

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ВНУТРІШНІХ СПРАВ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

СКРИПА ЄВГЕНІЙ ВАСИЛЬОВИЧ



УДК 343.211

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

12.00.07 – адміністративне право і процес;
фінансове право; інформаційне право
(081 – Право)

Подається на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук
(доктора наук)

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело



Є. В. Скрипа

Науковий консультант
Дрозд Олексій Юрійович
доктор юридичних наук, доцент

Київ – 2020

АНОТАЦІЯ

Скрипа Є. В. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». – Національна академія внутрішніх справ, Київ. – Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, Дніпро, 2020.

Дисертація є комплексним науковим дослідженням проблематики адміністративно-правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

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

Проаналізовано стан наукової розробки проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. З'ясовано, що проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в наукових працях досліджували за такими напрямками: 1) здійснення контролю за забезпеченням безпеки на автотранспорті в Україні; 2) відповідальність у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; 3) провадження діяльності органів виконавчої влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; 4) діяльність правоохоронних органів у сфері забезпечення безпеки на транспорті; 5) кримінальна відповідальність; 6) вивчення статистичних даних у сфері забезпечення безпеки на транспорті.

Визначено поняття та встановлено особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Безпекою на автомобільному транспорті запропоновано вважати такий стан автомобільного транспорту, за якого мінімізується (або взагалі виключається) можливість настання ситуацій, коли

людині, її життю, здоров'ю та майну буде загрозувати небезпека. Аргументовано положення, згідно з якими забезпеченням безпеки на автомобільному транспорті є цілеспрямована діяльність держави (в особі її органів), що має на меті недопущення виникнення небезпечних ситуацій у вказаній сфері, які можуть зашкодити людині, її життю та здоров'ю.

Принципами забезпечення безпеки на автомобільному транспорті визнано вихідні засади (ідеї), які мають слугувати підґрунтям для здійснення відповідної діяльності та яких неухильно повинні дотримуватись усі суб'єкти забезпечення безпеки на автомобільному транспорті України. Систематизовано принципи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Запропоновано власне визначення поняття суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Таких суб'єктів 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 й іншого характеру з метою підтримання безпечного функціонування галузі автомобільного транспорту, тобто такого, що не становить загрозу 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 загалом. Здійснено класифікацію суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Охарактеризовано стан правового регулювання діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. 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 вищих і

центральної влади.

Розкрито сутність і види адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Узагальнено реєстраційні, дозвільні та контрольні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Визначено, що реєстраційні процедури у 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 юридично значимих фактів, які породжують, продовжують чи припиняють правові відносини, що мають значення в аспекті забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. 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 контрольних процедур, направлених на координаційно-регуляторний вплив на суб'єктів, які провадять діяльність, пов'язану з безпекою на автомобільному транспорті, забезпечення її відповідності нормам та стандартам, попередження, за необхідності – притягнення до відповідальності осіб, що вчинили правопорушення в зазначеній сфері, а також забезпечення законності в середині системи контрольних органів під час реалізації ними встановлених законом повноважень.

Розкрито особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень пасажирів міським та міжміським транспортом, під час перевезень вантажів. Охарактеризовано розвиток транспортної інфраструктури як засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Визначено концептуальні засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Серед основних із 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.

Опрацьовано напрями вдосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. 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 вдосконалення системи дій, заходів організаційного та регулятивного характеру, фінансових пріоритетів тощо.

Узагальнено зарубіжний досвід забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та визначено можливості його використання в Україні. Запропоновано напрями вдосконалення 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.

**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 наукових 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. Skrupa 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. Напрями 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. P. 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. Skrupa Ye. V. The problem of defining the concept of subject of safety in road transport. *European Science*. 2018. № 6. P. 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. P. 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.

ANNOTATION

Skrypa Ye. V. Administrative and legal principles of road safety. – Qualification scientific work on the rights of the manuscript.

Thesis for obtaining a scientific degree of candidate of legal sciences, specialty 12.00.07 – administrative law and procedure; financial law; information law. – National Academy of Internal Affairs, Kyiv. – The Dnipropetrovs'k State University of Internal Affairs, Dnipro, 2020.

The thesis is a complex scientific study of the problems of administrative and legal principles of ensuring road safety.

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. 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 features of road safety have been defined. Road safety is proposed to be considered a state of motor transport that minimizes (or eliminates) the possibility of situations, in which a person, his (her) life, health and property will

be at risk. It has been reasoned that the provision of road safety is the targeted activity of the State (represented by its bodies), aimed at preventing the occurrence of dangerous situations, which can cause harm to a person, his (her) life or health, in the specified area.

The principles of road safety have been recognized as the starting points (ideas) that should serve as a basis for the respective activity and to which all the subjects of road safety of Ukraine must strictly adhere. The principles of road safety have been systematized.

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 state of legal regulation of the activity of the subjects of road safety has been characterized. It has been established that currently the legal bases of activity of the subjects of road safety is a large array of normative legal acts of different hierarchical affiliation, starting from international treaties and ending with national by-laws of higher and central authorities.

The essence and 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. It has been determined that registration procedures in the area of road safety are set of statutory actions carried out by the authorized bodies of State power for obtaining, processing and retaining information in official

registers in order to certify legally significant facts that generate, maintain or terminate legal relationships, which are important in terms of road safety. It has been stated that approval procedures differ from the registration of the final decision regarding the rights of the subjects of certain legal relations from the standpoint of their extension or narrowing by authorization or denial of authorization.

It has been proved that control and supervision in the area of road safety are a single category, the implementation of which is carried out by means of control and supervisory procedures aimed at coordinating and regulating the influence of the subjects carrying out activities, connected with road safety, ensuring its compliance with norms and standards, prevention, and in the case of committing an offense – prosecution of persons who have committed offenses in the specified area, as well as ensuring legality within the system of control and supervisory bodies when performing their duties, prescribed by law.

The peculiarities of road safety during transportation of passengers on urban and inter-urban transport, in the transport 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.

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 [Текст]: монографія / Є. В. Скрипа. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2019. 346 с.

Статті в періодичних наукових 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. Напрями 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 класифікація 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. P. 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. P. 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. P. 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.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	1
РОЗДІЛ 1	16
ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	16
1.1. Стан наукової розробки проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.....	16
1.2. Генеза правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.....	29
1.3. Поняття та особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.....	43
1.4. Принципи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.....	55
Висновки до розділу 1	68
РОЗДІЛ 2	73
СИСТЕМА СУБ'ЄКТІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	73
2.1. Поняття суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.....	73
2.2. Класифікація суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.....	90
2.3. Правові засади діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.....	107
2.4. Взаємодія суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.....	121
Висновки до розділу 2	133
РОЗДІЛ 3	140
АДМІНІСТРАТИВНІ ПРОЦЕДУРИ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА	

	19
АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	140
3.1. Сутність і види адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті	140
3.2. Реєстраційні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.....	151
3.3. Дозвільні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.....	165
3.4. Контрольно-наглядові адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.....	179
Висновки до розділу 3	193
РОЗДІЛ 4	196
НАПРЯМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ	196
4.1. Забезпечення безпеки дорожнього руху як складова забезпечення безпеки на автомобільному транспорті	196
4.2. Особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень пасажирів міським та міжміським транспортом	213
4.3. Особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезення вантажів	232
4.4. Розвиток транспортної інфраструктури як засада забезпечення безпеки на автомобільному транспорті	245
Висновки до розділу 4	257
РОЗДІЛ 5	264
ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНОГО ЗАКОНОДАВСТВА, ЩО РЕГУЛЮЄ ПИТАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	264
5.1. Концептуальні засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.....	264
5.2. Зарубіжний досвід забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та можливості його використання в Україні.....	275

5.3. Напрями вдосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.....	288
5.4. Удосконалення відповідальності у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.....	301
Висновки до розділу 5	315
ВИСНОВКИ.....	319
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	327
АКТИ ВПРОВАДЖЕННЯ.....	ПОМИЛКА! ЗАКЛАДКА НЕ ОПРЕДЕЛЕНА.

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ВВП	Валовий внутрішній продукт
ВООЗ	Всесвітня організація охорони здоров'я
ВРУ	Верховна Рада України
ГК України	Господарський кодекс України
ДТП	Дорожньо-транспортна пригода
КМУ	Кабінет Міністрів України
КУпАП	Кодекс України про адміністративні правопорушення
МВС	Міністерство внутрішніх справ України
Мінінфраструктури	Міністерство інфраструктури України
МОЗ	Міністерство охорони здоров'я України
НП України	Національна поліція України
ООН	Організація Об'єднаних Націй
СРСР	Союз Радянських Соціалістичних Республік
США	Сполучені Штати Америки
Укравтодор	Державне агентство автомобільних доріг України
Укртрансбезпека	Державна служба України з безпеки на транспорті

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. 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: слабке 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 із них відбуваються в Україні вже не один десяток років, зокрема адміністративна реформа, із 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 засади 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. Кузнєцов, 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, грантами.

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 використано 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 та 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 під час аналізу системи суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та їх класифікації (підрозділи 2.1, 2.2). *Функціональний* метод використано під характеристики правового статусу суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті (розділ 2). Метод *класифікації та систематизації* використано під 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 використано 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 наукові положення, які винесено на захист:

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; 6) 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) створення

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 в 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 усунення 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) суворая адміністративно-правова належність; б) чітко визначене коло суб'єктів реалізації; в) спрямованість на досягнення конкретних цілей; г) офіційне документальне вираження; 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 забезпечення 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 здійснюються 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 на автомобільному транспорті 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 такого 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.).

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.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

1.1. Стан наукової розробки проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

Нині складно уявити життя без автомобільного транспорту, адже автомобілі стали не лише предметом розкоші, вони перетворилися на об'єктивну необхідність. Про це яскраво свідчить статистика. Наприклад, порівняно з 2000-ми роками кількість машин на автошляхах України зросла майже в чотири рази. Сучасна автомобільна транспортна система України налічує понад 9,2 млн транспортних засобів, серед яких: 6,9 млн легкових автомобілів, близько 250 тис. автобусів, 1,3 млн вантажних автомобілів і понад 840 тис. одиниць мототранспорту. Крім того, ідеться про суттєве збільшення швидкості сучасного автотранспорту й появу значної кількості недосвідчених водіїв. Усе вказане в сукупності призвело до істотного збільшення кількості ДТП в Україні, а отже, до зростання рівня смертності (особливо серед молоді віком від 20 до 35 років). Тому забезпечення безпеки на автотранспорті стало пріоритетом для держави.

Упродовж останніх років проблемі забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в нашій країні приділяли увагу: В. Ф. Анісімов, Г. В. Галімшина, О. Г. Грисюк, О. С. Дем'янюк, А. А. Кашканов, Є. С. Кузнецов, В. М. Ребедайло, О. Ю. Салманова, А. О. Собакарь, В. М. Торлін, В. О. Хитрик, Г. В. Шкарівський, В. Ю. Шмельов та багато інших. Однак, попри значну кількість наукових праць, єдиного комплексного дослідження стану наукової розробки проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті так проведено і не було. Зазначене, на нашу думку, є суттєвою прогалиною, адже вивчення цього питання дасть змогу виявити ті

напрями наукової діяльності, які залишились поза увагою вчених і висвітлення яких сприятиме вдосконаленню теоретичних та практичних засад забезпечення безпеки руху автотранспорту в Україні.

На нашу думку, розглядати питання стану наукового розроблення проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті найбільш доцільно в контексті окремих напрямів наукових пошуків. Передусім привертає увагу значна кількість праць, *присвячених дослідженню статистичних даних*. У цьому плані вирізняється дослідження Т. І. Анісімова та М. А. Касьянова. У статті розглянуто проблеми сучасного стану безпеки дорожнього руху в Україні. Автори проаналізували статистичні дані, динаміку та причини дорожньо-транспортних пригод, а також їхні наслідки. Тут зазначено ключові фактори, які зумовлюють високий рівень ДТП в Україні [26]. Слід зауважити, що дослідження статистики має неабияке значення, адже саме вона дає змогу виявити проблемні моменти забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Крім статистики, науковці розглядали й інші питання, серед яких *проблема здійснення контролю за забезпеченням безпеки на автотранспорті в Україні*. Так, Г. В. Галімшина присвятила питанню державного контролю на автомобільному транспорті дисертаційне дослідження, у якому поняття такого контролю визначено як діяльність уповноважених органів або підрозділів (їхніх посадових осіб), спрямовану на забезпечення законності й дисципліни на автомобільному транспорті, запобігання порушенню підконтрольним об'єктом норм, правил і стандартів, їх виявлення та припинення, а також застосування щодо нього заходів відповідальності в разі порушення ним чинного законодавства про автомобільний транспорт. Запропоновано низку змін і доповнень до Кодексу України про адміністративні правопорушення, законів України «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт», інших правових актів у сфері безпеки руху на автомобільному транспорті [91].

Окресленій проблемі приділяли увагу й на рівні окремих статей. Зокрема, Т. О. Гуржій у науковій праці висвітлив організаційно-правові аспекти

державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху. Підбиваючи підсумки дослідження, науковець дійшов висновку, що вітчизняна система державного контролю на автомобільному транспорті перебуває в стані глибокої кризи. Недосконалість її інституціональної організації, численні недоліки правового забезпечення, брак матеріальної бази, застарілий «екзекутивний» інструментарій, інші вагомні недоліки зумовлюють низький рівень галузевого контролю, а отже, невпинне зростання показників дорожньо-транспортної аварійності й травматизму [105]. Подібну проблему у своєму науковому дослідженні розглядав і А. О. Собакарь. У статті доктор юридичних наук окреслив систему суб'єктів державного контролю за безпекою дорожнього руху, а також проаналізував їхню роль і способи впливу на розвиток відповідної сфери суспільних відносин. Зокрема, науковець запропонував конкретні правові та організаційні заходи, спрямовані на підвищення ефективності діяльності суб'єктів контролю на автомобільному транспорті [495]. Варта уваги також наукова праця М. В. Лошицького, який розглянув адміністративно-правові аспекти державного контролю за безпекою дорожнього руху в Україні. Автор визначив суб'єктів державного контролю за безпекою дорожнього руху, а також проаналізував їхню роль і способи впливу на розвиток відповідної сфери суспільних правовідносин. Із практичної точки зору слід зауважити, що вчений запропонував конкретні правові й організаційні заходи, спрямовані на підвищення ефективності діяльності суб'єктів контролю на автомобільному транспорті [1]. Таким чином, питання контролю за безпекою дорожнього руху в Україні є досить непогано розробленим, а праці зазначених вище науковців мають важливе практичне й теоретичне значення, адже якщо одні вчені визначають проблемні аспекти здійснення контролю за безпекою дорожнього руху в Україні, то інші пропонують практичні шляхи розв'язання цих проблем.

Низка наукових праць присвячена *окремим напрямам вирішення проблемних питань у зазначеній сфері*. Деякі з цих напрацювань мають теоретичний характер, інші ж означені важливим практичним значенням. У

цьому контексті передусім слід навести дисертаційну працю Т. О. Гуржія, основною метою якої було запропонувати концептуальний підхід до розв'язання проблеми теоретико-правового й організаційного забезпечення державної політики безпеки дорожнього руху. У дослідженні систематизовано головні цілі та пріоритетні напрями державної політики безпеки дорожнього руху, окреслено її джерела та правові засади; доведено необхідність визнання безпеки дорожнього руху складовою національної безпеки й одним із пріоритетів державної політики [106]. Крім того, тут окремий підрозділ присвячено визначенню сутності й меж адміністративно-правової охорони безпеки дорожнього руху. Автор доводить, що роль адміністративно-правової охорони (зокрема у сфері безпеки дорожнього руху) не вичерпується виявленням правопорушень і застосуванням кореспондуючих заходів примусу. Насправді на адміністративно-правову охорону покладено набагато ширший комплекс завдань. Вона охоплює не лише застосування заходів впливу за вчинення протиправних діянь, а й стосується правомірної поведінки в інтересах її впорядкування, узгодження дій людей, груп, колективів поміж собою та із зовнішніми умовами [106].

О. Сапронов розглянув основні напрями, мету, завдання та проблеми державного регулювання у сфері забезпечення безпеки автотранспорту України. Проаналізовано передумови, проблеми фінансування та нормативно-правового забезпечення транспортної безпеки. Науковець запропонував вичерпний перелік напрямів підвищення рівня транспортної безпеки в Україні. Він акцентує на тому, що кожний із наведених ним заходів повинен мати певні параметри, термін виконання, бюджетне фінансування та відповідальних виконавців [449]. Тобто можна стверджувати, що О. Сапронов дійсно підійшов до розв'язання вказаної проблеми з точки зору практики, адже не можна проводити реформи, упроваджувати новації без реального обчислення ефекту їх запровадження. Змістовністю вирізняється наукова робота О. В. Степанова, який висвітлив проблеми та перспективи розвитку безпеки автомобільного транспорту в транспортній галузі України з точки зору правового аспекту.

Автор проаналізував проблематику безпеки автотранспорту, що разом із культурою поведінки учасників дорожнього руху як однією із соціальних умов мінімізують виникнення ДТП на дорозі та стають предметом глибокого науково-методичного аналізу [508]. В іншій науковій праці, яку О. В. Степанов підготував спільно з І. С. Наглюком, окреслено особливості поняття безпеки на автомобільному транспорті й категорію транспортної безпеки. Учені визначають проблеми та перспективи безпеки на автотранспорті, висвітлюють широкий спектр внутрішніх і зовнішніх загроз, що послаблюють транспортну безпеку країни. Крім тлумачення зазначених загроз, наведено їх класифікацію. Сформульовано слушний висновок про те, що подальший розвиток транспортної системи та забезпечення її стабільного функціонування в умовах безпеки транспорту є стратегічним завданням держави [509].

Слід виокремити наукові праці, *присвячені проблемам правового регулювання забезпечення безпеки на автомобільному транспорті*. Так, у своєму дисертаційному дослідженні І. В. Бригадир уперше у вітчизняній юридичній науці здійснив комплексне дослідження правового регулювання забезпечення екологічної безпеки в галузі автомобільного транспорту [75]. У цій науковій праці наведено юридичну характеристику права екологічної безпеки, проаналізовано міжгалузевий інститут правового регулювання суспільних відносин, що виникають щодо забезпечення екологічної безпеки в галузі автомобільного транспорту, подано визначення та класифікацію загроз екологічній безпеці в автотранспортній галузі, висвітлено основні правові заходи та засоби попередження негативного впливу автомобілів на життя і здоров'я людини й довкілля, визначено основні завдання та способи впливу державних і недержавних органів на стан гарантованості екологічної безпеки, досліджено роль юридичної відповідальності в цій сфері, сформульовано низку пропозицій з удосконалення законодавства України для забезпечення екологічної безпеки в галузі автомобільного транспорту [75].

У дисертації, присвяченій забезпеченню безпеки дорожнього руху адміністративно-правовими засобами, М. В. Кутерга обґрунтовує, що

адміністративно-правові засоби є важливим правовим інструментом забезпечення дорожньої безпеки, захисту прав учасників дорожнього руху, запобігання та припинення порушень транспортної дисципліни, притягнення винних до адміністративної відповідальності та зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму загалом. Учений сформулював низку теоретичних положень, обґрунтував висновки, рекомендації та пропозиції щодо вдосконалення чинного законодавства України в зазначеній сфері [204].

О. Ю. Салманова присвятила своє дисертаційне дослідження визначенню сутності, видів та особливостей адміністративно-правових засобів, які застосовують правоохоронці для забезпечення безпеки дорожнього руху, підстави та порядок їх реалізації, а також озвучила пропозиції та рекомендації щодо вдосконалення правового регулювання в цій сфері [443]. У праці доведено, що реформа адміністративного законодавства має важливе значення для вдосконалення правового регулювання діяльності поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Тут окреслено пріоритетні напрями роботи в зазначеній сфері, які здатні поліпшити стан справ уже найближчим часом. Основних таких напрямів виділено два. Перший – це розробка і прийняття нових нормативних актів, у яких більш детально й чітко було б закріплено повноваження поліції щодо застосування заходів адміністративного примусу у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Другий напрям полягає у внесенні змін і доповнень до чинних нормативних актів із метою вдосконалення їх норм (і це має бути зроблено найближчим часом) [443]. Крім того, О. Ю. Салманова аргументує низку інших положень, що становлять інтерес як із практичної, так і з теоретичної точки зору. Утім варто зауважити, що дисертаційне дослідження вже практично повністю втратило свою актуальність, що пов'язано з активним реформуванням правоохоронних органів України, зокрема створенням Національної поліції.

