів, які б визначали концептуальні засади здійснення цього забезпечення. Наголошено, що здійснені спроби щодо реформування окремого із секторів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є неефективними, про що яскраво свідчать численні статистичні дані. Неефективність здійснення заходів щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті пов'язана з непослідовністю, недостатністю окремих заходів, відсутністю комплексного підходу до вирішення цієї проблематики.

Досліджено чинне законодавство на предмет визначення в ньому концептуальних і стратегічних засад вдосконалення та розвитку механізму забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Проаналізовано внесені до чинного законодавства протягом останніх років зміни з метою підвищення якості та ефективності забезпечення безпеки у зазначеній сфері. За результатами проведеного аналізу, а також з оглядом на сучасні наукові позиції щодо цієї проблематики виокремлено основні концептуальні засади, з урахуванням яких має відбуватися вдосконалення та розвиток забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, як-от: необхідність систематизації нормативно-правових актів, які визначають правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, шляхом їх кодифікації, створення єдиного універсального акта законодавства – Транспортного кодексу України; виокремлення й подальше законодавче закріплення в положеннях Транспортного кодексу України засад адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; здійснення

належного фінансування сфери забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, зокрема шляхом розширення переліку джерел формування відповідних грошових фондів.

У підрозділі 5.2 *«Зарубіжний досвід забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та можливості його використання в Україні»* зазначено, що важливим етапом вдосконалення та розвитку засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в Україні є використання відповідного зарубіжного досвіду. Підкреслено, що важливість і пріоритетність вивчення та імплементації зарубіжного досвіду в контексті наведеної проблематики відображено й на офіційному рівні, тобто у відповідних нормативно-правових актах нашої держави. При цьому в їх положеннях переважно говориться про необхідність перейняття саме європейських тенденцій. Зокрема йдеться про: наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Галузевої програми забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті на 2016–2018 роки» від 18.03.2016 № 112, Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затверджену розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 № 481, Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року від 30.05.2018 № 430-р.

З огляду на зазначене досліджено досвід діяльності такої важливої організації, як Європейська організація дорожнього контролю (Euro Controle Route – ECR). Узагальнено досвід забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в Німеччині, Швеції, Норвегії, США, Білорусі, Узбекистані. Розглянуто нормативно-правові та організаційно-інституційні засади здійснення забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в цих країнах. За підсумками проведеного дослідження сформульовано пропозиції щодо впровадження певних аспектів зарубіжного досвіду у зазначеній сфері в Україні з метою підвищення в ній якості та ефективності забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

У підрозділі 5.3 *«Напрямки вдосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті»* акцентовано увагу на тому, що досить складна в нашій країні ситуація з безпекою на автомобільному транспорті обумовлена цілим рядом причин та факторів. Особливе місце серед них займають прогалини й недоліки в державній політиці щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Досліджено наукові підходи до розуміння сутності та ключових властивостей державної політики як явища, на підставі чого визначено державну політику у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті як систему послідовних, цілеспрямованих дій, які вчиняють органи державної влади з метою вирішення конкретних проблем у певній сфері суспільних відносин. Державна політика, у тому числі і щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, є своєюрідною інструкцією до дій у

певному напрямі та містить визначену систему заходів регулятивного й організаційного характеру. Саме для того, щоб державна політика була ефективною та послідовною, вона повинна здійснюватися в конкретних необхідних напрямках.

Виходячи з аналізу чинного законодавства, наявних статистичних даних, а також спираючись на відповідні наукові позиції, виокремлено такі напрями, за якими має відбуватися вдосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: поліпшення кадрового забезпечення органів виконавчої влади, які уповноважені формувати та здійснювати відповідні заходи щодо реалізації такої політики; посилення протидії корупції в цій сфері; приведення українського законодавства у відповідність до європейських стандартів безпеки на автомобільному транспорті; розвиток нормативної бази; усунення проблем транспортної інфраструктури, зокрема приведення в належний стан автомобільних доріг; охорона навколишнього середовища; підвищення конкурентоспроможності автомобільного транспорту. Охарактеризовано зміст та значення вдосконалення досліджуваної державної політики за цими напрямками.