Водночас Н. П. Бортник і С. С. Єсімов у праці «Проблеми нормативно-правового регулювання діяльності Національної поліції у сфері безпеки дорожнього руху» розглядають теоретичні та прикладні аспекти нормативно-

правового регулювання діяльності підрозділів Національної поліції України у сфері безпеки дорожнього руху. Тут проаналізовано адміністративну правосуб'єктність Національної поліції на підставі відомчих нормативно-правових актів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, визначено проблемні питання та запропоновано шляхи вдосконалення нормативно-правової бази [70].

Дослідження О. О. Небрат присвячено змінам адміністративного законодавства у сфері заходів адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху. Автор доводить необхідність комплексного розв'язання проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, адже використання поодиноких заходів не вирішить питання ефективності забезпечення безпеки дорожнього руху. Лише розробка та якнайшвидше впровадження в життя комплексної програми забезпечення безпеки дорожнього руху, на слушну думку науковця, можуть дати позитивні результати [268].

У дисертації Д. К. Медведєва [241], представленій до захисту 2011 року, розкрито правове регулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом, а саме: удосконалено визначення обмеження діяльності з перевезення вантажів автотранспортом, розвинуто положення щодо необхідності розширення вимог вітчизняних ліцензійних умов, пріоритетності підтримки інноваційної діяльності, стимулювання міжнародних перевезень вантажів вітчизняними автотранспортними підприємствами, класифікації засобів впливу держави на діяльність цих підприємств, ефективності застосування щодо них комплексу заходів юридичної відповідальності, доцільності запровадження підвищеної відповідальності за вину у формі умислу, застосування до перевізника повної відповідальності, а також кодифікації норм із регулювання транспортних правовідносин [241].

В означеному контексті варте уваги дослідження О. С. Фалатюка «Адміністративно-правове забезпечення вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні», у межах якого здійснено аналіз стану адміністративно-правового забезпечення перевезення вантажів автотранспортом в Україні,

розглянуто поняття й види таких перевезень, досліджено правовий статус суб'єктів адміністративно-правового забезпечення перевезення вантажів автотранспортом, правовідносини, що виникають під час перевезень, та умови здійснення вантажних перевезень автотранспортом, окреслено основні напрями й форми здійснення державного контролю, шляхи вдосконалення адміністративно-правового регулювання у сфері перевезення вантажів автомобільним транспортом [565]. За результатами дослідження визначено низку наукових понять і категорій, сформульовано пропозиції з удосконалення адміністративно-правового забезпечення перевезення вантажів автотранспортом в Україні, зокрема: надано визначення автомобільним вантажним перевезенням; запропоновано заходи з удосконалення нормативно-правового та організаційного забезпечення перевезення вантажів автотранспортом, розвитку транспортно-експедиторської діяльності з надання послуг перевезення вантажів автотранспортом, удосконалення системи тарифного й податкового регулювання діяльності автомобільних вантажних перевізників, підвищення рівня безпеки перевезень вантажів; аргументовано заходи поетапної інтеграції України в європейську та світову транспортні системи; обґрунтовано необхідність обладнання транспортних засобів із перевезення вантажів сучасними комп'ютерними системами, пристроями обмеження швидкості, запровадження автоматизованих електронних систем планування замовлень на перевезення вантажів автотранспортом, поліпшення логістичного забезпечення, розробки й затвердження Концепції розвитку автотранспортної галузі, упорядкування надання перевізникам дозвільних документів, реформування добровільних об'єднань міжнародних перевізників України [565]. Зазначена дисертація загалом містить досить слушні висновки, що становлять наукову цінність як із теоретичної, так і з практичної точки зору.

Не менш затребуваним серед науковців є питання *правового регулювання забезпечення безпеки автомобільного руху*. Зокрема, В. Ф. Муцко приділив увагу адміністративно-правовому регулюванню безпеки дорожнього руху в Україні. Науковець визначив пріоритетні напрями вдосконалення чинного та

прийняття нового законодавства щодо безпеки дорожнього руху в Україні. Зауважено, що новели спеціального законодавства не завжди є виваженими й обґрунтованими з позиції відповідності наявній правовій основі, зокрема положенням Конституції України. Водночас у чинному законодавстві України, що стосується адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху, існує позитивна тенденція щодо прогресивного врегулювання багатьох правових інститутів [260].

Цікавим, на нашу думку, є те, що В. Ф. Муцко здійснив пошук шляхів удосконалення законодавства щодо підвищення ефективності здійснення адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху. Відповідно, запропоновано напрями такої діяльності: поліпшення правового забезпечення функціонування органів, що здійснюють адміністративно-правове регулювання в досліджуваній сфері; удосконалення законодавчих актів щодо адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху [260]. Попри те, що представлене дисертаційне дослідження підготовлено ще 2011 року, тобто до реформування правоохоронних органів, пропозиції автора стосовно вдосконалення адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху донині залишаються актуальними.

У праці О. В. Пефтієва «Адміністративно-правові засади функціонування автомобільного транспорту» висвітлено тенденції розвитку суспільних відносин в адміністративній сфері та напрями вдосконалення законодавства щодо якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту, його особливості як об'єкта державного регулювання, охарактеризовано систему та правовий статус суб'єктів публічного управління автомобільним транспортом, проаналізовано види та форми державного контролю в зазначеній сфері. З'ясовано сутність, підстави та особливості застосування адміністративної відповідальності за правопорушення на автомобільному транспорті. Розроблено конкретні пропозиції та рекомендації стосовно вдосконалення законодавства України про автомобільний транспорт та практики його реалізації [296]. Окремі положення вказаної дисертаційної роботи буде використано в процесі розгляду

актуалізованої в нашому дослідженні проблематики, що підтверджує цінність аналізованої наукової праці.

У контексті визначеної проблематики змістовністю вирізняється праця Д. Д. Бойка, який досліджував питання адміністративно-деліктного забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Так, адміністративно-деліктним забезпеченням безпеки дорожнього руху запропоновано вважати врегульовану нормами адміністративного права діяльність уповноваженого суб'єкта публічної адміністрації із застосування адміністративно-правових засобів, спрямованих на припинення протиправних посягань, пов'язаних із неправомірною експлуатацією транспортних засобів, притягнення до відповідальності осіб, що їх учинили, відновлення та компенсації порушених прав та інтересів учасників дорожнього руху, застосування заходів фізичного примусу. Крім того, науковець визначив зміст базових категорій, які розкривають сутність адміністративно-деліктного забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, серед яких: безпека дорожнього руху як об'єкт адміністративно-деліктного забезпечення; адміністративно-деліктні засоби забезпечення безпеки дорожнього руху; адміністративні делікти у сфері безпеки дорожнього руху. Автор також з'ясував сутність методів адміністративно-деліктного забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, обґрунтував необхідність реформування системи управління безпекою дорожнього руху [57].

Цікавою в умовах сучасного соціально-економічного розвитку суспільства є наукова праця В. М. Лазаренка, присвячена аналізу адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі. Тут розкрито поняття та зміст адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, правовий статус суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, а також механізм адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі,

адміністративну процедуру фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі й адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього руху, що зафіксовані в автоматичному режимі [210]. Заслуговує на схвалення пропозиція автора створити єдиний нормативно-правовий акт (Кодекс безпеки дорожнього руху), який би поєднав усі правила дорожнього руху та інноваційні положення в них, зокрема матеріальні норми відповідальності за їх порушення, відповідальність власників транспортних засобів за порушення правил дорожнього руху, зафіксованих за допомогою автоматичного режиму, та процесуальні провадження в цій сфері. Обґрунтовано положення щодо недопущення притягнення до адміністративної відповідальності добросовісних власників транспортних засобів у разі порушення правил дорожнього руху, учинених на автомобілях-двійниках за маркою, типом, підтипом, номерним знаком і технічним паспортом із формальними ознаками схожості [235]. Окреслена в дисертаційному дослідженні В. М. Лазаренка тематика, безперечно, є актуальною, а вирішення представлених у ній проблем матиме суттєве значення для забезпечення безпеки на автомобільному транспорті України. Таким чином, здобутки автора буде використано для внесення пропозицій з удосконалення адміністративно-правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Дисертацію Є. І. Гусєвої «Адміністративно-правове регулювання участі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху» присвячено комплексному дослідженню проблемних питань реалізації права на участь громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху, адміністративно-правовому забезпеченню, особливостям нормативного врегулювання участі громадян у правоохоронній сфері та сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, розвитку сучасних форм участі громадян, громадської активності. Поглиблено сучасні наукові підходи до участі громадян у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, розуміння участі громадян та її сучасних форм, охарактеризовано зміст понять «участь громадян у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», «громадський вплив», «соціальна зумовленість», «соціальна

активність» [110]. Окреслено особливості нормативного регулювання сфери забезпечення безпеки дорожнього руху та діяльності громадян і громадських об'єднань у цій сфері, обґрунтовано низку пропозицій щодо вдосконалення законодавства у сфері забезпечення участі громадян та громадських об'єднань у публічному адмініструванні як суб'єктів, які забезпечують публічні інтереси. Сформульовано рекомендації теоретичного та практичного характеру щодо реформування чинного законодавства в досліджуваній сфері, спрямовані на вдосконалення нормативної фіксації участі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху [110].

Чимало уваги вчені приділили питанню адміністративної відповідальності за порушення безпеки у сфері автомобільного транспорту. Так, дисертаційну роботу Р. І. Михайлова присвячено аналізу теоретичних засад адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху, становлення та досвіду зарубіжного законодавства, питань його практичної реалізації. У праці досліджено етіологію поняття та сутності безпеки дорожнього руху, узагальнено його тлумачення в науці та практиці. Досліджено питання історичного процесу становлення та розвитку адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. Розкрито загальну характеристику складу адміністративного проступку у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та його елементів. Розглянуто поняття і стадії провадження у справах про проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Окремо з'ясовано питання профілактики проступків як складової безпеки дорожнього руху, значення заходів адміністративної відповідальності для їх попередження. Окреслено основні пріоритети кодифікації адміністративно-деліктного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху на сучасному етапі [250].

Таким чином, незалежно від напрямку розроблення проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, думки більшості вчених щодо важливості безпеки автотранспорту та сфери безпеки дорожнього руху як інтегральної складової національної безпеки України збігаються. Науковці

зауважують, що запобігти ДТП в країні можна, проте за низки умов, серед яких: створення системи державних стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху з урахуванням міжнародних вимог і угод; поліпшення координації діяльності органів виконавчої влади в цій сфері; здійснення заходів адміністративної та кримінальної відповідальності за порушення правил дорожнього руху відповідно до суспільної небезпеки цих порушень; удосконалення контрольної-наглядової діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; оптимізація технічного регулювання на автомобільному й міському громадському транспорті для забезпечення конструктивної та експлуатаційної безпеки транспортних засобів; розвиток і поліпшення стану вулично-шляхової мережі, удосконалення засобів організації дорожнього руху; прищеплення дітям дошкільного та шкільного віку стійких навичок правильної поведінки як учасників дорожнього руху; підвищення рівня вимог до організацій, що навчають майбутніх водіїв керувати автомобілем; розвиток систем своєчасного виявлення ДТП й надання першої медичної допомоги потерпілим; технічне вдосконалення залізничних переїздів; удосконалення механізмів страхування для гарантованого відшкодування збитків від ДТП; здійснення комплексу наукових заходів, спрямованих на оптимізацію досліджень найактуальніших проблем безпеки дорожнього руху в Україні тощо [449; 508]. Зазначене вище, безперечно, є слушним і потребує подальших наукових розробок.

Завершуючи розгляд тематики підрозділу, слід зауважити, що протягом років незалежності України було здійснено чимало спроб наукових пошуків у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Праці, зокрема, були присвячені дослідженню статистичних даних, вивченню контролю за дотриманням законодавства у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, проблем удосконалення правового регулювання в цій сфері тощо [486]. Водночас, попри значну кількість напрацювань, у вказаній сфері існують питання, які фактично залишилися поза увагою вітчизняних науковців.

Так, одним із проблемних аспектів, якому, на нашу думку, невиправдано

мало приділяли уваги, є визначення адміністративно-правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. На наше переконання, зазначене є суттєвим недоліком, адже, по-перше, саме норми адміністративного права регулюють більшість правовідносин, пов'язаних із забезпеченням безпеки руху автотранспорту, а також забезпечують стабільність правовідносин у цій сфері; по-друге, регулювання діяльності учасників дорожнього руху відбувається через органи публічної влади; по-третє, щодо учасників дорожнього руху застосовують заходи адміністративного примусу, у тому числі й адміністративну відповідальність; по-четверте, існує потреба в захисті правовідносин у зазначеній сфері.

1.2. Генеза правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

Проблема забезпечення безпеки руху автомобільного транспорту бере початок із кінця XIX століття, коли в усьому світі активно розвивалася автотранспортна промисловість і на дорогах з'явилися перші автомобілі. Перша у світі ДТП, яка спричинила смерть людини, не змусила на себе чекати. Вона трапилася 17 серпня 1896 року в м. Лондон. Водій авто (Артур Едселл) перевищив допустиму швидкість (яка на той час становила 4 милі за годину) майже удвічі. У цей час на проїжджу частину вийшла 44-річна жінка (Бриджит Дрисколл), яка, побачивши, що на неї їде авто, намагалася захиститись від нього парасолькою, що їй, звісно, не вдалось. Цікавим є той факт, що після шестигодинного розгляду першої в історії ДТП зі смертельними наслідками суд присяжних ухвалив рішення, згідно з яким цю подію визнали нещасним випадком, який стався через необачність жінки. Таким чином, проти Едселла і компанії кримінальну справу порушувати не стали.

Зазначена подія назавжди увійшла в історію людства, оскільки стала наочним прикладом того, наскільки небезпечним є автомобільний транспорт.

Уже на той час стало зрозумілим, що основними причинами ДТП є: 1) недосвідченість водія (стаж Артура Едселла на той час становив три місяці); 2) перевищення швидкісного режиму. Зазначені історичні обставини спонукали науковців звернути увагу на безпеку руху автотранспорту. Однак варто визнати, що особливої актуальності вказана проблема в усьому світі набула наприкінці ХХ століття, коли масштаби автотранспортної промисловості вийшли на новий рівень, адже: по-перше, автомобілі стали доступнішими для людей; по-друге, розвиток технологій зробив авто значно швидшими, що також не могло не позначитися на безпеці руху; по-третє, значно збільшилася кількість як пасажирських, так і вантажних перевезень.

В Україні ж науковці вперше звернули увагу на проблему забезпечення безпеки на автомобільному транспорті на початку ХХІ століття, коли збагнули, що наявне законодавство в зазначеній сфері не здатне належним чином забезпечити безпеку руху, що підтверджувалося постійним зростанням смертності на автошляхах. Наприклад, за вісім місяців 2018 року на шляхах України сталося майже 80 тис. ДТП, у яких постраждали 12 тис. і загинули близько 1 400 осіб. Основною причиною всіх ДТП було перевищення швидкості. Це підтверджує нагальність розроблення кардинально нового законодавства, спрямованого на забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Однак утілення в життя будь-яких реформ неможливе без проведення ґрунтовних теоретичних досліджень, а також розгляду історичного досвіду, адже саме розгляд історії дає змогу виявити помилки минулого та не допустити їх у майбутньому.

Перші законодавчі акти, які стосувалися забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, було прийнято ще на початку ХVІІІ століття, адже поява в цей час саморушних екіпажів зумовила потребу в розробленні правил їх руху. 1730 року Анна Іванівна звеліла «извозчикам и прочим всяких чинов людям ездить, имея лошадей взнузданных, со всяким опасением и осторожностью, смирно», порушники ж «за первую вину будут биты кошками, за вторую – кнутом, а за третью – сосланы будут на каторгу» (кішка –

багатохвостовий батіг для виконання покарань). «Имеющим охоту бегать на резвых лошадях в запуски или в заклад, – наказувала імператриця, – выезжать в Ямскую слободу, или по рекам, где мало людей ходит, но и в тех местах осторожно, а на улицах такого беганья отнюдь не чинить» [1]. З огляду на те, що реальних заходів щодо контролю за виконанням цих нормативних актів не існувало, ніхто не дотримувався ні першого, ні другого наказів імператриці. 9 березня 1731 року на підтвердження цих наказів з'явилося нове розпорядження: «На лошадях не скакать, ни на кого не наезжать, не бить и лошадыми не топтать». Винних було наказано «ловить, и для того из полиции посылать разъезды из драгун и солдат» [248; 270]. Протягом наступних майже двох століть також приймали окремі нормативно-правові акти, положення яких були спрямовані на забезпечення безпеки на транспорті загалом. Однак про автотранспорт, звісно, ще не йшлося.

Як ми вже зазначали вище, активний розвиток законодавства про автомобільний транспорт розпочався на початку ХХ століття, зокрема після створення Союзу Радянських Соціалістичних Республік. Одним із перших нормативно-правових актів, що був спрямований на забезпечення роботи автомобільного транспорту, був декрет Ради народних комісарів СРСР від 10 червня 1920 року «Про авторух по м. Москва та її околицях (правила)». Проте надалі регулювання дорожнього руху й нормативне встановлення відповідальності за його порушення на деякий час припинилося. Першим радянським Кримінальним кодексом був КК РРФСР від 24 травня 1922 року. Джерелами цього нормативного акта були декрети радянського уряду 1917–1922 років, «Руководящие начала по уголовному праву РСФСР» від 12 грудня 1919 року й досвід роботи революційних трибуналів і народних судів [506].

1922 року за ініціативою Центрального комітету профспілки транспортних робітників у складі Наркомату шляхів було створено Центральне управління місцевого транспорту, яке на той час і стало центром організації автомобільного транспорту й будівництва шосейних доріг. Згодом, 1925 року, було створено державні акціонерні товариства «Транспорт» (організація

здійснювала комплекс транспортних робіт – приймання вантажів на базах, доставку їх до місця призначення і здавання власникові), «Автопромторг» (товариство займалося експлуатацією та ремонтом автомобілів, а також торгівлею автомобілями й запасними частинами). Цього самого року відкрито регулярне пасажирське сполучення за окремими маршрутами України. Упродовж 1927–1930 років у містах Харків, Київ, Дніпропетровськ, Запоріжжя було організовано спеціальні гаражі. Тут фактично зароджувалося профілактичне технічне обслуговування автомобілів, зокрема було створено спеціалізовані дільниці: карбюраторна, електротехнічна, шиноремонтна та інші [155].

На початку 1930-х років у СРСР рівень смертності на дорогах почав активно зростати, що зумовило внесення змін до чинного Кримінального кодексу, відповідно до яких працівники автотранспорту за порушення правил безпеки руху підлягали кримінальній відповідальності в разі, коли наступила смерть, якщо заподіяно каліцтво, пошкоджено коштовне майно або за інших серйозних наслідків. Причому за аварії з людськими жертвами водіїв стали притягати до кримінальної відповідальності лише як за необережне заподіяння смерті чи каліцтва. Лише тоді, коли аварія стала результатом явно несумлінного ставлення до своєї роботи і спричиняла серйозні наслідки, тобто за невиконання дій, які необхідно було здійснити за обов'язками служби [150]. Однак у масштабі країни проблему почали розв'язувати, коли в постанові Ради народних комісарів СРСР від 21 травня 1932 року «По докладу Цудортранса об итогах работы за 1931 год и перспективах на 1932 год» було запропоновано розробити програму реконструкції автодорожнього транспорту, утворити при Цудортрансі (Цудортранс – центральне управління дорожнього транспорту) автодорожню інспекцію з контролю за станом автотранспорту й автодоріг, видати обов'язкову постанову про регулювання дорожнього руху, доручити органам міліції притягувати винних за порушення вимог цієї постанови до відповідальності [278; 592].

Виконуючи цю постанову, Цудортранс розробив і затвердив 15 травня

1933 року Правила руху автомобільного і гужового транспорту дорогами СРСР. Їхня дія поширювалася на всі позаміські дороги загального користування, будь-які автомобілі й гужові перевізні засоби. Правила склалися з таких розділів: правила руху; правила обгону й об'їзду; правила руху на перехрестях, поворотах і підйомах; правила користування проїзною частиною доріг; швидкість руху; номерні знаки та їхнє укріплення; звукові сигнальні прилади; освітлення; розмір екіпажів і вантажів; порядок повідомлення про події й аварії. Контроль за виконанням вимог правил покладался на міліцію й автодорожню інспекцію Цудортрансу [593].

Важливим кроком було те, що 1938 року при Раді народних комісарів УРСР створили Головне дорожнє управління з дорожніми відділами в областях і районах. 29 травня 1939 року прийняли закон про утворення в союзних республіках наркоматів автомобільного транспорту, і вже в липні цього року рішенням Ради народних комісарів УРСР в Україні було засновано Народний комісаріат автомобільного транспорту, а до кінця 1940 року організовано обласні й міжобласні автомобільні трести. Наркомату передали з різних відомств України 2 392 автомобілі, 1 436 коней, 1 046 возів, 890 саней, 44 гаражі на 965 машино-місць, спеціальні навчальні заклади, а також авторемонтні заводи й авторемонтні майстерні в Києві, Харкові, Дніпропетровську, Маріуполі. На початок 1940 року в Наркоматі вже було 16 968 працівників, 5 239 автомобілів, 67 автобусів і 32 легкові таксомотори, а також 3 470 коней [38; 88].

У межах роботи з удосконалення правил вуличного руху відділ ДАІ ГУРСМ НКВС 1940 року розробив перші Типові правила руху вулицями міст і дорогами СРСР. У цих правилах знайшли відображення стан автомобільної і дорожньої справи, досвід організації дорожнього руху й нові підходи до його вдосконалення. На основі цих правил розробляли місцеві правила дорожнього руху. Попри те, що в них ще зберігалось чимало невиправданих розбіжностей, а в низці випадків і протиріч, що ускладнювали роботу водіїв, правила відіграли позитивну роль в організації дорожнього руху й забезпеченні безпеки всіх його

учасників.

Отже, у передвоєнний період загалом завершилося організаційно-правове становлення автомобільного транспорту. В СРСР було побудовано та реконструйовано дороги державного значення, нові автогужові дороги, а також прокладено автомобільні шляхи значної протяжності, у тому числі магістральні [593].

Розвиток законодавства про забезпечення безпеки на автомобільному транспорті було дещо призупинено в період 1940–1950 років. Це пояснювалося тим, що у вказаний історичний період перед державою стояла низка інших завдань, пов'язаних із Другою світовою війною, а також із відновленням соціально-економічного та політичного життя після її закінчення. Так, із 1958 року істотно зростає нормотворча роль міністерств автотранспорту союзних республік, зокрема Міністерства автомобільного транспорту і шосейних доріг Російської Радянської Федеративної Соціалістичної Республіки, передусім цим Міністерством видані акти: Правила (типові) користування автобусами міських і приміських сполучень, затверджені 30 квітня 1958 року; Правила (типові) користування індивідуальними легковими та вантажними таксомоторами, затверджені 18 березня 1959 року; Правила користування маршрутними легковими та вантажно-пасажирськими таксомоторами, затверджені 18 березня 1959 року; Статут Московського управління автомобільного транспорту, затверджений 16 грудня 1963 року [21; 87; 591].

Важливим етапом розвитку правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті стало затвердження Законом Української РСР від 28 грудня 1960 року нового Кримінального кодексу [194; 506], який набув чинності з 1 квітня 1961 року. Тут з'явилася норма, що передбачала кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. На момент набрання чинності він містив як загальні, так і спеціальні кримінально-правові норми, які певним чином стосувалися сфери транспортних засобів.

Ідеться, зокрема, про: диверсію (ст. 60 КК); шкідництво (ст. 61 КК); порушення правил безпеки руху й експлуатації транспорту (ст. 77 КК); пошкодження шляхів сполучень і транспортних засобів (ст. 78 КК), ненадання допомоги судну й особам, що зазнали лиха (ст. 203 КК); порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 215 КК). Цей Кримінальний кодекс, на відміну від попереднього, більш чітко й виважено регулював кримінально-правову охорону функціонування транспорту. Зрештою з'явилася норма, яка більш універсально регулювала відповідальність за злочини, які вчиняли на автотранспорті. Але й вона не вирішила всіх питань кваліфікації таких злочинів, що знову призводило до суттєвих помилок і порушень закону [111; 506]. Слід зауважити, що вказаний Кодекс діяв протягом 40 років, у нього було внесено значну кількість змін, які, поміж іншого, стосувалися й автомобільного транспорту. Так, згідно з указом Президії Верховної Ради УРСР від 1 жовтня 1985 року, ст. 211 КК було доповнено приміткою, у якій містився перелік усіх видів автомобілів, тракторів, самохідних машин, трамваїв і тролейбусів, а також мотоциклів та інших механічних транспортних засобів [334]. Але й цього виявилось недостатньо, щоб зняти всі питання, тому Пленум Верховного Суду СРСР уже наступного року прийняв зміни до постанови 1982 року «Про практику застосування судами України законодавства у справах про транспортні злочини» [270].

Наступний важливий етап розвитку законодавства про забезпечення безпеки на автомобільному транспорті пов'язаний із Віденською конвенцією про дорожній рух від 1968 року. В указаному документі було передбачено уніфікацію національних законодавств у сфері безпеки дорожнього руху та підвищення рівня його безпеки [543]. Конвенція є базовим міжнародним документом, який регулює міжнародний дорожній рух та встановлює вимоги до його учасників, їхніх документів. На нормах Конвенції в подальшому було побудовано національне законодавство щодо дорожнього руху та його безпеки: Закон України «Про дорожній рух», Правила дорожнього руху, акти законодавства щодо посвідчення водія тощо [18].

Окрему увагу необхідно звернути на Указ Президії Верховної Ради УРСР від 26 листопада 1968 року. Відповідно до зазначеного Указу, Міністерство автомобільного транспорту і шосейних доріг УРСР було реорганізовано у два республіканські міністерства – Міністерство автомобільного транспорту УРСР та Міністерство будівництва й експлуатації автомобільних доріг УРСР [155].

Після здобуття незалежності в Україні розпочався процес розбудови нової країни. 1992 року було створено Міністерство транспорту України, а в його складі – державні департаменти за всіма видами транспорту, у тому числі й Державний департамент автомобільного транспорту. На останній було покладено управлінські функції державного правового регулювання роботи автотранспортних підприємств, компаній та акціонерних товариств незалежно від форм їх власності.

Проголошення незалежності зумовило прийняття низки нормативно-правових актів, які стосувались усіх сфер суспільного життя. Не оминув увагою законодавець і питання забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті. Так, 30 червня 1993 року було прийнято Закон України «Про дорожній рух» [342], який діє донині. Цей Закон визначає правові й соціальні засади дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху й охорони навколишнього природного середовища. Указаний нормативно-правовий акт покликаний врегулювати суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права, обов'язки і відповідальність суб'єктів – учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ та організацій незалежно від форм власності й господарювання [342]. Наступним цілком логічним кроком було прийняття підзаконного акта, що мав на меті безпосередньо забезпечити порядок дорожнього руху: ідеться про Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 31 грудня 1993 року [385]. Таким чином, можна констатувати, що з набуттям незалежності України процес розроблення нових законів і підзаконних актів, що забезпечують безпеку

дорожнього руху, розпочався 1993 року, після чого законодавча діяльність у зазначеному напрямі була майже припинена аж до початку нового тисячоліття.

Важливим моментом розвитку правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті стало прийняття 6 квітня 1998 року Програми забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів. Ця Програма мала на меті забезпечення безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах, дотримання екологічних вимог експлуатації транспортних засобів та поглиблення інтеграції в транспортну мережу європейського співтовариства шляхом здійснення комплексу взаємопов'язаних заходів за такими напрямками: 1) створення органів управління у сфері безпеки дорожнього руху; 2) удосконалення профілактичної та освітньої діяльності у сфері безпеки дорожнього руху; 3) удосконалення конструкції транспортних засобів, засобів технологічного зв'язку, поліпшення стану доріг, вулиць і залізничних переїздів; 4) медичне забезпечення безпеки дорожнього руху та вдосконалення системи збереження життя і здоров'я потерпілих у ДТП; 5) забезпечення розроблення, виробництва, проведення науково-дослідних випробувань і впровадження технічних засобів та апаратури автоматизованих систем гнучкого керування дорожнім рухом, контролю швидкісних режимів та екологічного стану довкілля; 6) інформаційне, науково-технічне й нормативно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів [390].

Однак після прийняття вказаної Програми активне реформування законодавства щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті розпочалося лише на початку 2000-х років. Так, до чинного Закону України «Про дорожній рух» упродовж 2002–2017 років було внесено 33 зміни, у той час як за попередні 10 років Закон зазнавав змін лише чотири рази. Варто підкреслити, що законодавець цим не обмежився, і після 2000-го року було прийнято низку інших законів і підзаконних нормативно-правових актів, наприклад, Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» [402] від 06 квітня 2000 року. Цей Закон визначив правові, організаційні, соціальні та

економічні засади діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та авіаційним транспортом. Основними завданнями законодавства з питань перевезення небезпечних вантажів є: визначення основних принципів і напрямів державної політики у сфері перевезення небезпечних вантажів; визначення правових засад державного управління та державного регулювання безпеки у сфері перевезення небезпечних вантажів; установлення прав, обов'язків і відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів [402]. Прийняття цього нормативно-правового акта дійсно мало важливе практичне значення не лише з точки зору забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, він також сприяв виконанню перевізниками вимог екологічної, радіаційної та пожежної безпеки, фізичного захисту, захисту здоров'я людей, охорони праці, санітарно-епідемічного благополуччя населення.

Важливе значення мало прийняття 05 квітня 2001 року Закону України «Про автомобільний транспорт», який визначив ключові засади організації та діяльності автомобільного транспорту. Крім того, цей нормативно-правовий акт регулює відносини між автомобільними перевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади й органами місцевого самоврядування, пасажирями, власниками транспортних засобів, а також їхні відносини з юридичними та фізичними особами – суб'єктами підприємницької діяльності, які забезпечують діяльність автомобільного транспорту та безпеку перевезень [324]. Варте уваги прийняття Кримінального кодексу України 5 квітня 2001 року, який визначив кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами [193]. Слід зауважити, що Кодекс містив далеко не всі злочини, які так чи інакше пов'язані з транспортними засобами. Основним критерієм добору злочинів, поміщених у зазначений розділ, стала та обставина, що їх суспільно небезпечні наслідки полягають у заподіянні шкоди здоров'ю чи життю невизначеного кола осіб або значної майнової шкоди [270].

Таким чином, прийняття зазначених вище нормативно-правових актів

закономірно зумовило розробку та затвердження 2001 року нових Правил дорожнього руху, які зі змінами та доповненнями діють донині. Нормотворчий процес на цьому не завершився. Так, 8 листопада 2006 року було прийнято постанову Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті» [371]. Порядок визначив процедуру здійснення державного контролю за додержанням суб'єктами господарювання, які провадять діяльність у сфері автомобільного транспорту, вимог законодавства про автомобільний транспорт, норм і стандартів щодо організації перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, норм міжнародних договорів про міжнародне автомобільне сполучення, виконанням умов перевезень, визначених дозволом на перевезення на міжобласних автобусних маршрутах, вимог Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, дотриманням габаритно-вагових параметрів, наявністю дозвільних документів на виконання перевезень і відповідністю виду перевезень, відповідних ліцензій, внесенням перевізниками-нерезидентами платежів за проїзд автомобільними дорогами [371].

Важливим кроком у забезпеченні безпеки руху автомобільного транспорту стало прийняття Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року. Відповідно до вказаного Положення, Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті та у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства) [359]. Основними завданнями Укртрансбезпеки є: 1) реалізація державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному транспорті та у сфері безпеки на морському та річковому

транспорті; 2) внесення на розгляд Міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики з питань безпеки на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті та у сфері безпеки на морському та річковому транспорті; 3) здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті; 4) надання в передбачених законом випадках адміністративних послуг у сфері автомобільного, міського електричного, залізничного, морського та річкового транспорту [359].

Не можна оминати увагою те, що 30 червня 2015 року було прийнято Положення про Міністерство інфраструктури України. Відповідно до вказаного Положення, Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах автомобільного, залізничного, морського та річкового транспорту, надання послуг поштового зв'язку, забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України, дорожнього господарства, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, із питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства) [362].

У липні 2015 року було створено кардинально новий орган державної влади, який покликаний служити суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки та порядку, – Національну поліцію України [400]. Це суттєво змінило підхід МВС до забезпечення безпеки на шляхах України. Крім того, у липні цього самого року було прийнято Положення про патрульну службу МВС. Указаний нормативно-правовий акт визначив, що Патрульна служба відповідно до

покладених на неї завдань здійснює цілодобове патрулювання території обслуговування з метою забезпечення належної охорони громадського порядку, громадської безпеки та контролю за дотриманням правил дорожнього руху, забезпечення його безпеки, а в разі потреби здійснює регулювання дорожнього руху [364]. Таким чином, прийняття зазначених вище нормативно-правових актів спрямоване на реалізацію підходу «поліція – громада», який полягає у співпраці та взаємодії з населенням, громадськими організаціями, іншими підрозділами правоохоронних органів, органами публічної влади задля запобігання правопорушенням, забезпечення безпеки, зниження рівня злочинності, а також налагодження довірливих відносин між поліцією та населенням [364]. В ідеалі планувалось, що постійне патрулювання поліцейськими доріг сприятиме зменшенню ДТП та поліпшенню безпеки руху. Однак практика засвідчила, що такий підхід є неефективним, що зумовлено кількома факторами: по-перше, недостатнім технічним оснащенням патрульних поліцейських (наприклад, уже майже три роки в патрульних відсутні засоби фіксації перевищення швидкості); по-друге, на автомобільних трасах практично не ведеться боротьба з перевищенням швидкості. Слід також погодитись із точкою зору Н. П. Бортника та С. С. Єсімова про те, що положення про патрульну службу Національної поліції не зовсім узгоджується із законами України «Про дорожній рух» і «Про автомобільний транспорт» щодо обсягу контрольної-наглядової діяльності, не визначає межі між контролем і наглядом, де це необхідно. За системним підходом обов'язки патрульної служби Національної поліції доцільно визначити за видами діяльності: наглядової; контрольної; дозвільної; адміністративно-юрисдикційної; кримінально-процесуальної; оперативно-розшукової; з організації управління процесом дорожнього руху; з охорони громадської та особистої безпеки; пропаганди тощо [70].

Завершуючи розгляд представленої в роботі проблематики, слід зазначити, що триває розробка проекту Закону України «Про дорожній рух та його безпеку», який має визначити правові й соціальні засади дорожнього руху

та його безпеки в Україні, спрямовані на захист життя і здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників дорожнього руху й охорони довкілля. Закон відповідає вимогам Конвенції про дорожній рух, Європейської угоди (Женева, 1 травня 1971 року), що доповнює Конвенцію про дорожній рух і Конвенцію про дорожні знаки та сигнали, відкриті для підписання у Відні 8 листопада 1968 року [343]. Зазначений нормативно-правовий акт містить багато прогресивних моментів, які його вигідно відрізняють від законів України «Про дорожній рух» і «Про автомобільний транспорт», адже низка його положень повинна створити реальні умови для забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та зменшити кількість ДТП в Україні [487].

Таким чином, за період існування незалежної України було прийнято ряд нормативно-правових актів, норми яких покликані забезпечити безпеку руху на автомобільних шляхах України. Більшість законів і підзаконних нормативно-правових актів є актуальними й донині. Крім того, створено нові державні органи (Укртрансбезпека, Національна поліція України), діяльність яких також спрямована на забезпечення безпеки руху. Та попри все вищезазначене можна констатувати, що розвиток вітчизняного законодавства у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є незавершеним, адже чимало норм потребують удосконалення. Зрештою, існує нагальна потреба в прийнятті Закону України «Про дорожній рух та його безпеку».

1.3. Поняття та особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

На сьогодні, мабуть, у жодної людини в Україні не викликає сумніву те, що законодавство, яке визначає правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, потребує вдосконалення. Варто зауважити, що проведення реформ у будь-якій сфері суспільних відносин має починатися з дослідження теоретичних конструкцій і вдосконалення відповідної теоретичної бази. Виняток не становить і сфера забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Термін «транспорт» походить від латинського слова *trasporto*, що означає «переносу, перевожу, переміщаю». У цьому понятті відображено головне завдання транспорту – переміщати в просторі вантажі та пасажирів. Однак, окрім початкового змісту, цей термін почали використовувати в інших значеннях [286]. Так, у певному контексті словом «транспорт» позначають: галузь народного господарства, що займається перевезенням вантажів і пасажирів; комплекс технічних засобів, що забезпечують переміщення матеріальної продукції та людей; власне процес переміщення вантажів або пасажирів у просторі, який іменують словом «транспортування»; потік транспортних одиниць, що рухається водним шляхом (судна), повітряним шляхом (літаки), залізничним шляхом (потяги), вулицями або дорогами (автомобілі); окрему партію вантажу, що прямує в певний пункт призначення на конкретну адресу; вид людської діяльності або спеціальність. Отже, транспорт становить сукупність засобів перевезення, шляхів сполучення, засобів управління та зв'язку, а також різноманітних технічних пристроїв, механізмів і споруд, що забезпечують їхню роботу [286].

На думку І. І. Дахна, транспорт – це передусім галузь матеріального виробництва, що забезпечує перевезення пасажирів і вантажів. Науковець зауважує, що існують такі види транспорту: наземний (поділяється на

автомобільний, залізничний, трубопровідний і гужовий), повітряний (авіаційний), водний (поділяється на річковий та морський). До транспорту дехто зараховує лінії електропередач (адже ними передають енергію). За призначенням виокремлюють транспорт загального користування, що обслуговує сферу обігу й населення, транспорт незагального користування (внутрішньовиробничі переміщення сировини, напівфабрикатів, готових виробів тощо), а також транспорт особистого користування [114]. Згідно з переконаннями Й. Р. Гілецького, транспорт є специфічною галуззю господарства, він не створює, як інші виробничі сектори, нових матеріальних цінностей. Результатом роботи транспорту є переміщення вантажів і людей. Значущість галузі полягає в підвищенні рівня життя населення. У галузі транспорту зайнято близько 6 % осіб, які працюють у господарстві України [97]. Л. Ю. Яцківський слушно зауважує, що транспорт – одна з найважливіших складових виробничої інфраструктури держави, адже його ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації, прискорення структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічних сфер діяльності, підвищення життєвого рівня населення, забезпечення національної безпеки країни [614]. Слушною є думка вченого про те, що рівень розвитку транспортної системи держави – одна з найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі актуалізується в умовах інтеграції у європейську та світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство й посідання в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави [614].