У підрозділі 5.4 «Вдосконалення юридичної відповідальності у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті» звернено увагу на те, що важливим правовим засобом забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є відповідальність, яка виступає вагомим дисциплінуючим фактором, у той же час відсутність або недостатність відповідальності негативно позначаються на рівні безпеки на автомобільному транспорті. Підкреслено, що в низці чинних правових актів звернено увага на проблему недостатньої відповідальності у сфері безпеки на автомобільному транспорті. Однак про відповідальність ідеться переважно в її позитивному сенсі, тобто увагу акцентовано на тому, що громадяни виявляють досить низький рівень свідомості і сумлінності під час виконання своїх обов'язків у сфері забезпечення безпеки на транспорті, зокрема автомобільному. Однак не менш важливим є і негативний аспект відповідальності, адже в багатьох випадках саме можливість застосування до особи покарання змушує її відповідально ставитися до виконання своїх обов'язків.

Досліджено сутнісний зміст і значення відповідальності як соціального та юридичного явища. За результатами аналізу доктринальних джерел запропоновано визначення поняття «відповідальність у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті». Встановлено види юридичної відповідальності за порушення безпеки на автомобільному транспорті.

Окрему увагу приділено адміністративній відповідальності в означеній сфері. Досліджено законодавчі засади цієї відповідальності, визначено наявні в них недоліки та можливі кроки щодо їх усунення. Зокрема зауважено на проблемних аспектах застосування адміністративно-господарських та адміністративних штрафів за порушення законодавства про автомобільний

транспорт; необхідності, з метою більш ефективного виконання відповідальністю своїх функцій (перш за все запобіжної та виховної), її посилення шляхом перегляду розмірів штрафів, передбачених у КУПАП за деякі порушення безпеки на транспорті.

ВИСНОВКИ

У висновках дисертації наведено теоретичне узагальнення та нове вирішення наукової проблеми, яка полягає у визначенні сутності й особливостей адміністративно-правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті й опрацюванні на цій основі відповідної концепції. У результаті дослідження сформульовано такі основні висновки:

1. З'ясовано, що проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в наукових працях досліджували за такими напрямками: а) проблеми здійснення контролю за забезпеченням безпеки на автотранспорті в Україні; б) проблеми відповідальності у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; в) проблеми діяльності органів виконавчої влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; г) проблеми діяльності правоохоронних органів у сфері забезпечення безпеки на транспорті; г) проблеми кримінальної відповідальності; д) дослідження статистичних даних у сфері забезпечення безпеки на транспорті.

2. Встановлено, що за роки незалежності було прийнято цілу низку нормативно-правових актів, норми яких покликані забезпечити безпеку руху на автомобільних шляхах України. Більшість законів та підзаконних нормативно-правових актів досі є актуальними. Крім того, виникли нові державні органи (Укртрансбезпека, Національна поліція України), діяльність яких також була спрямована на забезпечення безпеки руху. Проте розвиток законодавства України щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті все ще є незавершеним, адже багато норм потребують удосконалення. Тому існує нагальна необхідність у прийнятті Закону України «Про дорожній рух та його безпеку».

3. Під забезпеченням безпеки на автомобільному транспорті запропоновано розуміти цілеспрямовану діяльність держави (в особі її органів), спрямовану на недопущення виникнення небезпечних ситуацій у вказаній сфері, які можуть зашкодити людині, її життю та здоров'ю. Виокремлено характерні особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: а) існує велика кількість напрямів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, кожен із яких потребує уваги з боку науковців та законодавця; б) забезпечення безпеки на автомобільному транспорті потребує розрахунку вимірних параметрів; в) досягнення безпеки є неможливим без належного бюджетного фінансування, адже вимагає суттєвих грошових витрат; г) забезпечення безпеки на автотранспорті потребує постійного та активного внесення змін до відповідного законодавства; г) забезпечення

безпеки вимагає активної роботи з громадськістю.

4. Принципи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті запропоновано об'єднати в такі групи: 1) принципи, які визначені на законодавчому рівні (законодавчі принципи): верховенства права, законності, пріоритету забезпечення безпеки людини й суспільства, економічності, доцільності, ефективності; 2) управлінські принципи: плановості, контролю, безперервності, принцип забезпечення зворотного зв'язку; 3) орієнтуючі принципи: системності, інформаційного забезпечення.

5. Суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті визначено як систему органів і посадових осіб публічного управління, а також приватних організацій та представників громадськості, які на виконання покладених на них чинним законодавством обов'язків та користуючись визначеним ним же (тобто законодавством) колом юридичних можливостей (прав) уживають заходів політико-правового, організаційно-управлінського, освітнього-виховного та іншого характеру з метою підтримки безпечного функціонування галузі автомобільного транспорту, тобто такого, що не несе загрози життю та здоров'ю людини і громадянина (як пасажирів, так і інших людей), власності, публічній безпеці та порядку, екологічній безпеці й іншим важливим інтересам фізичних і юридичних осіб незалежно від форм власності, суспільства й держави в цілому.

6. Обґрунтовано висновок, що як найбільш загальний критерій розподілу суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті доцільно визначити їх правову природу, а саме: суб'єкти публічного права та суб'єкти приватного права. До публічних суб'єктів забезпечення безпеки на транспорті запропоновано віднести: 1) вищі органи державної влади: а) Верховну Раду України; б) Президента України; в) Кабінет Міністрів України; г) міністерства та інші центральні органи виконавчої влади (Міністерство інфраструктури України; Міністерство внутрішніх справ України; Державну службу України з безпеки на транспорті; Державне агентство автомобільних доріг України; Національну поліцію України). Акцентовано увагу, що особливістю суб'єктів приватного права є те, що для них, для їх життєдіяльності, ключовими є саме приватні, тобто власні інтереси. Однак це не означає, що вони не беруть участі в управлінні державою й залишаються осторонь реалізації відповідної державної політики. Внесок громадськості у справу забезпечення безпеки на автомобільному транспорті виражається передусім у належному виконанні встановлених державою норм і правил у цій сфері, а також у здійсненні громадського контролю, виконанні відповідних робіт на замовлення держави, проведенні статистичних досліджень та ін.

7. Встановлено, що на сьогодні правові засади діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті являють собою великий масив нормативно-правових актів різної ієрархічної належності, починаючи від міжнародних договорів та закінчуючи національними підзаконними

документами центральних органів виконавчої влади. Загалом ситуацію, що склалася в цьому аспекті, визначено як позитивну, оскільки діяльність суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті не тільки має вичерпний регламент, але й постійно удосконалюється відповідно до перспективних шляхів розвитку, що має вираження у стратегічно спрямованих нормах різних концепцій, програм та інших подібних актів.

8. Обґрунтовано власну позицію щодо різновидів взаємодії суб'єктів у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, у зв'язку з чим наголошено, що в цій галузі взаємодія можлива в таких формах: а) міжнародна взаємодія суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті (взаємодія між урядами, взаємодія з міжнародними організаціями тощо); б) внутрішньонаціональна міжвідомча взаємодія, що відбувається між органами в цілому та має комплексний і стратегічно важливий характер; в) внутрішньонаціональна взаємодія між окремими представниками суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, що має тактичний характер та спрямована на вирішення конкретних питань.

9. На підставі аналізу численних теоретичних джерел, а також з урахуванням особливостей сфери забезпечення безпеки на автомобільному транспорті визначено, що в межах останньої реалізуються такі види адміністративних процедур: а) реєстраційні; б) дозвільні; в) контрольно-наглядові.

Визначено, що реєстраційні процедури в сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті – це сукупність законодавчо встановлених дій, здійснюваних уповноваженими органами державної влади щодо отримання, обробки та внесення інформації до офіційних реєстрів із метою посвідчення юридичних фактів, які породжують, змінюють чи припиняють правові відносини, що мають значення в аспекті забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

З'ясовано, що дозвільні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті – це комплекс послідовних адміністративних дій, реалізованих у рамках діяльності спеціально уповноважених органів державної влади (суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті), спрямованих на вирішення питання стосовно схвалення чи відмови у наданні юридичній або фізичній особі виключного прав щодо можливості провадження окремого виду діяльності у сфері, яка безпосередньо стосується безпеки на автомобільному транспорті, та видання на основі цього індивідуального адміністративного акта у формі дозволу чи ліцензії. Констатовано, що дозвільні процедури відрізняються від реєстраційних наявністю кінцевого рішення стосовно прав суб'єктів певних правовідносин в аспекті їх розширення або звуження шляхом видачі або відмови у видачі дозволу (ліцензії).