Крім категорії «транспорт», у юридичній літературі використовують термін «транспортний засіб». Розглядаючи поняття транспортного засобу, доцільно навести точку зору С. П. Баркової, яка виокремила 16 найбільш поширених на законодавчому рівні тлумачень поняття «транспортний засіб», а саме [42]: 1) для перевезення вантажів – будь-який вантажний автомобіль, вантажний автомобіль із причепом, тягач із причепом чи тягач із

напівпричепом, напівпричіп; для перевезення пасажирів у кількості понад вісім осіб, включаючи водія [554]; 2) будь-який автомобіль або причіп (цей термін охоплює будь-яку комбінацію транспортних засобів) [137]; 3) будь-який дорожньо-транспортний засіб або залізничний транспортний засіб, який здійснює перевезення небезпечних вантажів [331]; 4) будь-які засоби автомобільного та залізничного транспорту, які використовують виключно для перевезення товарів через митний кордон України [372]; 5) транспортні засоби комерційного призначення, транспортні засоби особистого користування, трубопроводи та лінії електропередачі; 6) залізничний рухомий склад (вагони всіх видів, локомотиви, моторейковий транспорт), контейнери [392]; 7) кабіни, крісла або транспортери, механізми для прикріплення кабіни або крісла на канаті (пристрої для підвішування) [391]; 8) машина та (або) пристрої, призначені для перевезення людей та (або) вантажу, а також для перевезення й приводу встановленого на них обладнання, що призначене для виконання спеціальних функцій [356]; 9) механічний дорожній транспортний засіб, а також будь-який причіп або напівпричіп, призначений для буксирування його таким транспортним засобом [376]; 10) механічний дорожній транспортний засіб, а також будь-який причіп, призначений для буксирування механічним дорожнім транспортним засобом [380]; 11) механічний пристрій, призначений для перевезення людей та (або) вантажів, а також установленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів [405]; 12) механічний транспортний засіб, зареєстрований на території договірної сторони, або комбіновані транспортні засоби, із яких принаймні механічний транспортний засіб зареєстрований на території договірної сторони і використовується та призначений виключно для перевезення вантажів або пасажирів [552]; 13) пристрій, призначений для перевезення людей або вантажу, а також такий, на якому встановлено спеціальне обладнання або механізм (усі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби) [351]; 14) пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також установленого на ньому

спеціального обладнання чи механізмів [403]; 15) транспортні засоби, що власним ходом прибувають на митну територію України або відбувають із цієї території і які використовують для міжнародних перевезень вантажу, багажу та пасажирів [360]; 16) автомобілі, автобуси, мотоцикли, моторолери, мотоколяски, мопеди, причепа [386].

Узагальнивши всі наведені вище інтерпретації, С. П. Баркова пропонує широке визначення терміна «транспортний засіб», зокрема тлумачить його як будь-які засоби транспорту загального користування, промислового залізничного транспорту або відомчого транспорту, що призначені задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях [42]. Указане розуміння досліджуваної категорії, на нашу думку, досить повно розкриває його основний зміст. Таким чином, можемо констатувати, що поняття транспорту є збірним і комплексним явищем, адже охоплює такі його види, як залізничний, морський, річковий, автомобільний, трубопровідний, повітряний тощо. Водночас у межах нашого дослідження ми, звісно, з'ясуємо сутність саме автомобільного транспорту.

Перший автомобіль із паровим двигуном сконструював 1769 року французький інженер Н. Кюньо. Рухався він зі швидкістю 4 км/год. Автомобіль із двигуном внутрішнього згорання створили в 1885–1887 роках у Німеччині конструктори Г. Даймлер (1834–1900) і К. Бенц (1844–1929). Кожен із них до створення автомобіля йшов своїм шляхом. Автомобільна промисловість виникла наприкінці XIX століття у Франції, Німеччині, США, Великій Британії. Із 1903 року на американських підприємствах компанії «Форд мотор» почали масово (на конвеєрі) випускати автомобіль «Форд» моделі «Т» [114].

Нині можна стверджувати, що автомобільний транспорт надає досить широкий спектр послуг. Цей вид транспорту має важливе значення для перевезення на короткі відстані, хоча собівартість перевезень, порівняно із залізничним транспортом, чимала. У нашій країні створено широку мережу автомобільних доріг із твердим покриттям. Загальна протяжність автомобільних доріг – 170 тис. км, із них 165 тис. км – із твердим покриттям,

однак більшість доріг знаходиться не в найкращому стані. Основні сфери застосування автомобільного транспорту – доставляння вантажів до магістральних видів транспорту, перевезення промислових і сільськогосподарських вантажів на короткі відстані, внутрішньоміські перевезення, перевезення вантажів для торгівлі та будівництва. На далекі відстані автомобільний транспорт перевозить швидкопсувні, особливо цінні товари, що вимагають швидкої доставки, незручні для перевезення іншими видами транспорту [311].

Відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт», автомобільний транспорт – галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва щодо перевезення пасажирів і вантажів автомобільними транспортними засобами. Водночас у вказаному нормативно-правовому акті автомобіль визначено як колісний транспортний засіб, який приводиться в рух джерелом енергії, має не менше чотирьох коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт [324]. Попри те що поняття автомобільного транспорту дістало законодавче закріплення, у науковій літературі існують і інші підходи щодо його тлумачення.

На переконання С. І. Дорогунцова, автомобільний транспорт – це найбільш маневрений та ефективний вид транспорту, що призначений для перевезення масових вантажів дрібними партіями на близьку відстань. Цей вид транспорту розпочинає й закінчує транспортний процес на морському, річковому та залізничному транспорті. Автотранспорт забезпечує функціонування й територіальну організацію всіх галузей народного господарства, передусім галузей агропромислового комплексу, які посідають важливе місце в економіці України [435]. До складу автомобільного транспорту входять підприємства автомобільного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, авторемонтні та шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а

також автовокзали й автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади, інші підприємства, установи й організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автомобільного транспорту [3].

Важливість автотранспорту підтверджується тим, що нині він є найбільш поширеним видом транспорту. Вантажівки перевозять практично всі види вантажів, навіть на значних відстанях (до 5 тис. км і більше) автопоїзди успішно конкурують із залізницею під час перевезення цінних вантажів, для яких швидкість доставки, наприклад, швидкопсувних продуктів, є критичною. Автомобільний транспорт є найбільш затребуваним у перевезенні пасажирів на короткі й середні відстані, його активно використовують для забезпечення роздрібною торгівлі, малого бізнесу, систем виробництва. Він може бути єдиним транспортом у сухопутних регіонах для перевезення пасажирів і вантажів; має найбільш широку сферу використання (міську, приміську, міжрегіональну, міжміську, міжнародну); може бути задіяний як самостійний вид транспорту або як транспорт для підвезення вантажів до магістральних видів транспорту. Автомобільний транспорт активно використовують як туристично-екскурсійний [212].

Основними рисами автомобільного транспорту Я. С. Левченко вважає такі: маневреність і значна рухомість; доставка вантажів та пасажирів за принципом «від дверей до дверей» без проміжних перевантажень; автономність руху транспортних засобів; висока швидкість доставки; широка сфера використання за територіальною ознакою, видом вантажу й системою сполучень; більш короткий шлях слідування порівняно з природними шляхами водного транспорту. Водночас учений констатує відносні недоліки автомобільного транспорту: значна собівартість перевезень, паливно- та енергомісткість; низька продуктивність одиниці рухомого складу; найбільша трудомісткість (на один транспортний засіб потрібно більше одного водія); неекологічність.

Отже, узагальнюючи викладене вище, можна виокремити такі головні

переваги автомобільного транспорту [4]:

1. Високий ступінь мобільності й маневрування. За потреби автомобіль може пересуватися навіть там, де немає сучасного автомобільного шляху. Це робить його особливо корисним видом транспорту в місцях, які не можуть бути доступними для інших видів транспорту. Наприклад, пасажирський автомобільний транспорт є найбільш оптимальним для подорожей із позиції забезпечення розваг і задоволення специфічних туристичних потреб обмеженої кількості споживачів.

2. Можливість перевезення туристів та вантажу за принципом «від дверей до дверей». Автомобіль має унікальну можливість здійснювати прямі перевезення вантажів від виробника до безпосередніх точок реалізації.

3. Відносно висока швидкість доставки товарів під час перевезення на короткі та середні відстані.

4. Добра видимість із транспортного засобу й можливість єднання з навколишнім середовищем. Під час подорожі для відпочинку ця перевага має істотне значення та є основним критерієм вибору транспортного засобу для багатьох видів турів.

5. Невисокі тарифи, встановлені для перевезення туристів і вантажів на малі та середні відстані. Це є вагомою перевагою, особливо в умовах кризи в господарському розвитку [4].

Таким чином, автомобільний транспорт у сучасному світі став невід'ємною складовою життя кожної людини. Від якості організації автомобільного транспорту залежить функціонування багатьох сфер суспільного життя, наприклад, налагодження безперебійної торгівлі, швидкість товарообігу, собівартість продукції, оперативність і безперебійність виробничої діяльності. Однак, попри всі позитивні моменти, автомобільний транспорт є джерелом підвищеної небезпеки, адже саме на автошляхах України гине більше людей, аніж на всіх інших видах транспорту в сукупності. Таким чином, держава має не лише турбуватися про те, як розвивати й стимулювати використання автомобільного транспорту, а й прагнути забезпечити його

безпеку.

Поняття «безпека» – це соціальна реалія, зміст якої визначити досить складно, адже йдеться про низку супутніх явищ як об'єктивного, так і суб'єктивного характеру. Історик Ж. Делюмо доречно зауважив, що власне поняття «безпека» майже повністю видозмінилося. Наприклад, у XVI столітті, порівняно із середньовіччям або античністю, поняття «незахищеність» практично було позбавлене об'єктивної значущості [117]. Популярна юридична енциклопедія визначає безпеку як відсутність неприпустимого ризику, пов'язаного з можливістю заподіяння будь-якої шкоди для життя, здоров'я та майна громадян, а також для навколишнього природного середовища; комплекс заходів, людські й матеріальні ресурси, призначені для запобігання шкоди; стан захищеності населення, об'єктів довкілля від небезпеки за надзвичайних ситуацій [312]. С. В. Лекарев та В. А. Порк визначають безпеку як систему суспільних відносин, що встановлюються між суб'єктами й забезпечують для них сприятливі умови функціонування та розвитку. Цей термін пов'язаний із системою «суспільство – природа», а також здатністю предмета, явища, процесу зберігати свої характеристики під час впливу руйнівних чинників [213].

У праці «Безпека людини» В. Л. Романова йдеться: «Безпека – це філософська категорія. Вона не є чимось предметним, матеріальним і становить певну абстрактну форму вираження життєздатності, життєстійкості конкретного світу» [436]. Аналогічну думку обстоює І. М. Дубровський, який безпеку розглядає переважно в абсолютному вираженні – як відсутність безпеки й загроз, що стоять перед матеріальною та духовною сферами. Ідеться про спосіб дій, спрямований на ліквідацію безпеки як такої, що призводить до фактичного протиставлення дій захисту й запобігання. Причому нівелюються найважливіші якості та функції безпеки – превентивні дії, спрямовані на зниження рівня або усунення об'єктивних чи навіть гіпотетичних соціальних ризиків і загроз. Але бути в безпеці зовсім не означає жити без небезпек. Небезпеки існують завжди і в певному сенсі можуть навіть мати позитивне

значення – як одна з причин необхідної активності людини, одна з умов самовизначення, саморозвитку особистості, спільнот, суспільства й людства загалом. Звідси бере початок питання про предмет соціальної безпеки та її сутність. Як впливає з визначень різних дослідників, стан захищеності особистості, суспільства, держави, життєвих інтересів, національних інтересів, стійкий стан системи щодо несприятливих впливів тощо і становить предмет безпеки [130].

Відповідно до позиції, яку висловлює М. П. Гетьманчук, безпека – це стан, коли кому-, чому-небудь ніщо й ніхто не загрожує; діяльність людей, суспільства, держави, світового співтовариства народів щодо виявлення, запобігання, послаблення, усунення й відвернення загрози, здатної втратити їх, знищити матеріальні та духовні цінності, перешкодити їх прогресивному розвитку. Наявність безпеки є необхідною умовою та одним з основних мотивів життєздатності людини, суспільства, держави, світового співтовариства [304]. На думку низки науковців, безпека – це захищеність, забезпечення схоронності основних життєвих цінностей, а отже, ключовий фактор у системі цінностей. За відсутності гарантій безпеки особи, у разі постійної загрози добробуту втрачається сенс свободи [148; 597]. В. Т. Серебрянніков та А. Т. Хлоп'єв доводять, що безпека – це діяльність людей, суспільства, держави, світового співтовариства, народів щодо пошуку, запобігання послаблення, ліквідації та спростування загроз, здатних знищити їх, призвести до втрати фундаментальних духовних цінностей, завдати невинної шкоди, перешкодити виживанню й розвитку. Науковці переконують, що безпека не є станом, вона становить передусім певну дію [453]. Водночас Г. О. Туманов і В. І. Фризко обґрунтовано засвідчують, що безпека – це сукупність опосередкованих джерелами підвищеної небезпеки відносин, що регулюються юридичними, технічними й організаційними нормами з метою попередження та усунення загрози життю і здоров'ю людей, матеріальним цінностям та навколишньому середовищу [547].

Варто погодитися з точкою зору В. А. Ліпкана [221], який тлумачить

безпеку як: 1) стан об'єкта; 2) здатність об'єкта, явища або процесу зберігати свою сутність в умовах цілеспрямованого, руйнівного внутрішнього чи зовнішнього впливу (інакше кажучи, безпека подібна до гомеостазу); 3) властивість системи, що ґрунтується на принципах структурної стійкості, самоорганізації, цілісності (кожна з окреслених властивостей є системоутворювальною, тобто руйнація будь-якої з них призводить до колапсу системи); 4) гарантія, необхідна умова діяльності особи, суспільства, держави, що дозволяє їм зберігати та збільшувати духовні й матеріальні цінності; 5) відсутність небезпек і загроз для об'єкта (суть безпеки – постійне існування загрози та перманентна необхідність управління нею) [221].

Отже, попри багатоманітність підходів до визначення поняття «безпека», можна стверджувати, що воно тісно пов'язане з такою категорією, як загроза. У цьому контексті Д. С. Цаліна зазначає, що загроза – це конкретна чи безпосередня форма небезпеки на стадії переходу її з можливості в реальність, яка означена сукупністю несприятливих умов і чинників у відповідних сферах економіки, конкретизується певною формою вияву та способом впливу на економічні процеси, наслідки якої можуть заподіяти будь-яку шкоду [581]. Натомість інші науковці стверджують, що загроза – це сукупність явищ і дестабілізаційних чинників, що становлять можливу небезпеку не тільки для людини, а й для суспільства та держави загалом, а отже, профілактика загроз і захист від них – актуальна соціально-економічна проблема, у розв'язанні якої держава не може бути не зацікавлена [78]. Більшість науковців погоджуються з тим, що загрози: 1) є подіями, змінами або діями (тобто їм притаманна динаміка); 2) спричиняють шкоду або порушення нормального функціонування підприємства, унаслідок чого спричиняють збитки та втрати; 3) виникають під дією певних чинників (зовнішніх і внутрішніх), а отже, потребують застосування комплексу заходів з боку підприємства для їх нейтралізації та усунення [438].

Таким чином, безпекою на автомобільному транспорті слід вважати такий стан автомобільного транспорту, за якого мінімізується (або взагалі

виключається) можливість настання ситуацій, коли людині, її життю, здоров'ю та майну буде загрозувати небезпека. Водночас небезпечними ситуаціями на автомобільному транспорті можна вважати такі: 1) автомобільні аварії, тобто 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 (причини аварій можуть бути різними); 2) умисне завдання третіми особами шкоди пасажиром та (або) вантажу; 3) порушення правил експлуатації технічних систем, зокрема нормативних вимог з екологічної безпеки під час перевезень; 4) незаконне втручання у функціонування автомобільного транспорту (перекриття шляхів, страйк працівників, умисне пошкодження дорожнього полотна та ін.); 5) порушення правил дорожнього руху водіями; 6) незадовільний стан автошляхів тощо. Отже, можна стверджувати, що для досягнення безпеки на автомобільному транспорті потрібно зменшити можливість настання вказаних вище ситуацій, що є беззаперечним обов'язком правової держави.

Узагальнюючи вищевикладене, можна констатувати, що забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є цілеспрямована діяльність держави (в особі її органів), спрямована на недопущення виникнення небезпечних ситуацій у вказаній сфері, які можуть зашкодити людині, її життю та здоров'ю. Для того щоб законодавцю більш змістовно визначити способи на напрями вдосконалення законодавства щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в Україні, спочатку необхідно встановити причини низького рівня безпеки в цій сфері. До таких причин, на нашу думку, належать: 1) відсутність єдиної державної політики щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; 2) брак системності прийняття нових і вдосконалення наявних нормативно-правових актів у досліджуваній сфері; 3) низький рівень правосвідомості громадян, який полягає в незнанні правил дорожнього руху та в небажанні їх дотримуватись; 4) незадовільний стан дорожніх шляхів; 5) несистематична діяльність органів державної влади, спрямована на забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в Україні; 6) відсутність

реальних важелів впливу на осіб, які вчиняють правопорушення на автомобільному транспорті, адже наявна система штрафів нині є неефективною.

Із зазначеного вище випливає, що забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в Україні має досягатися шляхом:

- створення належного матеріально-технічного забезпечення в зазначеній сфері;

- розроблення системи протидії, припинення та запобігання правопорушенням на автомобільному транспорті, що потребує прийняття відповідної нормативно-правової бази, яка б ураховувала реалії сьогодення;

- створення ефективної системи технічного забезпечення на автомобільному транспорті, яка полягала б у: систематичній перевірці автомобільного транспорту щодо його технічної справності; належній організації безпеки руху (наприклад, на перехрестях за допомогою світлофорів); наданні уповноваженим органам державної влади спеціальних інструментів і технічних засобів; приведенням автомобільних шляхів України в належний стан;

- передбачення системи недопущення або мінімізації матеріальних і моральних збитків на транспорті від злочинів та надзвичайних подій.

Завершуючи поданий підрозділ, можемо констатувати, що стан забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в Україні вкрай незадовільний, що є суттєвим недоліком для держави XXI століття, адже статистика засвідчує, що смертність на автомобільних шляхах України є вищою, ніж у багатьох країнах «третього світу». Таким чином, забезпечення безпеки на автомобільному транспорті має бути не лише проблемою держави, воно стосується кожної людини. Адже безпека на дорозі здебільшого залежить безпосередньо від осіб, які керують автотранспортом. Крім того, варто зауважити, що підґрунтям для забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в нашій державі мають стати розробки провідних учених, які повинні базуватися на економічних, правових, технічних аспектах окресленої

проблематики.

Отже, забезпечення безпеки на автомобільному транспорті означене такими особливостями:

- існує значна кількість напрямів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, кожен із яких потребує уваги з боку науковців і законодавця;
- забезпечення безпеки на автомобільному транспорті потребує розрахунку вимірних параметрів;
- досягнення безпеки є неможливим без належного бюджетного фінансування, адже вимагає суттєвих грошових витрат;
- потребує постійного й активного внесення змін до відповідного законодавства;
- вимагає активної роботи з громадськістю.

1.4. Принципи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

Забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, як і будь-який інший вид діяльності, має ґрунтуватися на відповідних засадах, вихідних ідеях, які в науковій літературі прийнято називати принципами. Так, у тлумачному словнику термін «принцип», означає: 1) основне вихідне положення будь-якої наукової системи, теорії, ідеологічного напрямку тощо; засада; основний закон якої-небудь точної науки; 2) особливість, покладена в основу створення або здійснення чого-небудь, спосіб створення чи здійснення чогось; правило, на якому ґрунтується діяльність певної організації, товариства тощо; 3) переконання, норма, правило, яким керується хто-небудь у житті, поведінці; канон [273]. Згідно з юридичною енциклопедією,» категорія «принцип має такі значення: 1) основні засади, вихідні ідеї, що характеризуються універсальністю, загальною значущістю, вищою імперативністю і відображають суттєві положення теорії, вчення, науки, системи внутрішнього та міжнародного права,

політичної, державної чи громадської організації (гуманізм, законність, справедливість, рівність громадян перед законом тощо); 2) внутрішнє переконання людини, що визначає її ставлення до дійсності, суспільних ідей і діяльності [607].

У давньокитайській філософії принцип – це те, на основі чого діє шляхетна людина та що відрізняє її від нищої особи, людини натовпу. В умовах сьогодення принцип – це вихідне теоретико-методологічне положення, яке лежить в основі певного знання та визначає спосіб його будови. У цьому контексті таке знання постає як розкриття та реалізація принципу. Окрім того, принцип становить сформульовані на основі переконань людини загальні положення, стислі тези або висловлювання, якими вона керується у своїх діях. Таким чином, принцип є формою зв'язку внутрішнього світу людини з її діяльністю [83]. Із філософської позиції принципом слід вважати загальну підставу. Причому принципи можуть характеризувати як буття, об'єктивний світ, слугуючи підставою стосовно інших характеристик матеріальних речей, процесів, станів, властивостей, зв'язків, так і мати значення підстави для здійснення певної пізнавальної та іншої діяльності, побудови системи знань, викладу певного вчення [29].

Отже, поняттям «принцип» активно оперують у багатьох сферах наукового пізнання, проте найбільш дослідженим воно є саме в правовій галузі. Так, на думку О. О. Уварової, принципи права становлять систему вимог до належної та можливої поведінки людей, які відображають визнані в суспільстві цінності й утворюють спрямовану на регулювання суспільних відносин ієрархічну єдність. Причому кожна така вимога, що становить зміст певного принципу права, може набувати характеру принципу, але нижчого рівня. Так, уся система принципів права передбачає певне розширення принципу справедливості через виведення з його змісту системи вимог, яким мають відповідати суспільні відносини, і вимог, які висувають до власне механізму правового регулювання [549]. М. Д. Бойко вважає, що принципи – це керівні ідеї, які мають важливе значення для ефективного функціонування всієї

системи норм цієї галузі права. За допомогою принципів не тільки формулюють сучасний державний підхід до правового регулювання сфери соціального забезпечення, а й визначають суть майбутніх правових норм. Принципи – це ідеї, виражені у формі правової норми. Це означає, що принципи є правовими приписами, причому приписами обов'язковими [59]. В. В. Молдован досить детально тлумачить поняття «принципи права», зазначаючи, що це – основні ідеї, вихідні положення, які закріплені в законі, мають загальну значущість, вищу імперативність (веління) і відображають суттєві положення права. Вони впливають на весь процес підготовки нормативно-правових актів, їх видання, встановлення гарантій дотримання правових вимог. Вони є основним критерієм правотворчої, правозастосовної та правоохоронної діяльності державних органів. Від рівня їх дотримання залежить стабільність та ефективність правової системи. Науковець підкреслює, що принципи права об'єктивно зумовлені економічним, соціальним, політичним ладом суспільства, що існує в певній країні, соціальною природою держави і права, характером панівного політичного й державного режиму, основними принципами побудови та функціонування політичної системи певного суспільства [256].

Сучасні науковці стверджують, що принципи права – це закріплені в різних його джерелах або виражені в стійкій юридичній практиці загальноновизнані основоположні ідеї, які адекватно відображають рівень пізнання загальносоціальних і специфічних закономірностей права і служать для створення внутрішньо узгодженої та ефективної системи юридичних норм, а також для безпосереднього регулювання суспільних відносин за її суперечності [149]. Натомість В. Д. Перевалов і В. М. Корельський зазначають, що принципи права – це керівні ідеї, що характеризують зміст права, його сутність і призначення в суспільстві. З одного боку, вони виражають закономірності права, а з іншого – становлять найбільш загальні норми, що діють у всій сфері правового регулювання та поширюються на всіх суб'єктів. Принципи права визначають шляхи вдосконалення правових норм, слугуючи

керівними ідеями для законодавця [527].

На думку К. Г. Волинки, ідеться про керівні ідеї, що характеризують зміст права, його сутність і призначення в суспільстві. З одного боку, вони виражають закономірності права, а з іншого – становлять найбільш загальні норми, що діють в усій сфері правового регулювання та поширюються на всіх суб'єктів. Ці норми або безпосередньо сформульовані в законі, або виводяться із загального змісту законодавства. Призначення принципів права полягає в тому, що вони забезпечують однакове формулювання норм права, а також їх вплив на суспільні відносини у формі правового регулювання й інших форм правового впливу, визначають шляхи вдосконалення правових норм, виконуючи роль провідних ідей для законодавця. За умови їх закріплення в Конституції принципи права забезпечують єдність процесів створення права, його реалізації й охорони. Принципи права є критерієм його оцінки та методологічною основою подальшого його вдосконалення [86].

Привертає увагу позиція В. В. Сорокіна, який наголошує, що принципи права, із суто юридичної точки зору, не є правилами поведінки, але мають загальнообов'язковий характер. Із принципів права можна вивести необхідне (але ще не закріплене) правило поведінки. Таким чином, принципи права мають безпосередній регулювальний вплив на суспільні відносини, слугуючи тією правовою базою, на основі якої відбувається формування конкретного правила для вирішення справи [498].

Досліджуючи окреслене поняття, окремі науковці доходять висновку, що принципи права – це керівні засади, ідеї, які зумовлені об'єктивними закономірностями існування, рівнем розвитку суспільства й визначають зміст і спрямованість правового регулювання. Значення принципів права полягає в тому, що вони концентровано відображають найсуттєвіші риси комплексу правових норм у конкретній сфері суспільних відносин [63].

Принципи права можуть бути відображені в нормативно-правових актах у вигляді окремих положень – норм-принципів, норм-декларацій, норм-концепцій, або існують у прихованому вигляді в інших юридичних нормах, у їх

сукупності й становлять собою керівні ідеї, положення, на яких базується юридичне право. За допомогою цих принципів виявляють закономірності та властивості права як самостійного соціального явища, удосконалюють систему, структуру права і правове регулювання. Правові принципи важливі для нормотворчої та правозастосовної діяльності. Вони слугують тим правовим орієнтиром, з огляду на який законодавець формулює галузеві норми, вносить зміни й доповнення до чинних нормативних актів. Правові принципи дають змогу глибше зрозуміти значення конкретних норм і визначають тенденції розвитку законодавства [63; 303].

Найбільш повно та змістовно сутність досліджуваної категорії, на наше переконання, розкриває О. Ф. Скакун, яка доводить, що принципи права – це загальноприйняті норми-ідеї найвищого авторитету, що слугують основними засадами правового регулювання суспільних відносин, спрямовують їх учасників на встановлення соціального компромісу і порядку [460]. Науковець ґрунтовно підходить до визначення найбільш характерних ознак принципів права, серед яких наводить такі: 1) є нормами-ідеями найвищого авторитету – не будучи конкретними правилами поведінки, мають регулятивний характер завдяки загальності, загальнообов'язковості; 2) об'єктивно зумовлені соціальним середовищем, характером суспільних відносин (економічних, політичних, культурно-ідеологічних тощо) і мають зворотний вплив на них; 3) є ідеологічним витвором, результатом розвитку правової свідомості суспільства, передусім співтовариства юристів, і водночас спрямовані на сприяння зростанню правосвідомості суспільства, його культури; 4) є історико-практичними за походженням (їх творить епоха, факти і події, що переходять у юридичні факти і суб'єктивні права; сформована практика людей, їх потреби й інтереси; суспільні відносини) та універсальними за невизначеністю строку існування (у них різний «життєвий цикл»; чимало їх існує з часів античності); 5) є ідейною основою для об'єктивного права, концентровано виражають закономірності його розвитку, сутність і соціальне призначення; описують (конкретизують) установлене право, вносять однаковість у систему правових

норм; 6) слугують основними засадами правового регулювання суспільних відносин, надають злагодженості всьому його механізмові, слугують орієнтирами формування та вдосконалення правової системи, є її каркасом, опорою, відображають зв'язки між елементами правової та соціальної системи, що об'єктивно існують; усувають суперечності, що виникають між ними; зумовлюють напрями нормотворчої, правозастосовної та інших форм правової діяльності; 7) акумулюють світовий досвід розвитку права, втілюють демократичні та гуманістичні традиції й одночасно становлять правові цінності, що входять до світової правової скарбниці [460].

З огляду на зазначене можна констатувати, що принципами забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є вихідні засади (ідеї), які мають слугувати підґрунтям для здійснення відповідної діяльності та яких неухильно повинні дотримуватись усі суб'єкти забезпечення безпеки на автомобільному транспорті України. Варто зауважити, що в науковій літературі, а також на законодавчому рівні відсутнє єдине бачення щодо принципів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, що, на нашу думку, є суттєвою прогалиною та негативно позначається на відповідному напрямі діяльності держави. Аналіз конкретних принципів забезпечення безпеки в досліджуваній сфері доводить недоцільність традиційного поділу принципів на загальноправові, міжгалузеві та галузеві. Тому, спираючись на аналіз наукових поглядів учених і норм чинного законодавства України, пропонуємо поділити принципи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті на такі групи: 1) принципи, визначені на законодавчому рівні (законодавчі): верховенства права, законності, пріоритету забезпечення безпеки людини та суспільства, економічності, доцільності, ефективності; 2) управлінські принципи: плановості, контролю, безперервності, принцип забезпечення зворотного зв'язку; 3) орієнтуючі принципи: системності, інформаційного забезпечення. Проаналізуємо наведені засади більш детально.

Розглядаючи першу групу принципів (законодавчі), доречно зауважити, що окреслені засади притаманні не лише сфері забезпечення безпеки на

автомобільному транспорті, а й іншим сферам суспільних відносин. А. М. Колодій зазначає, що верховенство права – це офіційне визнання того факту, що право може існувати й поза інституціональною формою (нормативно-правовими актами) – у вигляді рівного та справедливого масштабу свободи, який виявляється саме в принципах правосвідомості, є загальнозрозумілим і таким, що використовується для самоврегулювання суспільних відносин [179]. У юридичній науці принцип верховенства права розглядають зазвичай у двох аспектах: по-перше, у широкому значенні – як модель правової організації державної влади в суспільстві, тобто як «верховенство права над державою», з огляду на що він практично охоплює всі засади правової державності (наприклад, підтримання верховенства права в американській правовій традиції передбачає вирішення широкого кола питань, пов'язаних із конституціоналізмом, федералізмом, поділом влади, громадянськими правами, судовим захистом, судовою системою, кримінальним судочинством, адміністративним правом тощо); по-друге, у вузькому значенні – як модель співвідношення права та закону в регулюванні суспільних відносин [246].

Досить розгорнутим є визначення принципу верховенства права, запропоноване П. М. Рабіновичем. Науковець стверджує, що ця засада означає ключову роль права у стосунках між усіма учасниками суспільного життя, у життєдіяльності державних і недержавних організацій, соціальних спільнот, груп, об'єднань, усіх людей. Автор доводить, що принцип верховенства права має самостійний характер лише в разі, коли власне право інтерпретують як явище, що виникає та існує незалежно від держави, діяльності її законодавчих та інших органів [429]. Науковці наголошують, що верховенство права може бути інтерпретоване як пріоритетність у суспільстві, передусім прав людини, що виявляється в таких рисах державного та громадського життя, як: закріплення в конституційному та інших законах держави основних прав людини (закони, які суперечать правам і свободам людини, є неправовими законами); панування в суспільному й державному житті таких законів, які

виражають волю більшості або всього населення країни, утілюючи загальнолюдські цінності та ідеали, зокрема права і свободи людини; урегулювання відносин між особою та державою на основі загального принципу «дозволено чинити все, що прямо не заборонено законом»; взаємна відповідальність особи й держави [100]. Верховенство права є основоположним принципом у будь-якій сфері суспільних відносин, зокрема щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. У контексті означеної проблематики зміст верховенства полягає в тому, що необхідно, щоб усі учасники правовідносин дотримувалися норм чинного законодавства України та у своїй діяльності керувалися положенням, згідно з яким людина, її права та свободи є найвищими цінностями в державі.

Із засадою верховенства права тісно пов'язаний принцип законності. У найбільш загальному значенні законність – це комплексне (принцип, метод, режим) соціально-правове явище, що характеризує організацію та функціонування суспільства й держави на правових засадах. Поняття «законність» є комплексним і походить від терміна «закон». Воно охоплює всі аспекти життя права – від його ролі у створенні закону до реалізації його норм у юридичній практиці. Законність відображає правовий характер організації суспільно-політичного життя, органічний зв'язок права із владою, державою, суспільством [458]. На думку М. В. Цвіка, законність становить режим правомірної діяльності органів держави, який знаходить свій вияв у прийнятті правових законів і підзаконних нормативно-правових актів, а також у їх неухильному дотриманні, точному й однаковому виконанні та правильному застосуванні всіма органами держави, посадовими особами, громадянами та їх об'єднаннями [141].

На думку низки вчених, законність – це фундаментальна категорія юридичної науки та практики, а її рівень і слугують головними стан критеріями оцінки правового життя суспільства, його громадян. Так, право є фактором соціального життя, однак його реальність визначається не лише тим, що воно виражається у формальних позитивно-правових актах – законах, указах,

постановах, кодексах та інших систематизованих збірниках. Право реальне, продовжують учені, передусім тому, що владна воля, виражена в законах, втілюється в поведінці людей – громадян, які дотримуються закону, осіб, які вступають у відносини шляхом укладання угод, суддів та інших посадових осіб, що застосовують закон. Право за своєю природою не може існувати поза реалізацією в правових відносинах [64; 309; 528]. Звідси випливає, принцип законності полягає в тому, що в межах забезпечення безпеки на автомобільному транспорті уповноважені суб'єкти мають дотримуватися норм чинного законодавства України, а також створювати умови, за яких інші учасники відповідних правовідносин будуть дотримуватися законодавчих положень.

Таким чином, указані вище засади є ключовими, основоположними, а всі інші законодавчі принципи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті мають їм відповідати. Ідеться, зокрема, про такі принципи, як:

– пріоритету забезпечення безпеки людини та суспільства. У найбільш загальному значенні безпека людини – це об'єктивний стан і суб'єктивне відчуття фізичної, майнової, соціальної (матеріальної), психологічної та моральної захищеності людини, її прав і свобод [534]. Безпека людини – це поняття, що відображає власне суть людського життя, її ментальні, соціальні й духовні надбання. Безпека людини – невід'ємна характеристика стратегічного напрямку розвитку людства, визначеного ООН як «сталий людський розвиток» (Sustainable Human Development); це розвиток, який зумовлює не лише економічне, а й соціальне, культурне, духовне зростання, що сприяє гуманізації менталітету громадян і збагаченню позитивного загальнолюдського досвіду [121]. Безпека суспільства пов'язана з життям і відносинами людей у суспільстві. У тлумачному словнику категорію «суспільство» визначено як сукупність людей, об'єднаних певними відносинами, обумовленими історично змінним способом виробництва матеріальних і духовних благ: громадянство, громада, спільнота, суспільство [121]. Отже, зміст цього принципу полягає в тому, щоб створити такий стан на автомобільному транспорті, за якого людина

зможе вільно користуватись автомобільним транспортом, не переймаючись безпекою власного життя та життя своїх близьких;

– економічності. Зазначена засада передбачає досягнення максимальних результатів діяльності органів державної влади у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті за оптимальних затрат, що не означає економію коштів за будь-яких умов, а потребує пошуку та реалізації можливостей найбільш раціонального використання матеріальних, грошових, трудових ресурсів, скорочення та ліквідації збитків і втрат. Таким чином, принцип економічності передбачає не просто економію коштів, а визначення можливостей їх результативного використання [455];

– доцільності. У загальній теорії права зазначено, що оскільки право покликане служити формуванню, закріпленню та вдосконаленню відносин, що задовольняють усвідомлені потреби економічного й духовного розвитку суспільства, доцільність права, як і його ефективність, повинна оцінюватися ступенем позитивного впливу на ці процеси. Отже, доцільність права полягає в його здатності забезпечити вирішення завдань, що випливають із потреб (цілей) суспільного розвитку. Однак навіть за умов правильного визначення цілей і проміжних (поетапних) завдань їх досягнення за допомогою правового регулювання можливі варіанти останнього, вибір яких залежить від безлічі факторів. Тому доцільність у праві можна розглядати як принцип правотворчості (вибору альтернативних законодавчих рішень, визначення способів і меж правового регулювання) та умов правозастосування [60; 80]. Доцільність у праві, на думку Д. О. Балобанової, – це завжди щось оптимальне, що відповідає певним конкретним умовам, обставинам, без урахування яких норма не буде досягати закладеної в ній мети. Її застосування має ґрунтуватися на доцільності як одній з основних вимог, ужитих безпосередньо до нормативного документа. Застосування закону без його тлумачення, засноване виключно на його букві, є неможливим з огляду на недосконалість власне закону, а також відсутності в законодавця реальної можливості передбачити все різноманіття життєвих умов, які будуть супроводжувати його практичну

реалізацію. Відповідність доцільності означає відповідність загальному духу, ідеї закону [39]. Таким чином, принцип доцільності в контексті забезпечення безпеки на автомобільному транспорті відображає зміст і реальність сучасної політики держави в досліджуваній сфері. Дотримання цієї засади також сприяє мінімізації не виправданих витрат та/або не виправданих дій органів державної влади щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті України;

– ефективності. У найбільш загальному значенні ефективність – це явище, яке характеризує оптимальність цілеспрямованої дії, способу, механізму реалізації або стану суб'єкта за наявності альтернатив. Вона виявляється через різницю (відмінність) між метою та отриманими результатами, урахувавши затрачені ресурси, встановлені цілі, обставини зовнішнього середовища й часові межі [302]. Цікавим, на нашу думку, є визначення, згідно з яким ефективність у вузькому значенні – це результат, наслідок затрачених сил, діянь; у широкому – відносини, що складаються в суспільстві, з приводу економії часу в усіх формах їх вияву в процесі функціонування робочої сили, економії, визначеної метою, основними економічними законами формації, а ефективність управління визначена ним як ефект (результат), що зіставлений із витратами на його досягнення [69]. Отже, окреслена засада є якісним показником діяльності органів державної влади у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті України. Принцип доцільності характеризує оптимальність цілеспрямованої дії, способу, механізму реалізації або стану суб'єкта за наявності альтернатив. Вона виявляється у відмінності між метою та отриманими результатами, урахувавши затрачені ресурси, встановлені цілі, обставини зовнішнього середовища й часові межі [302].

Наступну групу принципів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, як ми вже вказували вище, становлять управлінські принципи, тобто правила, норми управлінської діяльності, відповідно до яких створюється, функціонує та розвивається система управління у відповідній сфері суспільних відносин. Такими принципами слід вважати:

– принцип плановості. Планування – це розробка загальної концепції

розвитку системи управління, обґрунтування конкретних завдань, термінів, шляхів їх реалізації, тобто програми дій (заходів) на перспективний період [170]. Варто погодитись із точкою зору В. Я. Малиновського, який наголошує, що планування – це ключова складова всіх систем управління, процес, завдяки якому система пристосовує свої ресурси до змін зовнішніх і внутрішніх умов. Саме планування є пріоритетною функцією управління, яка передує всім іншим, визначаючи їхню природу. Воно залежить від ефективного аналізу зовнішнього середовища, об'єктивної оцінки власних ресурсів, вимагає спільних зусиль та участі всіх складових організації. Особливо важливою ця функція є для органів державного управління, коли під впливом зовнішніх чинників перед ними ставлять не визначені до кінця завдання, а подекуди – нездійсненні цілі, окреслені політиками. Планування – найбільш динамічна функція, а отже, її потрібно виконувати професійно й постійно для забезпечення надійної основи здійснення інших видів управлінської діяльності [229]. Таким чином, принцип плановості передбачає, що діяльність органів державної влади та їх посадових осіб у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті повинна здійснюватись у чітко впорядкованій, послідовній, збалансованій формі, за умов детального аналізу всіх необхідних показників і параметрів, досягнення яких є необхідним у здійсненні відповідної діяльності;

– принцип контролю. У найбільш загальному розумінні контроль – це система спостереження та перевірки процесу функціонування відповідного об'єкта з метою усунення його відхилень від заданих параметрів [613]. За своєю сутністю контроль – це одна з ключових функцій управління, якій притаманна система спостереження й перевірки відповідності процесу функціонування об'єкта прийнятим управлінським рішенням, виявлення результатів впливу суб'єкта на об'єкт, допущених відхилень, коригування [32]. Принцип контролю передбачає, що з метою забезпечення безпеки на автомобільному транспорті уповноважені суб'єкти мають здійснювати постійну контрольну діяльність за підконтрольними об'єктами задля виявлення

недотримання ними вимог чинного законодавства в досліджуваній сфері, а також попередження виникнення правопорушень у майбутньому;

– принцип безперервності, згідно з яким діяльність щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті повинна здійснюватись постійно. Усі заходи, які застосовують у процесі такої діяльності, мають відповідати реаліям сьогодення;

– принцип забезпечення зворотного зв'язку. Зазначена засада передбачає, що перш ніж приймати управлінське рішення у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, уповноважені суб'єкти повинні врахувати позицію громадськості щодо проблемних питань, які необхідно вирішити у відповідній сфері суспільних відносин.