Обстоюється позиція про те, що контроль і нагляд у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті являють собою єдину категорію, реалізація якої здійснюється за допомогою контрольно-наглядових процедур,

спрямованих на координаційно-регулятивний вплив на суб'єктів, які провадять діяльність, пов'язану з безпекою на автомобільному транспорті, забезпечення її відповідності нормам і стандартам, попередження правопорушень, а в разі їх вчинення – притягнення винних до відповідальності, а також забезпечення законності в середині системи контрольно-наглядових органів під час реалізації ними встановлених законом повноважень.

10. Обґрунтовано висновок, що забезпечення безпеки дорожнього руху є однією з найважливіших складових забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Це пов'язано з тим, що сфера безпеки дорожнього руху має безпосередній вплив на всіх її учасників, як тих, хто здійснює переміщення на автомобільному транспорті, так і без нього. Діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху здійснює значна кількість суб'єктів, головними серед яких є органи державної влади. Таку діяльність здійснюють із метою недопущення або ж значного зменшення дорожньо-транспортних пригод, усунення їх негативного впливу. А тому про ефективність забезпечення безпеки на автомобільному транспорті не можна говорити поза забезпеченням безпеки дорожнього руху. Забезпечення безпеки дорожнього руху – складову забезпечення безпеки на автомобільному транспорті – визначено як нормативно врегульовану діяльність уповноважених (або зобов'язаних) суб'єктів, спрямовану на попередження та недопущення дорожньо-транспортних пригод, усунення їх негативних наслідків шляхом учинення передбачених законодавством заходів, а також дотримання встановлених у цій сфері правових приписів.

11. З'ясовано, що належне нормативно-правове регулювання відносин із забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень пасажирів міським та міжміським транспортом має безпосередній вплив на ефективність діяльності уповноважених суб'єктів і в цілому позитивно впливає на стан такої безпеки. Саме тому законодавцю необхідно зосередити увагу на цій сфері суспільних відносин і взагалі на сфері функціонування транспорту в Україні. Мова йде про необхідність систематизації законодавства шляхом його кодифікації. Наголошено на потребі здійснення комплексних заходів, спрямованих на забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень пасажирів міським та міжміським транспортом. Належна реалізація таких заходів повинна бути здійснена з урахуванням особливостей, які мають місце у сфері суспільних відносин щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень пасажирів міським та міжміським транспортом, зокрема: значної кількості нормативно-правових актів із превалюванням актів підзаконного характеру, які регламентують цю сферу суспільних відносин; край незадовільного технічного стану автобусів; переповнення автобусів, що здійснюють перевезення пасажирів міськими та міжміськими маршрутами, особливо тих, що здійснюють перевезення в режимі маршрутного таксі; низької культури водіїв автобусів; незадовільного

стану організації праці та відпочинку водіїв автобусів; неефективності здійснення уповноваженими державою органами, у першу чергу органами та посадовими особами Укртрансбезпеки, заходів державного контролю за автомобільними перевезеннями пасажирів міським і міжміським транспортом.

12. Акцентовано увагу, що на стан і рівень забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень вантажів впливає декілька взаємопов'язаних факторів, які прослідковуються і в інших споріднених сферах суспільних відносин: їх надмірна нормативно-правова регламентація; відсутність уніфікації законодавчих приписів; низька культура учасників дорожнього руху; порушення правил дорожнього руху за сталими показниками; відсутність дієвих контрольних заходів з боку компетентних суб'єктів.

13. Обґрунтовано висновок, що розвиток транспортної інфраструктури нашої держави є необхідною засадою забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Здебільшого таке твердження пов'язано з тим, що на відміну від інших аспектів функціонування галузі автомобільного транспорту, з транспортною інфраструктурою мають справу всі без винятку суб'єкти відповідних суспільних відносин.

14. Обстоюється позиція, що на сьогодні існує нагальна необхідність розроблення та розвитку концептуальних засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, які б охоплювали всі наявні в цьому напрямі проблеми. Серед основних концептуальних засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті названо: необхідність систематизації нормативно-правових актів, які визначають правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, шляхом їх кодифікації, створення єдиного універсального акта законодавства – Транспортного кодексу України; виокремлення й подальше законодавче закріплення в положеннях Транспортного кодексу України засад адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; здійснення належного фінансування сфери забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, зокрема шляхом розширення переліку джерел формування відповідних грошових фондів.