Наступна група принципів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті – орієнтуючі. Це засади, спрямовані на пошук і втілення рішень, що є методологічною та інформаційною основою забезпечення безпеки людини в досліджуваній сфері [262]. Серед цих засад вирізняється принцип системності. У загальному значенні системність – це порядок, упорядкованість, що протистоїть хаосу й безладу. Системне існування певного матеріального змісту – це існування, що ґрунтується на відповідних зв'язках, порядок [255]. Системність, на думку О. П. Мягченка, є законом діалектики, який обумовлює взаємний зв'язок явищ, причин, наслідків і зв'язків. У контексті окресленої проблематики зміст системності полягає в тому, щоб усунути найбільш небезпечні елементи в цій системі (наприклад, зміна стандартів, технологій, упровадження менш небезпечної техніки, речовин тощо) [262].

Наступний орієнтуючий принцип – засади інформаційного забезпечення. Ідеться про одну з найважливіших умов функціонування організації, передумову її гнучкості, здатності швидко реагувати на зміни в зовнішньому середовищі [518]. У межах актуалізованої в праці проблематики сутність цієї засади полягає в тому, що під час провадження діяльності щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: по-перше, уповноважені суб'єкти повинні володіти всією необхідною інформацією для того, щоб прийняти

найбільш раціональне та виважене рішення; по-друге, користувачі автомобільного транспорту мають володіти всіма необхідними знаннями про вказану сферу задля забезпечення власної безпеки [620].

Завершуючи представлений підрозділ наукового дослідження, слід зазначити, що дотримання проаналізованих вище принципів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є важливою передумовою діяльності уповноважених органів державної влади в окресленій сфері суспільних відносин. Суттєвим недоліком, який потребує нагального усунення, слід визнати те, що в нормативно-правових актах із забезпечення безпеки на автотранспорті окреслені нами засади не набули належного закріплення, про них лише опосередковано згадано в окремих документах. Розв'язання цієї проблеми має як теоретичне (для подальших наукових досліджень у цій сфері), так і практичне значення (задля вдосконалення діяльності відповідних органів державної влади).

Висновки до розділу 1

З'ясовано, що проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в наукових працях досліджували за такими напрямками: 1) здійснення контролю за забезпеченням безпеки на автотранспорті в Україні; 2) відповідальність у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; 3) провадження діяльності органів виконавчої влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; 4) діяльність правоохоронних органів у сфері забезпечення безпеки на транспорті; 5) кримінальна відповідальність; б) вивчення статистичних даних у сфері забезпечення безпеки на транспорті.

Констатовано, що за роки незалежності в Україні було здійснено чимало наукових пошуків у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Проте одним із проблемних аспектів, якому невиважено мало приділяли уваги, залишається питання щодо адміністративно-правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Зазначене є суттєвим недоліком, адже,

по-перше, саме норми адміністративного права регулюють більшість правовідносин, пов'язаних із забезпеченням безпеки руху автотранспорту, вони гарантують стабільність правовідносин у зазначеній сфері; по-друге, діяльність учасників дорожнього руху регулюють органи публічної влади; по-третє, щодо учасників дорожнього руху застосовують заходи адміністративного примусу, зокрема адміністративну відповідальність; по-четверте, існує потреба в захисті правовідносин у зазначеній сфері.

Установлено, що за роки незалежності було прийнято низку нормативно-правових актів, норми яких покликані забезпечити безпеку руху на автомобільних шляхах України. Більшість законів і підзаконних нормативно-правових актів є актуальними й донині. Крім того, утворено нові державні органи (Укртрансбезпека, Національна поліція України), діяльність яких також спрямована на забезпечення безпеки руху. Проте розвиток законодавства України щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті все ще є незавершеним, адже багато норм потребують удосконалення. Звідси випливає нагальна потреба в прийнятті Закону України «Про дорожній рух та його безпеку».

Наголошено, що автомобільний транспорт у сучасному світі став невід'ємною складовою життя кожної людини. Від якості функціонування автомобільного транспорту залежить діяльність багатьох сфер суспільного життя, наприклад: організація безперебійної торгівлі, швидкість товарообігу, собівартість продукції, оперативність і безперебійність виробничої діяльності. Однак, попри позитивні аспекти, автомобільний транспорт залишається джерелом підвищеної небезпеки, адже саме на автошляхах України гине більше людей, ніж на всіх інших видах транспорту загалом. Отже, держава має турбуватися не лише про те, як розвивати і стимулювати використання автомобільного транспорту, вона повинна забезпечити безпеку в цій сфері.

Безпекою на автомобільному транспорті запропоновано вважати такий його стан, за якого мінімізується (або взагалі виключається) можливість настання ситуацій, коли людині, її життю, здоров'ю та майну буде загрозовувати

небезпека. Водночас небезпечними ситуаціями на автомобільному транспорті можна вважати такі: 1) автомобільні аварії, тобто 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 (причини аварій можуть бути різними); 2) умисне завдання третіми особами шкоди пасажиром та (або) вантажу; 3) порушення правил експлуатації технічних систем, зокрема нормативних вимог з екологічної безпеки під час перевезень; 4) незаконне втручання у функціонування автомобільного транспорту (перекриття шляхів, страйк працівників, умисне пошкодження дорожнього полотна та ін.); 5) порушення правил дорожнього руху водіями; 6) незадовільний стан автошляхів тощо.

Аргументовано положення, згідно з якими забезпеченням безпеки на автомобільному транспорті є цілеспрямована діяльність держави (в особі її органів), спрямована на недопущення виникнення небезпечних ситуацій у вказаній сфері, які можуть зашкодити людині, її життю та здоров'ю.

Обґрунтовано, що для того, щоб законодавцю більш змістовно визначити способи на напрями вдосконалення законодавства щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в Україні, спочатку необхідно встановити причини низького рівня безпеки в цій сфері. До таких причин, на нашу думку, належать: 1) відсутність єдиної державної політики щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; 2) брак системності прийняття нових і вдосконалення наявних нормативно-правових актів у досліджуваній сфері; 3) низький рівень правосвідомості громадян, який полягає в незнанні правил дорожнього руху та в небажанні їх дотримуватись; 4) незадовільний стан дорожніх шляхів; 5) несистематична діяльність органів державної влади, спрямована на забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в Україні; 6) відсутність реальних важелів впливу на осіб, які вчиняють правопорушення на автомобільному транспорті, адже наявна система штрафів нині є неефективною.

Доведено, що забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в

Україні має досягатися шляхом:

- створення належного матеріально-технічного забезпечення в зазначеній сфері;

- розроблення системи протидії, припинення та запобігання правопорушенням на автомобільному транспорті, що потребує прийняття відповідної нормативно-правової бази, яка б урахувала реалії сьогодення;

- 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; приведенням автомобільних шляхів України в належний стан;

- передбачення системи недопущення або мінімізації матеріальних і моральних збитків на транспорті від злочинів та надзвичайних подій.

Констатовано, що стан забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в Україні вкрай незадовільний, що є суттєвим недоліком для держави ХХІ століття, адже статистика засвідчує, що смертність на автомобільних шляхах України вища, ніж у багатьох країнах «третього світу». Таким чином, забезпечення безпеки на автомобільному транспорті має бути не лише проблемою держави, воно стосується кожної людини. Адже безпека на дорозі здебільшого залежить безпосередньо від осіб, які керують автотранспортом. Крім того, варто зауважити, що підґрунтям для забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в нашій державі мають стати розробки провідних учених, які повинні базуватися на економічних, правових, технічних аспектах окресленої проблематики.

Виокремлено такі особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: а) існує значна кількість напрямів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, кожен із яких потребує уваги з боку науковців і 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) потребує постійного й активного внесення змін до відповідного законодавства; д) вимагає активної роботи з громадськістю.

Принципами забезпечення безпеки на автомобільному транспорті визнано вихідні засади (ідеї), які мають слугувати підґрунтям для здійснення відповідної діяльності та яких неухильно повинні дотримуватись усі суб'єкти забезпечення безпеки на автомобільному транспорті України.

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

Зауважено, що дотримання цих принципів є важливою передумовою діяльності уповноважених органів державної влади в окресленій сфері суспільних відносин. Суттєвим недоліком, який потребує нагального усунення, слід визнати те, що в нормативно-правових актах із забезпечення безпеки на автотранспорті окреслені нами засади не набули належного закріплення, про них лише опосередковано згадано в окремих документах. Розв'язання цієї проблеми має як теоретичне (для подальших наукових досліджень у цій сфері), так і практичне значення (зادля вдосконалення діяльності відповідних органів державної влади).

РОЗДІЛ 2

СИСТЕМА СУБ'ЄКТІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

2.1. Поняття суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

З моменту проголошення 1991 року незалежності наша держава намагається впровадити надійний, ефективний та дієвий механізм державного управління. З цією метою 1998 року було прийнято Концепцію адміністративної реформи в Україні. У цьому документі поміж іншим ішлося про необхідність формування сучасної, ефективної системи державного управління, адже наявна система є загалом неефективною, вона еkleктично поєднує як інститути, що дістались у спадок від радянської доби, так і нові інститути, які були сформовані в період незалежності України. Ця система є внутрішньо суперечливою, незавершеною, громіздкою та відірваною від запитів громадськості, унаслідок чого наявне державне управління гальмує проведення соціально-економічних і політичних реформ. Метою адміністративної реформи визначено поетапне створення системи державного управління, спроможної забезпечити становлення України як високорозвиненої, правової, цивілізованої європейської держави з високим рівнем життя, соціальною стабільністю, культурою та демократією, що дозволить їй стати впливовою у світі та Європі. Метою реформи є також формування системи державного управління, яка стане близькою до потреб і запитів людей, а пріоритетом її діяльності буде служіння народові, національним інтересам. Ця система державного управління буде підконтрольною народові, прозорою, побудованою на наукових принципах та ефективною. Витрати на утримання управлінського персоналу будуть відповідати фінансово-економічному стану держави [394].

Із часу прийняття зазначеної Концепції та започаткування адміністративної реформи, яка триває донині, вже минуло 20 років. Водночас низка її положень щодо наявних у системі державного управління проблем досі не втрачає актуальності, що свідчить як про надзвичайну складність проблем, які належить розв'язати на шляху до мети, так і про низьку якість і результативність роботи суб'єктів, покликаних забезпечувати реалізацію означеної реформи. Звісно, не можна заперечувати того, що в нашій країні на сьогодні зроблено чимало важливих кроків у напрямі вдосконалення як механізму державного управління загалом, так і окремих його інститутів. Однак слід констатувати, що багато гострих питань у цій сфері залишилися невирішеними. Причому така ситуація пояснюється не лише недостатністю уваги з боку держави до проблеми, а й передусім браком належного наукового підґрунтя для здійснення конструктивних кроків щодо їх розв'язання. Унаслідок цього запроваджені зміни та перетворення досить часто не мають того позитивного ефекту, результату, на досягнення якого вони були орієнтовані.

Одним із таких важливих інститутів сфери державного управління, де більш-менш серйозні зміни почали відбуватися лише в останні декілька років, є забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Це зумовлено необхідністю впровадження європейських стандартів контролю безпеки на транспорті. М. Ноняк із цього приводу зазначив, що протягом 20 років в Україні майже був відсутній належний контроль за безпекою на транспорті, запровадження якого є одним із єврозобов'язань нашої держави [46]. Для того щоб реформування цього інституту було успішним, воно має спиратися на результати ґрунтовного наукового опрацювання його основних аспектів.

Тематиці забезпечення безпеки на транспорті у своїх працях приділяли увагу О. Б. Черномаз, С. І. Азаров, С. В. Руденко, І. В. Булгакова, Л. Я. Свистун, В. К. Гіжевський, В. Й. Развадовський, Е. Ф. Демський, Ю. В. Марченко, Г. П. Ситник, О. Й. Соколов та інші. Загалом схвально оцінюючи наукові напрацювання цих та інших дослідників з окресленої

проблематики, слід зауважити, що, по-перше, частина з них уже є застарілою і не відповідає повною мірою реаліям сьогодення, по-друге, низка праць стосується господарсько- і цивільно-правових аспектів, а не адміністративно-правових, тобто управлінських. Крім того, транспортна галузь має комплексний характер і передбачає провадження державної політики за декількома напрямками: автомобільний транспорт, залізничний транспорт, електричний транспорт, морський та річковий тощо. Питання управління кожним із цих напрямів потребують окремого науково-теоретичного опрацювання, оскільки, крім спільних, мають специфічні риси. У цьому підрозділі ми безпосередньо дослідимо сутність поняття «суб'єкти забезпечення безпеки на автомобільному транспорті».

Будь-яка соціальна діяльність, незалежно від її форм та (або) напрямів здійснення, обов'язково передбачає наявність суб'єкта, який її власне здійснює, тобто є її джерелом. На думку Г. В. Дворецької, діяльність становить вияв людської активності з метою зміни чи перетворення елементів навколишнього світу, свідомості людини. Їй завжди притаманні цілеспрямованість, свідомий характер, адже її суб'єктом може бути лише людина [116]. Саме тому в загальному значенні термін «суб'єкт» асоціюється з людиною, індивідом, особистістю, яка провадить якусь практичну та (або) пізнавальну діяльність, і, відповідно, протистоїть об'єкту цієї діяльності. У буквальному перекладі з латинської мови термін «суб'єкт» (лат. *subjectum*) означає «той, що є основою» [492]. У філософському словнику й енциклопедичній літературі категорію «суб'єкт» визначено як:

– носій субстанціальних властивостей і характеристик, що визначають якісні особливості об'єкта;

– наділена волею і свідомістю людина, яка активно діє та пізнає; активний компонент пізнавальної дії, протилежний пізнаваній дійсності – об'єкту;

– носій предметно-практичної діяльності та пізнання – джерело активності, спрямованої на об'єкт;

– індивід як носій певних властивостей [569].

Як і будь-яка інша організаційно-управлінська діяльність, забезпечення безпеки на автомобільному транспорті відбувається в межах відповідного правового поля, а отже, особи, які її здійснюють, є суб'єктами права та відповідних правовідносин. Для сфери права поняття суб'єкта є одним з основних, тут його зазвичай використовують у складі вищезгаданих понятійно-термінологічних конструкцій, таких як «суб'єкт права» та «суб'єкт правовідносин». Суб'єкт права – це особа чи організація, яких держава визнає спроможними бути носіями суб'єктивних прав і юридичних обов'язків. Дослідники зауважують, що в сучасній юридичній літературі поняття «суб'єкт права» найчастіше вживають як синонім термінів «суб'єкт» чи «учасник правовідносин». У юридичних джерелах кінця XIX – початку XX століття категорією «суб'єкт права» позначали носія суб'єктивних прав.

Водночас Г. Шершеневич переконує, що термін «суб'єкт» у межах юридичних відносин має подвійне значення. Суб'єкт юридичних відносин тлумачать, розглядаючи його, по-перше, в активному контексті, тобто як носія права, а по-друге, у пасивному – як носія обов'язків. Суб'єктом права зазвичай вважають лише того учасника юридичних відносин, якому належить у них право.

Суб'єктом права є той, хто здатний мати права незалежно від того, користується він ними в дійсності чи ні [140]. Згідно з позицією О. Ф. Скакун, суб'єкти (учасники) правовідносин – індивідуальні або колективні суб'єкти, які на підставі правових норм використовують свою правосуб'єктність у конкретних правовідносинах, тобто реалізують суб'єктивні права та юридичні обов'язки, повноваження і юридичну відповідальність. Щоб стати суб'єктом (учасником) правовідносин, потрібно бути суб'єктом права, тобто мати правосуб'єктність [459]. На думку М. В. Цвіка, суб'єкт правовідносин – це такий суб'єкт суспільного життя, який здатний бути учасником правовідносин як носій юридичних прав і обов'язків. Правознавець зауважує, що поняття суб'єктів правовідносин і суб'єктів права не завжди збігаються: по-перше,

правовідносини – не єдина форма реалізації норм права; по-друге, малолітні діти, душевнохворі люди, які є суб'єктами права, не можуть бути суб'єктами правовідносин; по-третє, конкретний громадянин завжди є суб'єктом права, але не завжди є учасником правовідносин [141]. Водночас М. М. Марченко суб'єктами права називає фізичних осіб або організації, за якими держава визнає здатність бути носіями суб'єктивних прав і юридичних обов'язків [234]. Натомість Д. М. Павлов, розмірковуючи над суб'єктами адміністративного права, визначив їх як носіїв передбачених адміністративно-правовими нормами прав та обов'язків у сфері державного управління й місцевого самоврядування, які здатні реалізовувати права й виконувати обов'язки [289]. Із позиції В. Б. Авер'янова, суб'єкти адміністративного права – це учасники суспільних відносин, які мають суб'єктивні права та виконують юридичні (суб'єктивні) обов'язки, встановлені адміністративно-правовими нормами [15]. Науковець підкреслює, що дуже важливо бачити відмінність між суб'єктом адміністративного права та суб'єктом адміністративних правовідносин. Адже суб'єкт адміністративного права має лише потенційну здатність вступати у правовідносини. За певних умов він може і не бути їх учасником [15]. М. І. Матузов констатує, що поняття «суб'єкти права» і «суб'єкти правовідносин» загалом тотожні, проте слід урахувати, що: конкретний громадянин як постійний суб'єкт права не може бути одночасно учасником усіх правовідносин; новонароджені, малолітні діти, душевнохворі особи, будучи суб'єктами права, не є суб'єктами більшості правовідносин; правовідносини – не єдина форма реалізації права [525]. Згідно з напрацюваннями В. М. Протасова, суб'єкти права – потенційні учасники правовідносин, тобто особи, які лише можуть бути носіями юридичних прав та обов'язків. Водночас суб'єкти правовідносин – це суб'єкти права, які реалізували свою правосуб'єктність і стали учасниками конкретних правових відносин. Правник наголошує, що будь-який суб'єкт правовідносин завжди є суб'єктом права (без цього він просто не зміг би стати таким), але не кожен суб'єкт права є учасником того чи іншого виду правовідносин [422].

Отже, як і в загальному значенні, у сфері права суб'єкт також є носієм певних властивостей, ознак, характеристик, однак вони не іманентні особі, а надаються їй ззовні, зокрема нормами права. Тобто суб'єктом права особа стає тільки тому, що її такою визнає право в міру наявності в неї відповідних юридично значущих властивостей. Саме тому у праві суб'єктами є не лише окремі фізичні особи, а й колективні утворення. З цього приводу О. В. Зайчук і Н. М. Оніщенко зазначають, що юридична якість (чи властивість) бути суб'єктом права у правовідносинах не виникає сама по собі. Посилаючись на висновки Г. Шершеневича, правники підкреслюють, що означена якість не становить «природної якості людини, а є творінням об'єктивного права». Тому спроби закріпити в деяких конституційних документах положення, що впливають із теорії природного права та згідно з якими якість суб'єктів права – носіїв основних прав і свобод – людина набуває «природним шляхом» (вони належать кожному від народження), у практичному контексті є лише декларативними. Не природа чи суспільство, а лише держава визначає, хто і за яких умов може бути суб'єктом права, а отже, учасником правовідносин, а також те, які якості він повинен мати. Тільки закон може встановлювати й визначати особливу юридичну якість чи властивість, яка дозволяє особі чи організації стати суб'єктом права. Ідеться про правосуб'єктність [140]. Очевидно, що такий підхід базується на суто легістському підході до права, що є доволі сумнівною позицією. Однак навіть якщо розглядати права та свободи осіб із позиції природно-правової концепції, навряд чи можна заперечити той факт, що навіть за цих умов вони (означені права та свободи) набувають загальнообов'язкового, юридично значущого характеру тільки після їх позитивації, тобто закріплення в нормах об'єктивного права, яке зазвичай є результатом діяльності органів публічної влади.