15. Узагальнено зарубіжний досвід забезпечення безпеки на автомобільному транспорті на прикладі Норвегії, Швеції, Німеччини, Великобританії, Європейського Союзу в цілому, Сполучених Штатів Америки, Узбекистану та Білорусії. Висвітлено пріоритетні напрями до запозичень, які полягають у: а) збільшенні стратегічних нормативних положень щодо проведення комплексу дій у напрямі вдосконалення безпеки на автомобільному транспорті та визначенні важелів контролю за їх реалізацією; б) встановленні як основних пріоритетів транспортної політики, по-перше, обов'язку підтримки високих стандартів безпеки на автомобільному транспорті, а по-друге, вимоги щодо постійного впровадження інноваційних технологій у цій сфері; в) упровадженні міжнародних стандартів контролю й

нагляду з питань забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та поступової інтеграції до міжнародних організацій, що провадять діяльність у цій сфері; г) удосконалення дозвільно-ліцензійної політики задля посилення вимог до водіїв та суб'єктів господарювання відносно неухильного дотримання вимог чинного законодавства з метою отримання права на провадження певних видів діяльності.

16. Під державною політикою у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті запропоновано розуміти систему послідовних, цілеспрямованих дій, які вчиняють органи державної влади з метою вирішення конкретних проблем у певній сфері суспільних відносин. Державна політика, у тому числі і щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, є своєрідною інструкцією до дій у певному напрямі та містить визначену систему заходів регулятивного й організаційного характеру. Окреслено такі загальні напрями вдосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: по-перше, щодо поліпшення ефективності роботи самих органів виконавчої влади під час формування державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; по-друге, щодо удосконалення системи дій, заходів організаційного та регулятивного характеру, фінансових пріоритетів тощо в напрямі забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

17. Під юридичною відповідальністю у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті запропоновано розуміти обов'язок особи зазнати (понести) для себе певні негативні наслідки, вид, міра, підстави і порядок застосування яких визначаються законом, за вчинення цією особою поведінки (дій, бездіяльності), що порушує встановлені чинним законодавством вимоги в зазначеній сфері, виконання якого забезпечується силою державного впливу аж до примусу.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, у яких опубліковані основні результати дисертації:

Монографія:

1. Скрипа Є. В. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті : монограф. / Є. В. Скрипа. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2019. 346 с.

Статті в періодичних фахових виданнях України:

1. Скрипа Є. В. Поняття суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2015. Вип. 33. Ч. 2. Т. 2. С. 184–189. (Серія «Право»).

2. Скрипа Є. В. Стан наукової розробки проблеми забезпечення безпеки

на автомобільному транспорті. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2017. Вип. 5. Т. 2. С. 168–171.

3. Скрипа Є. В. Дозвільні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Юридичний бюлетень*. 2017. Вип. 5. Т. 3. С. 185–191.

4. Скрипа Є. В. Становлення та розвиток правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2017. Вип. 6. Т. 2. С. 135–140.

5. Skrypa Ye. V. Legal principles of safety of road transport and the place among them of administrative-legal regulation. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2018. Вип. 4 (109). С. 243–250.

6. Скрипа Є. В. Напрямки вдосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2018. № 3 (24). С. 103–107.

7. Скрипа Є. В. До проблеми класифікації суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2018. № 4. С. 162–174.

8. Скрипа Є. В. Сутність та види адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2018. Вип. 4. Т. 2. С. 256–260.

9. Скрипа Є. В. Реєстраційні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ*. 2018. № 2 (16). С. 334–343.

10. Скрипа Є. В. Розвиток транспортної інфраструктури як засада забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2018. Вип. 4 (25). Т. 2. С. 128–132.

11. Скрипа Є. В. Контрольно-наглядові адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Порівняльно-аналітичне право*. 2018. № 5. С. 247–249. URL: http://www.pap.in.ua/5_2018/71.pdf.

12. Скрипа Є. В. Особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень пасажирів на міському та міжміському транспорті. *Порівняльно-аналітичне право*. 2018. № 6. С. 322–325. URL: http://www.pap.in.ua/6_2018/94.pdf.

13. Скрипа Є. В. Концептуальні засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2018. Вип. 6. Т. 2. С. 119–123.