Визнану правом здатність (можливість) особи бути суб'єктом (учасником) правовідносин, здійснювати безпосередньо або через свого представника суб'єктивні права та юридичні обов'язки іменують правосуб'єктністю [459]. Суб'єктивні права слід вважати гарантованими

правом та законом видом і мірою можливої або дозволеної поведінки особи, яка належить суб'єкту незалежно від того, перебуває він у правових відносинах з іншими суб'єктами чи ні [141]. Суб'єктивне право, як зазначають Ю. А. Ведерніков та А. В. Папірна, – передбачена нормами права міра можливої поведінки учасника правовідносин. Інакше кажучи, ідеться про міру поведінки, що належить уповноваженій особі для задоволення її інтересів і потреб та яка забезпечується відповідними юридичними обов'язками інших (зобов'язаних) осіб [81]. У цьому контексті М. В. Цвік стверджує, що суб'єктивне право завжди належить уповноваженій особі, яка має певний інтерес: матеріальний, духовний, політичний, сімейний тощо. Із задоволенням цього інтересу пов'язана соціальна цінність надання особі певних правових можливостей. Можлива поведінка щодо реалізації певного інтересу становить зміст суб'єктивного права та ґрунтується на бажанні уповноваженої особи. Суб'єктивне право безпосередньо пов'язане зі свободою особи, зокрема слугує мірою цієї свободи. На думку науковця, суб'єктивне право слід сприймати як гарантовану законом міру можливої або дозволеної поведінки особи, яка належить суб'єкту незалежно від того, перебуває він у правових відносинах з іншими суб'єктами чи ні. Саме тому до суб'єктивних прав належать фундаментальні демократичні права та свободи особи [141]. Згідно з позицією В. В. Копейчикова, суб'єктивне право – це певні можливості, міра свободи, що належить суб'єкту, який сам вирішує, користуватися ними чи ні [320].

Зміст суб'єктивного права виражається через такі правомочності:

- правомочність на власні позитивні дії (праводіяння);
- правомочність на чужі дії (правовимагання);
- правомочність домагання (праводомагання);
- правомочність на користування соціальними благами (правокористування) [458].

Юридичний обов'язок В. С. Єм визначає як закріплену в нормах права вимогу до суб'єкта, яка виражає соціально зумовлену необхідність установленної поведінки та забезпечена можливістю державного примусу щодо

суб'єкта такої поведінки [132]. Натомість Г. О. Саміло тлумачить цей обов'язок як вид і рівень належної поведінки суб'єкта права, що встановлюється юридичними нормами та забезпечується державою для задоволення інтересів іншої особи (осіб), суспільства й держави [445]. С. Ф. Кечек'ян свого часу інтерпретував обов'язок як суспільно необхідну поведінку. Причому необхідність він визначив як створене правом порядком соціальне зобов'язання особи. Правова необхідність зумовлена природою наявного в державі суспільного й державного устрою, тобто конституційного устрою [73]. О. Ф. Скакун підкреслює, що юридичний обов'язок, як і право, – також вид і міра поведінки, однак такі, яких вимагають від суб'єкта в конкретній ситуації. Тобто обов'язки, на відміну від прав, які реалізуються суб'єктом на його власний розсуд, становлять юридично необхідну поведінку, виконання якої забезпечується силою державного впливу аж до примусу [458].

Згідно з позицією О. В. Зайчука й Н. М. Оніщенко, юридичний обов'язок – міра необхідної поведінки, що є гарантією реалізації суб'єктами наданих їм прав. Це об'єктивно необхідна та можлива поведінка, котра забезпечує реальність можливостей, наданих суспільством і державою окремій особі. У разі позитивного ставлення особи до необхідності виконання покладених на неї обов'язків їх реалізація настає лише за певних умов, що передбачені правовою нормою. Держава в системі обов'язків визначає доцільний, соціально корисний і необхідний варіант поведінки. Нормами реалізації обов'язку є дотримання певних зобов'язань, які мають форму заборон, та виконання активних обов'язків, що існують як зобов'язання. Юридичний обов'язок – елемент правового статусу, оскільки права суб'єктів, не підкріплені обов'язками інших осіб, не можуть бути реалізовані [530].

Деякі дослідники тлумачать юридичний обов'язок як вид і рівень належної поведінки суб'єкта права, що встановлюється юридичними нормами й забезпечується державою для задоволення інтересів іншої особи (осіб), суспільства та держави [445]. В. М. Кириченко й О. М. Куракін у своїх працях пишуть, що юридичні обов'язки – це передбачена правовою нормою і

забезпечена можливістю державного примусу міра належної поведінки зобов'язаного суб'єкта, яку він повинен здійснити в інтересах уповноваженого суб'єкта. Юридичний обов'язок слугує особливим, передбаченим чинним законодавством видом поведінки зобов'язаної особи стосовно уповноваженої особи. Цей обов'язок установлюється як в інтересах уповноваженого суб'єкта, так і в інтересах держави загалом, яка є гарантом його здійснення. На відміну від суб'єктивного права, відмовитися від виконання юридичного обов'язку не можна, адже відмова від виконання або неналежне виконання є підставою для юридичної відповідальності. Залежно від того, який вид поведінки передбачений диспозицією правової норми, юридичні обов'язки поділяються на **активні** (учинення позитивних дій в інтересах уповноваженого суб'єкта) і **пасивні** (невчинення заборонених дій). Юридичні обов'язки, як і суб'єктивні права, чітко персоніфіковані, тобто вони адресовані не абстрактній особі чи особам, а покладаються на конкретного суб'єкта чи суб'єктів певних правовідносин. Суб'єктивні права та юридичні обов'язки тісно пов'язані між собою, вони є взаємозалежними й відповідають один одному [165]. Р. Р. Карімова юридичний обов'язок інтерпретує як еквівалентну правам і свободам належну дію або бездіяльність (як потенційну, так і реальну), що виникає з інтересу, заснована на державній необхідності й реалізована на підставі внутрішньоособистісної та юридичної відповідальності добровільно або силою державного примусу [161]. О. П. Карманюк визначає обов'язок як об'єктивно необхідну, належну поведінку особистості. Автор констатує, що правові норми в обов'язках фіксують доцільний, соціально корисний і необхідний варіант поведінки. Сутність юридичного обов'язку найбільш повно розкривається через категорію «правова необхідність». Остання, з одного боку, вказує, що обов'язок існує та розвивається в межах необхідної, встановленої законом і забезпеченої державою поведінки. З іншого боку, вона виражає зміст обов'язку та притаманну йому поведінку [162].

Як самостійна юридична категорія юридичний обов'язок має низку специфічних ознак, згідно з якими це:

– міра необхідної поведінки, змістом якої є утримання від порушення заборон і необхідність виконання зобов'язань;

– необхідна поведінка, що покладається з метою задоволення інтересів уповноваженої особи;

– необхідна поведінка, яка має юридичний характер, тобто закріплена правовою нормою;

– необхідна поведінка, що покладається як на всіх осіб, які проживають на території держави, так і лише на громадян;

– необхідна поведінка, яку гарантує держава шляхом установлення юридичної відповідальності за невиконання обов'язків чи створення перешкод для реалізації необхідної поведінки [530].

Зміст юридичного обов'язку складається з елементів, що є конкретними юридичними вимогами для правозобов'язаної сторони, а саме:

– здійснювати певні дії (активні обов'язки) або утриматися від них (пасивні обов'язки), тобто зобов'язання діянням;

– реагувати на законні вимоги правомочної сторони їх виконанням – зобов'язання виконанням;

– нести юридичну відповідальність у разі відмови від виконання юридичних обов'язків або несумлінного їх виконання, тобто такого, що суперечить вимогам правової норми, – зобов'язання зазнавати обмежень або позбавлення благ;

– не заважати правомочній стороні користуватися благом, яке вона отримала за правом – зобов'язання не перешкоджати контрагенту [458].

Окрему увагу слід приділити категорії «повноваження», оскільки коли йдеться про правовий статус суб'єктів публічного управління, то мають на увазі зазвичай не їхні права й обов'язки, а повноваження, які, як зазначає Ю. С. Шемшученко, становлять сукупність прав та обов'язків державних органів і громадських організацій, а також посадових та інших осіб, закріплених за ними в установленому законодавством порядку для здійснення покладених на них функцій [606]. Ю. М. Ільницька вважає, що повноваження –

це система прав та обов'язків, набутих у легітимний спосіб державою, державними органами й органами місцевого самоврядування, їхніми посадовими особами, іншими суб'єктами правовідносин із метою забезпечення можливостей, потреб, інтересів людини та громадянина, окремих соціальних груп і суспільства загалом [153]. Н. О. Армаш у своїх працях підкреслює, що в наукових джерелах можна зустріти ототожнення термінів «права й обов'язки» та «повноваження». Такий підхід, на думку дослідниці, суттєво звужує роль повноважень до звичайного синоніма «прав та обов'язків». Більш точним тлумаченням цього терміна буде визначення повноважень як категорії, яка позначає комплекс прав та обов'язків певної функціональної спрямованості. Така думка виправдана не лише з позиції теоретичної доцільності, дотримання чистоти юридичної техніки (оскільки недоречно вживати декілька термінів для позначення одного й того самого явища), а й з точки зору нормотворчої практики – аналізуючи чинні нормативно-правові акти, що встановлюють правовий статус органів державної влади, можна констатувати, що багато з них містять цілі розділи (глави) або ж статті, які мають приблизно такі назви: «Повноваження в галузі бюджету та фінансів», «Повноваження у сфері валютного регулювання», «Повноваження Міністерства оборони України у сфері управління Збройними Силами України». Тобто в цьому разі повноваження – категорія, яка містить декілька самостійних складників – прав та обов'язків – за ознакою їх галузевої належності. Водночас, на думку Н. О. Армаш, права й обов'язки не всіх органів, а тим паче їхніх керівників, можна розподілити за галузевою належністю. Причому попри те, що такий розподіл (навіть якщо його можна здійснити) досить детально відображає весь спектр прав та обов'язків органу або посадової особи, він все ж таки має певний недолік. Полягає цей недолік, як не дивно, саме в детальності розподілу повноважень за галузевою належністю, що зумовлює занадто великий перелік цих повноважень. У зв'язку з цим правник пропонує обрати категорію, яка б найбільш повно відображала сутність діяльності керівника органу виконавчої влади. Такою категорією, на думку науковця, є його функції, оскільки на

реалізацію саме функцій керівника органу виконавчої влади розраховано закріплення його компетенції [27]. Окреслений підхід є сумнівним, адже повноваження та функції – це окремі самостійні елементи правового статусу суб'єкта публічної влади. Звісно, вони тісно пов'язані між собою, проте не замінюють і не вичерпують змісту один одного.

Згідно з переконаннями Б. М. Лазарева, повноваження – це комплекс конкретних прав та обов'язків, які надають органу для реалізації покладених на нього функцій [208]. Розмірковуючи про юридичні повноваження (правообов'язки) державної інституції чи її посадової особи, окремі вчені тлумачать їх як вид і спосіб владного впливу на учасника правових відносин із метою реалізації припису правової норми, досягнення певного соціально корисного результату. Юридичні повноваження не можуть бути представлені лише як одне право або лише один обов'язок. З одного боку, під час здійснення повноважень державною інституцією та посадовими особами центр ваги у співвідношенні прав та обов'язків припадає на обов'язки, оскільки за їх невиконання настає юридична відповідальність. З іншого боку, державна інституція та посадові особи мають право вимагати відповідної поведінки від інших інституцій та осіб, а також їх невтручання у сферу своєї компетенції, що встановлена державою. Тому юридичні повноваження постають як певні правообов'язки (поєднання прав та обов'язків). Покладені обов'язки виконують через надані права. Формулюючи повноваження, законодавець в одних випадках може перенести центр ваги лише на права, в інших – лише на обов'язки [56]. У цьому контексті Є. Кулакова переконує, що владні повноваження державного органу складаються з юридичних прав щодо здійснення державних функцій та юридичних обов'язків, які покладаються на цей орган державою. Права стають реальною можливістю відносно виконання покладених функцій і збігаються з обов'язками, тобто необхідністю стосовно держави, становлячи єдину правову категорію повноважень [202]. О. А. Панасюк у межах вивчення повноважень суду в кримінальному судочинстві визначив їх як закріплене нормами кримінального процесуального

права та зумовлене предметом відання коло прав та обов'язків (правообов'язків) суду, встановлене для виконання конкретних процесуальних дій і прийняття відповідних процесуальних рішень у кримінальному провадженні [292].

Вищевикладене дає змогу стверджувати, що найбільш доречним є тлумачення повноважень як правообов'язку. Крім того, для носіїв публічної влади, на нашу думку, саме обов'язки мають першочергове значення. Так, якщо для інших суб'єктів обов'язок є своєрідною платою за делеговане їм право, тобто за надану їм свободу, то для суб'єктів публічної влади свобода надається тільки в тому обсязі, який їм необхідний для належного виконання покладених на них обов'язків. Такий підхід, на нашу думку, логічно випливає зі ст. 19 Конституції України, у якій закріплено, що суб'єкти публічної влади повинні діяти тільки так, як їм вказує закон, тобто необхідність конкретної поведінки визначає міру свободи вказаних суб'єктів.

Слід зауважити, що на сторінках спеціальної літератури поряд із терміном «повноваження» досить часто використовують поняття «компетенції», які іноді застосовують як синонімічні. Такий підхід є справедливим за умов, якщо розуміти компетенцію в досить вузькому значенні. Загалом компетенція – це широка категорія, яка включає і повноваження, і предмет відання, і завдання, і функції.

Отже, суб'єктами забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є колективні й індивідуальні суб'єкти права, які, згідно з чинним законодавством, наділені відповідними правами та виконують обов'язки в зазначеній сфері. Індивідуальними суб'єктами вважають фізичних осіб (посадові особи, громадяни, іноземці, особи без громадянства). Водночас колективними суб'єктами є юридичні особи, громадські об'єднання, політичні партії тощо. Аналіз чинного законодавства свідчить, що основними суб'єктами забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є фізичні та юридичні особи публічного права. Публічне право – сукупність погоджених норм, об'єднаних у галузі права, що регулюють публічні (державні, міждержавні й

суспільні) відносини підпорядкованих суб'єктів за допомогою імперативного методу правового регулювання. Тут провідним є публічний інтерес [458]. Проте не слід зводити зазначене забезпечення виключно до діяльності органів і посадових осіб держави, не менш важливе значення в цьому процесі належить суб'єктам приватного права. Приватне право – це сукупність норм, що регулюють відносини, не пов'язані зі здійсненням функцій публічної влади у сфері реалізації приватних інтересів, за допомогою диспозитивного методу. Предметом приватного права є відносини, пов'язані з реалізацією приватних інтересів [529]. Із цього приводу слід погодитися з позицією, яку висловлюють О. В. Степанов та І. С. Наглюк. Вони підкреслюють, що стан транспортної безпеки пов'язаний з інтересами особистості, суспільства, держави, а також інтересами всіх фізичних та юридичних осіб, причетних до діяльності транспортного комплексу. Тому питання зміцнення транспортної безпеки не можуть цікавити тільки органи державної влади, а повинні стосуватися всіх і кожного. Тільки спільними зусиллями можна забезпечити стабільну й міцну безпеку, зокрема безпеку на автомобільному транспорті. Держава не може і не повинна розв'язувати цю проблему наодинці, оскільки для цього потрібні значні матеріальні, фінансові та кадрові ресурси. Громадськість зобов'язана активно брати участь у виконанні завдань щодо забезпечення транспортної безпеки [509].

Задля більш глибокого усвідомлення сутності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті слід визначити зміст поняття «безпека». Ю. П. Сурмін пише, що безпека – це стан відсутності будь-якої загрози; стан об'єкта, за якого йому не може бути завдано суттєвих збитків або шкоди; стан стійкого існування (розвитку) об'єкта, за якого вірогідність небажаної зміни будь-яких характеристик (параметрів) його життєдіяльності (функціонування) є незначною; прийнятний рівень небезпеки (прийнятний ступінь захищеності від загроз), що залежить від витрат на обмеження дії чинників, які ініціюють небезпеку; здатність об'єкта, явища або процесу зберігати свої основні характеристики (параметри), сутність під час негативних дій з боку інших

об'єктів, явищ або процесів [133]. В. М. Пасічник тлумачить безпеку як такий стан захищеності буття, цінностей та інтересів суб'єкта (об'єкта) від загроз і небезпек, який уможливорює оптимальні умови його життєдіяльності, розвитку й самореалізації. Дослідник стверджує, що забезпечення безпеки відбувається шляхом дотримання необхідних параметрів (індикаторів) і норм, у межах яких стабільно та збалансовано відбуваються всі наявні процеси. Вони підтримуються завдяки певній системі заходів, спрямованих на створення й підтримання безпечних умов, у яких небезпека відсутня або зведена до мінімуму, а можливі ризики та виклики не становлять реальної загрози [293].

Отже, вищевикладене дає змогу визначити категорію суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті 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 й іншого характеру з метою підтримання безпечного функціонування галузі автомобільного транспорту, тобто такого, що не становить 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 загалом. Діяльність цих суб'єктів спрямована на:

- устанавлення найбільш доцільних, із точки зору забезпечення безпеки, правил користування автомобільним транспортом, поведінки на ньому;
- протидію протиправній поведінці (профілактику, попередження, припинення) в зазначеній сфері;
- попередження надзвичайних подій у сфері автомобільного транспорту й оперативну ліквідацію наслідків (у разі їх настання);
- забезпечення відновлення порушених прав, законних інтересів і відшкодування збитків, завданих унаслідок настання відповідних загроз.

Особливе місце в системі суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті належить суб'єктам владних повноважень. Згідно з чинним законодавством, суб'єкт владних повноважень – це орган державної влади, орган місцевого самоврядування, їхня посадова чи службова особа, інший суб'єкт реалізації ними публічно-владних управлінських функцій на підставі законодавства, зокрема виконання делегованих повноважень або надання адміністративних послуг [175]. Ці суб'єкти здійснюють регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту з метою: забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг і підприємств, установ, організацій, інших юридичних та фізичних осіб – суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті незалежно від форм власності; забезпечення якісного й безпечного функціонування автомобільного транспорту; розвитку та вдосконалення нормативної бази діяльності автомобільного транспорту; визначення загальних засад стратегічного розвитку, системи управління, реформування та регулювання автомобільного транспорту; визначення пріоритетних напрямів розвитку та шляхів оптимізації діяльності автомобільного транспорту; захисту прав споживачів під час їх транспортного обслуговування; захисту національного ринку транспортних послуг і суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту; створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту, обмеження монополізму й розвитку конкуренції; забезпечення зайнятості населення, підготовки спеціалістів і робочих кадрів, охорони праці; раціонального використання енергетичних та матеріальних ресурсів; охорони довкілля від шкідливого впливу автомобільного транспорту, проведення науково-технічної роботи, досліджень і розвитку системи статистики [324]. Означене регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту реалізують шляхом проведення центральними й місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування економічної, тарифної, науково-технічної та соціальної

політики, ліцензування, стандартизації та сертифікації на автомобільному транспорті, задоволення потреб автомобільного транспорту в паливно-енергетичних, матеріально-технічних ресурсах і транспортних засобах [324].