14. Скрипа Є. В. Взаємодія суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2018. Вип. 35. Т. 1. С. 65–68. (Серія «Юриспруденція»).

15. Скрипа Є. В. До проблеми вдосконалення відповідальності у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2018. Вип. 36. Т. 1. С. 84–87. (Серія «Юриспруденція»).

16. Скрипа Є. В. Правові засади діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Екологічне право України*. 2018. № 3–4. С. 46–51.

17. Скрипа Є. В. Розвиток правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті до набуття Україною незалежності. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 1 (275). С. 131–135.

18. Скрипа Є. В. Щодо проблеми визначення поняття «дорожній рух». *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 2 (276). С. 115–119.

19. Скрипа Є. В. Забезпечення безпеки дорожнього руху як складова забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 3 (277). С. 174–178.

Статті в зарубіжних періодичних наукових виданнях:

1. Скрипа Є. В. До проблеми визначення поняття забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Visegrad journal on human rights*. 2017. № 5. Р. 200–204.

2. Скрипа Е. В. Перегруз грузовых автомобилей как причина неудовлетворительного состояния обеспечения безопасности на автомобильном транспорте при перевозках грузов. *Право и политика*. 2017. № 3. С. 140–144. (Киргизька Республіка).

3. Skrypa Ye. V. The problem of defining the concept of subject of safety in road transport. *European Science*. 2018. № 6. Р. 133–137. (Словацька Республіка).

4. Скрипа Є. В. Зарубіжний досвід забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та можливості його використання в Україні. *Visegrad journal on human rights*. 2018. № 6. Vol. 1. Р. 167–171. (Словацька Республіка).

5. Скрипа Е. В. Проблема обеспечения надлежащего технического состояния как элемент обеспечения безопасности на автомобильном транспорте при перевозках пассажиров в городском и междугородном транспорте. *Право и закон*. 2018. № 3. С. 371–376. (Киргизька Республіка).

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

1. Скрипа Є. В. До питання визначення поняття «правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті». *Актуальні проблеми прав людини, держави та вітчизняної правової системи: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Дніпропетровськ, 3–4 квіт. 2015 р.)*. Дніпропетровськ: ГО «Правовий світ», 2015. С. 87–88.

2. Скрипа Є. В. Поняття державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Актуальні питання правової теорії та юридичної практики: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Одеса, 12–13 серп. 2016 р.)*. Одеса: Причорномор. фундація права, 2016. С. 93–95.

3. Скрипа Є. В. До проблеми систематизації законодавства в сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Державне регулювання*

суспільних відносин: розвиток законодавства та проблеми правозастосування: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 9–10 верес. 2016 р.). Київ: Центр прав. наук. дослідж., 2016. С. 74–76.

4. Скрипа Є. В. Вищі органи державної влади як суб'єкти забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Правове регулювання суспільних відносин: актуальні проблеми та вимоги сьогодення*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Запоріжжя, 28–29 лип. 2017 р.). Запоріжжя: Істина, 2017. С. 92–94.

5. Скрипа Є. В. Особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Актуальні проблеми законодавства України: пріоритетні напрями його вдосконалення*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Одеса, 13–14 жовт. 2017 р.). Одеса: Причорномор. фундація права, 2017. С. 84–87.

6. Скрипа Є. В. Роль суб'єктів публічного права у забезпеченні безпеки на транспорті. *Рівень ефективності та необхідність впливу юридичної науки на нормотворчу діяльність та юридичну практику*: Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 2–3 лют. 2018 р.). Харків: Східноукр. наук. юрид. орг., 2018. С. 70–73.

7. Скрипа Є. В. Збільшення фінансування як засіб підвищення ефективності забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Актуальні питання правової теорії та юридичної практики*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Одеса, 10–11 серп. 2018 р.). Одеса: Причорномор. фундація права, 2018. С. 72–74.

АНОТАЦІЯ

Скрипа Є. В. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. – *На правах рукопису.*

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право. – Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ. Дніпро 2020.

У дисертації наведено теоретичне узагальнення та нове вирішення наукової проблеми, яка полягає у визначенні сутності та особливостей адміністративно-правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті й опрацюванні на цій основі відповідної концепції.

З'ясовано стан наукової розробки проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Розкрито етапи становлення правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Визначено поняття та встановлено особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Систематизовано принципи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Запропоновано власне визначення поняття суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Здійснено класифікацію суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Охарактеризовано стан правового регулювання діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Виявлено особливості взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Розкрито сутність і види адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному

транспорті. Узагальнено реєстраційні, дозвільні та контрольно-наглядові процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Запропоновано напрями вдосконалення забезпечення безпеки дорожнього руху як складової забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Розкрито особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень пасажирів міським та міжміським транспортом. Встановлено особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень вантажів. Охарактеризовано розвиток транспортної інфраструктури як засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Визначено шляхи розвитку концептуальних засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Узагальнено зарубіжний досвід забезпечення безпеки на автомобільному транспорті й запропоновано можливості його використання в Україні. Опрацьовано напрями вдосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Запропоновано напрями вдосконалення юридичної відповідальності у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Ключові слова: *забезпечення, безпека, правові засади, автомобільний транспорт, суб'єкт, взаємодія, адміністративні процедури, реєстраційні процедури, дозвільні процедури, контроль, нагляд, безпека дорожнього руху, транспортна інфраструктура, державна політика, відповідальність.*

SUMMARY

Skrypa Ye. V. Administrative and legal principles of road safety. – *The manuscript.*

Thesis for a Doctor of Law Degree by specialty 12.00.07 – Administrative Law and Procedure; Financial Law; Information Law. – Dnipropetrovsk State University of Internal Affairs. Dnipro, 2020.

The thesis presents a theoretical generalization and a new solution to the scientific problem, which is in determining the nature and features of the administrative and legal basis of ensuring road safety and formulating of the corresponding concept according to the results of the study.

The state of the scientific development of the problem of road safety has been clarified. The state of the scientific development of the problem of road safety has been clarified. It has been found that the problems of road safety were investigated by scientists in such areas: 1) control over road safety in Ukraine; 2) responsibility in the area of road safety; 3) implementation of activities of executive authorities in the area of road safety; 4) law enforcement activities in the area of road safety; 5) criminal liability; 6) examination of the statistics in the area of road safety. The concept and the features of road safety have been defined. The principles of road safety have been systematized. The author's definition of the concept of the subjects of road safety has been proposed.

The author's definition of the concept of the subjects of road safety is proposed. The subjects of road safety are defined as a system of bodies and officials of public

administration, as well as private organizations and members of the public, who perform the duties imposed on them by the current legislation and using the range of legal possibilities (rights) defined by the legislation, take measures of political and legal, organizational and managerial, educational and teachable or other nature in order to maintain safe functioning of the road transport industry, that is, which does not constitute a risk to life and health of an individual and a citizen (both passengers and other people), property, public safety and order, environmental safety and other important interests of individuals and legal entities, regardless of ownership, society and the State as a whole. The subjects of road safety have been classified. The peculiarities of interaction between the subjects of road safety have been revealed. The essence and the types of administrative procedures in the area of road safety have been disclosed. Registration, approval and supervisory procedures in the area of road safety have been complied. The areas for improvement in road safety as a component of road safety have been offered. The peculiarities of road safety during transportation of passengers on urban and inter-urban transport, as well as the features of the transportation of goods have been revealed. The development of transport infrastructure has been characterized as a basis for road safety. Conceptual principles of road safety have been defined. Among the basic conceptual principles of road safety, we have identified: the need to systematize the legal acts that determine the legal basis for road safety by codifying them and creating a single multi-purpose act – the Transport Code of Ukraine; allocation and further implementation the principles of administrative responsibility in the area of road safety in the Transport Code of Ukraine; the proper financing of the area of road safety, in particular by expanding the list of the sources for formation of relevant funds.

The development areas of the State policy in the area of road safety have been introduced and the following development areas have been outlined: firstly, for improving the efficiency of activity of the executive bodies in policy-making in the area of road safety; secondly, for improving the system of actions, organizational and regulatory measures, financial priorities, etc., in the area of road safety.

Foreign experience in road safety has been summarized and opportunities for its using in Ukraine have been offered. Areas of improvement of responsibility in the area of road safety have been proposed.

Keywords: *security, safety, legal framework, road transport, subject, interaction, administrative procedures, registration procedures, approval procedures, control, supervision, road safety, transport infrastructure, public policy, responsibility.*