Отже, саме суб'єкти владних повноважень визначають засади державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, формують і здійснюють її, контролюють процес її реалізації, практичного втілення, у зв'язку з чим вони уповноважені на: прийняття відповідних обов'язкових для виконання управлінських актів, рішень; учинення дій, пов'язаних із втручанням у діяльність інших суб'єктів, у межах, необхідних для забезпечення досліджуваної безпеки; застосування заходів впливу, аж до примусу. Тобто ці суб'єкти покликані формувати й підтримувати відповідну загальну політико-правову атмосферу у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті [480].

Інші ж суб'єкти роблять свій внесок у забезпечення безпеки на автомобільному транспорті шляхом сумлінного та чіткого виконання встановлених державою, в особі уповноважених нею суб'єктів, відповідних вимог із питань безпеки на транспорті, закріплених у чинному законодавстві. Дотримання цих вимог дає таким суб'єктам можливість безперешкодно користуватися автомобільним транспортом, займатися господарською діяльністю у сфері автомобільного транспорту чи з його використанням. Так, наприклад, у Законі «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР зазначено, що підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати: потреби громадян, підприємств і організацій у перевезеннях; обслуговування пасажирів під час довготривалих перевезень доброякісною питною водою, харчуванням, можливість задоволення інших біологічних потреб; якісне і своєчасне перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти; виконання державних завдань (контрактів) щодо забезпечення потреб оборони і безпеки України; безпеку перевезень; безпечні умови перевезень; запобігання аваріям і нещасним випадкам, усунення причин виробничого травматизму; охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту; права на пільги

громадян щодо користування транспортом [414]. Реалізуючи ці обов'язки, підприємства транспорту мають право: визначати термін і графік перевезень; призначати регулярні й додаткові рейси, маршрути перевезень; пропонувати рівень комфорту на власний вибір пасажирів; вимагати від пасажирів, відправників та одержувачів вантажів виконання вимог цього Закону, кодексів (статутів) окремих видів транспорту та інших нормативних актів України, що регулюють діяльність транспорту [414].

Більш докладно питання ролі окремих видів суб'єктів у питанні забезпечення безпеки на автомобільному транспорті буде розглянуто в наступному підрозділі.

2.2. Класифікація суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

Серед галузей народного господарства України чільне місце належить автомобільному транспорту, який разом із залізничним транспортом утворює, як справедливо зауважують О. В. Степанов та І. С. Наглюк, кровоносну систему в складному організмі країни [509]. Цей вид транспорту відіграє важливу роль у забезпеченні економічного й соціального розвитку, а також міжнародного співробітництва. Як складова інфраструктури автотранспорт дає змогу здійснювати доставку експортно-імпортних вантажів різного призначення в інтересах розвитку міжнародного культурного та технічного співробітництва, а також інтеграції у світову економіку. На його частку припадає більше половини обсягу пасажирських перевезень [509]. Однак попри вагоме значення автомобільного транспорту слід констатувати низку важливих проблемних аспектів функціонування цієї транспортної галузі, яким держава тривалий час не приділяла належної уваги. Це, зокрема, стосується забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, показники аварійності на якому в нашій державі досить високі, про що свідчать дані як офіційної

статистики, так і відповідних досліджень, проведених громадськими організаціями.

Так, відповідно до Галузевої програми забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті на 2016–2018 роки, на сьогодні в Україні в дорожньо-транспортних пригодах у середньому за одну добу гине близько 10 осіб, а загалом за рік – близько 5 тис. осіб. Втрати від ДТП охоплюють також економічну складову. Зокрема, відповідно до розрахунків Світового банку, економічні збитки України від дорожньо-транспортного травматизму сягають близько 5 млрд доларів США, що становить майже 4 % валового внутрішнього продукту на рік. Ця сума включає матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, а також людські втрати через отримані внаслідок ДТП серйозні травми або смерть. Загальний стан безпеки дорожнього руху не повною мірою задовольняє очікування суспільства, що спонукає до вжиття невідкладних заходів, спрямованих на розв'язання проблем, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху та створенням безпечних і комфортних умов для всіх учасників дорожнього руху [346]. У цій програмі зазначено, що заходи з підвищення безпеки руху на дорогах, ужиті протягом 2013–2015 років, лише частково розв'язали наявні проблеми, пов'язані з безпекою автомобільних перевезень, забезпеченням пріоритету життя і здоров'я учасників дорожнього руху, та не сприяли бажаному зниженню рівня аварійності на автомобільному транспорті, поліпшенню стану безпеки руху на ньому [346].

Однак курс України на євроінтеграцію зобов'язує нашу державу впроваджувати у сферу забезпечення безпеки на транспорті, зокрема автомобільному, європейські правила та стандарти. Так, реалізація положень Плану заходів з імплементації Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом передбачає підвищення безпекових стандартів автомобільних перевезень. Попри те, що в країнах Європи показники травматизму й смертності на автомобільному транспорті є неоднорідними, вони загалом мають значно нижчий рівень, ніж в Україні. Це підтверджує

доцільність упровадження на національному рівні європейських норм, зарубіжного досвіду щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Слід зауважити, що протягом декількох останніх років у нашій державі було здійснено низку важливих кроків у напрямі підвищення рівня досліджуваної безпеки, зокрема було вжито певних заходів щодо вдосконалення та оптимізації системи органів управління сферою автомобільного транспорту задля поліпшення якості й дієвості контролю. Ідеться, зокрема, про функціонування Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека). Якість, ефективність і результативність роботи цього органу досить часто (і нерідко слушно) підлягала критиці, однак не слід забувати, що Укртрансбезпека – це далеко не єдиний суб'єкт, що робить внесок у вирішення питання забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Саме тому, розмірковуючи про недоліки, прогалини й інші проблеми в державній політиці щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, важливо бачити весь ланцюг суб'єктів, що так чи інакше беруть участь у формуванні та реалізації цієї політики, і чітко усвідомлювати місце й роль кожного з них у зазначеному процесі. Саме тому в цьому підрозділі ми маємо на меті здійснити класифікацію суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Проблемним аспектам забезпечення безпеки на транспорті у своїх працях приділяли увагу С. І. Азаров, М. І. Брагинський, І. В. Булгакова, В. В. Вітрянський, В. К. Гіжевський, Е. Ф. Демський, Ю. В. Марченко, В. Й. Развадовський, Л. Я. Свистун, Г. П. Ситник, О. Й. Соколов, О. Б. Чорномаз та інші дослідники. Однак безпосередньо питання класифікації суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті належно висвітлено не було. Науковці зазвичай розглядають правовий статус окремих органів держави в частині здійснення ними державної політики щодо забезпечення безпеки на транспорті загалом або в окремих транспортних галузях (автомобільного, залізничного, річкового транспорту тощо).

Безпека – це одне з тих благ, що є необхідними для нормальної

життєдіяльності як суспільства загалом, так і його окремих членів; відсутність загрози, передусім життю та здоров'ю людини, публічному порядку, власності й іншим важливим правам, законним інтересам індивідуальних і колективних суб'єктів. Звісно, забезпечити ідеальну безпеку, зокрема на автомобільному транспорті, неможливо з огляду на низку факторів (наприклад, через те, що певні ризики не залежать від волі людини). Водночас обов'язок держави в цьому контексті полягає в тому, щоб сприяти забезпеченню максимально прийняттого рівня безпеки, що вимагає проведення складної комплексної роботи в різних напрямках і формах. Така ситуація обумовлює наявність широкого кола суб'єктів, які так чи інакше беруть участь у забезпеченні досліджуваної безпеки. Із метою більш чіткого визначення кола цих суб'єктів доцільно здійснити їх класифікацію.

Класифікація (від лат. *classis* – розряд, *sicatio*, від *clacio* – роблю [492]) – це система супідрядних понять тієї чи іншої галузі права, яку використовують як засіб для встановлення зв'язків між цими поняттями [608]. Класифікація, на думку В. Л. Абушенка, становить багатоступеневе ділення логічного обсягу поняття (логіка) або будь-якої сукупності одиниць (емпіричне соціальне знання) на систему супідрядних понять або класів об'єктів (рід – вид – підвид). Тобто класифікація – це спосіб організації емпіричного масиву інформації, що має на меті встановлення певної структури порядку, нормативно-мірного впорядкування безлічі, яку розбивають за будь-якою ознакою на гетерономні стосовно одна одної, але гомогенні всередині, відокремлені одна від одної підмножини [271]. В основі будь-якої класифікації лежить певний критерій, за яким здійснюють групування, розподіл тієї чи іншої сукупності одиниць. Критерій (грец. *kriterion* – засіб для роздумів) – це ознака, на підставі якої проводять оцінку, визначення або класифікацію чогось; мірило, вимірювання показників якості, діяльності, функціонування, структури, ефективності, ієрархії тощо; цінності або стандарти, якими керуються, коли ухвалюють рішення або аргументують думки, вчинки у сфері державного управління [133].

Проаналізувавши положення чинного законодавства, а також наявні

доктринальні підходи до класифікації суб'єктів забезпечення безпеки в різних сферах суспільного життя, ми дійшли висновку, що найбільш загальним критерієм розподілу суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті доцільно визначити їх правову природу, а саме: суб'єкти публічного права та суб'єкти приватного права. Роль суб'єктів публічного права в питанні забезпечення безпеки на транспорті полягає в тому, що саме вони визначають правила, норми і 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 їхніх наслідків.

У межах категорії публічних суб'єктів забезпечення безпеки на транспорті також доречно провести групування з огляду на місце в механізмі держави того чи іншого органу влади, посадової особи, а саме:

1. Вищі органи державної влади:

а) Верховна Рада України (парламент), що є єдиним органом законодавчої влади в Україні. До компетенції ВРУ належать: прийняття законів; затвердження Державного бюджету України та внесення змін до нього, контроль за виконанням Державного бюджету України, прийняття рішення щодо звіту про його виконання; визначення засад внутрішньої і зовнішньої політики; затвердження загальнодержавних програм економічного, науково-технічного, соціального, національно-культурного розвитку, охорони довкілля; заслуховування щорічних та позачергових послань Президента України про внутрішнє і зовнішнє становище України; розгляд і прийняття рішення щодо схвалення Програми діяльності Кабінету Міністрів України; призначення низки вищих посадових осіб у державі; призначення за поданням Президента України Прем'єр-міністра України, Міністра оборони України, Міністра закордонних справ України, призначення за поданням Прем'єр-міністра України інших членів Кабінету Міністрів України, Голови Антимонопольного комітету України, Голови Державного комітету телебачення й радіомовлення України,

Голови Фонду державного майна України, звільнення зазначених осіб із посад, вирішення питання про відставку Прем'єр-міністра України, членів Кабінету Міністрів України; призначення на посаду та звільнення з посади за поданням Президента України Голови Служби безпеки України; здійснення контролю за діяльністю Кабінету Міністрів України відповідно до Конституції та закону; затвердження загальної структури, чисельності, визначення функцій Служби безпеки України, Збройних Сил України, інших утворених відповідно до законів України військових формувань, а також Міністерства внутрішніх справ України; надання згоди на призначення на посаду та звільнення з посади Президентом України Генерального прокурора; висловлення недовіри Генеральному прокуророві, що має наслідком його відставку з посади [186].

Отже, внесок парламенту в забезпечення безпеки на автомобільному транспорті полягає в його законотворчій, організаційно-установчій та контрольній діяльності. Ключова роль цього органу держави виявляється в тому, що саме він визначає організаційно-правові засади забезпечення безпеки в зазначеній галузі, установлює основоположні правила поведінки, що є обов'язковими для виконання всіма суб'єктами, незалежно від їх правового статусу. Здійснюється це через прийняття законів України. Закон – це нормативно-правовий акт, який має вищу юридичну силу, приймається в особливому порядку і регулює найбільш важливі суспільні відносини [301]. Як пише В. О. Котюк, закон – це нормативно-правовий акт вищого представницького органу державної влади (Верховної Ради України) або всього народу (під час проведення референдуму), який регулює найбільш важливі суспільні відносини, виражає волю та інтереси більшості населення й має вищу юридичну силу відносно всіх інших нормативно-правових актів [191]. М. М. Марченко стверджує, що в повсякденному житті, у побуті термін «закон» застосовують для позначення будь-якого нормативного акта, виданого державою. Такий підхід є досить поширеним і цілком припустимим, адже підкреслює важливість дотримання всіх законодавчих актів, а не тільки власне закону. Однак юридично це виглядає досить некоректно. Ототожнення закону з

іншими нормативно-правовими актами вносить плутанину в різні форми (джерела) права, знижує ефективність їх застосування [420].

Згідно з переконаннями М. М. Марченка, закон – це прийнятий в особливому порядку первинний правовий акт з основних питань життя держави, що безпосередньо виражає державну волю та має вищу юридичну силу; нормативно-правовий акт, прийнятий вищим представницьким органом держави в особливому законодавчому порядку, який має вищу юридичну силу й регулює найбільш важливі суспільні відносини з точки зору інтересів і потреб населення країни; нормативний акт, що приймається в особливому порядку, володіє після Конституції найбільшою юридичною силою і спрямований на регулювання найбільш важливих суспільних відносин [420]. Відповідно до висновків О. Ф. Скакун, закон – нормативно-правовий акт представницького вищого органу державної влади (громадянського суспільства чи безпосередньо народу), який регулює найважливіші питання суспільного життя, установлює права й обов'язки громадян, має вищу юридичну чинність і приймається з дотриманням особливої законодавчої процедури [460]. Прикладами таких законів можуть бути: «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР, який визначає правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту [414]; «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 року № 2344-III, де встановлено юридичні засади організації та діяльності автомобільного транспорту [324]; «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року № 3353-XII, у якому врегульовано правові й соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього природного середовища [342]; «Про автомобільні дороги» від 8 вересня 2005 року № 2862-IV, положення якого визначають правові, економічні, організаційні та соціальні засади забезпечення функціонування автомобільних доріг, їх будівництва, реконструкції, ремонту й утримання в інтересах держави та користувачів автомобільних доріг [325]; «Про перевезення небезпечних вантажів» від 6 квітня 2000 року № 1644-III, що визначає правові, організаційні, соціальні й

економічні засади діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та авіаційним транспортом [402].

Водночас не менш важливою є робота парламенту як суб'єкта, який формує і контролює роботу Уряду України, що слугує одним із ключових суб'єктів у питанні формування та реалізації державної політики у сфері забезпечення безпеки на транспорті. Через форми й методи цього контролю ВРУ впливає на зазначену політику та забезпечує її відповідність проголошеним у державі принципам і пріоритетам;

б) Президент України як вища посадова особа в державі, гарант державного суверенітету, територіальної цілісності України, додержання Конституції України, прав і свобод людини та громадянина [186]. Відповідно до Конституції України, Президент: забезпечує державну незалежність, національну безпеку і правонаступництво держави; звертається з посланнями до народу та із щорічними й позачерговими посланнями до Верховної Ради України про внутрішнє та зовнішнє становище України; представляє державу в міжнародних відносинах, здійснює керівництво зовнішньополітичною діяльністю держави, веде переговори й укладає міжнародні договори України; вносить за пропозицією коаліції депутатських фракцій у Верховній Раді України, сформованої відповідно до ст. 83 Конституції України, подання про призначення Верховною Радою України Прем'єр-міністра України в строк не пізніше ніж на п'ятнадцятий день після одержання такої пропозиції; вносить до Верховної Ради України подання про призначення Міністра оборони України, Міністра закордонних справ України; призначає на посаду та звільняє з посади за згодою Верховної Ради України Генерального прокурора; вносить до Верховної Ради України подання про призначення на посаду та звільнення з посади Голови Служби безпеки України; є Верховним головнокомандувачем Збройних Сил України; призначає на посади та звільняє з посад вище командування Збройних Сил України, інших військових формувань; здійснює керівництво у сферах національної безпеки та оборони держави; очолює Раду

національної безпеки й оборони України; вносить до Верховної Ради України подання про оголошення стану війни та в разі збройної агресії проти України приймає рішення про використання Збройних Сил України та інших утворених відповідно до законів України військових формувань; приймає в разі необхідності рішення про введення в Україні або в окремих її місцевостях надзвичайного стану, а також оголошує в разі необхідності окремі місцевості України зонами надзвичайної екологічної ситуації – з наступним затвердженням цих рішень Верховною Радою України; зупиняє дію актів Кабінету Міністрів України з мотивів невідповідності Конституції з одночасним зверненням до Конституційного Суду України щодо їх конституційності; підписує закони, прийняті Верховною Радою України; має право вето щодо прийнятих Верховною Радою України законів (крім законів про внесення змін до Конституції України) з наступним поверненням їх на повторний розгляд Верховної Ради України; видає укази й розпорядження, які є обов'язковими до виконання на території України тощо [186]. Після переходу України до парламентсько-президентської форми правління вплив Глави держави на формування внутрішньої державної політики дещо зменшився, проте він був і залишається гарантом прав, свобод людини та громадянина, а також слугує одним із головних суб'єктів вищого рівня з питань забезпечення національної безпеки й міжнародного співробітництва. У зв'язку з цим Президент України: звертає увагу інших органів влади, зокрема парламенту та виконавчої гілки влади, на проблеми й недоліки в різних сферах суспільного життя, що становлять чи можуть становити загрозу національній безпеці, правам і свободам громадян; оцінює та схвалює запропоновані урядом кроки щодо розв'язання певних проблем загальнонаціонального значення та розвитку ключових сфер суспільного життя. Це, безперечно, стосується сфери транспорту, зокрема забезпечення безпеки на ньому. Так, наприклад, Указом Президента України було схвалено Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020», метою якої є впровадження в Україні європейських стандартів життя та вихід України на провідні позиції у світі. Задля цього рух уперед визначено за

відповідними векторами. Вектор розвитку – це забезпечення сталого розвитку держави, проведення структурних реформ і, зрештою, підвищення стандартів життя. Україна має стати державою із сильною економікою та передовими інноваціями. Для цього передусім необхідно відновити макроекономічну стабільність, забезпечити стійке зростання рівня розвитку економіки екологічно невиснажливим способом, створити сприятливі умови для ведення господарської діяльності та прозору податкову систему. Вектор безпеки – це забезпечення гарантій безпеки держави, бізнесу й громадян, захищеності інвестицій та приватної власності. Україна має стати державою, що здатна захистити свої кордони та забезпечити мир не тільки на своїй території, а й у європейському регіоні. Визначальною основою безпеки має також стати забезпечення чесного та неупередженого правосуддя, невідкладне проведення очищення влади на всіх рівнях і забезпечення впровадження ефективних механізмів протидії корупції. Особливу увагу потрібно приділити безпеці життя та здоров'я людини, що неможливо без ефективної медицини, захищеності соціально вразливих верств населення, безпечного стану довкілля та доступу до якісної питної води, безпечних харчових продуктів і промислових товарів [411]. У межах пріоритетів Стратегії одним із важливих кроків на шляху до мети є реформування транспортної інфраструктури;

в) Кабінет Міністрів України (уряд), що є вищим органом у системі органів виконавчої влади. Кабінет Міністрів України відповідальний перед Президентом України і Верховною Радою України, підконтрольний і підзвітний Верховній Раді України в межах, передбачених Конституцією. До основних завдань Кабінету Міністрів України належать: забезпечення державного суверенітету та економічної самостійності України, здійснення внутрішньої та зовнішньої політики держави, виконання Конституції та законів України, актів Президента України; ужиття заходів щодо забезпечення прав і свобод людини та громадянина, створення сприятливих умов для вільного і всебічного розвитку особистості; забезпечення проведення бюджетної, фінансової, цінової, інвестиційної, у тому числі амортизаційної, податкової, структурно-галузевої

політики, політики у сферах праці та зайнятості населення, соціального захисту, охорони здоров'я, освіти, науки й культури, охорони природи, екологічної безпеки та природокористування; розроблення і виконання загальнодержавних програм економічного, науково-технічного, соціального, культурного розвитку, охорони довкілля, а також розроблення, затвердження та виконання інших державних цільових програм; забезпечення розвитку й державної підтримки науково-технічного та інноваційного потенціалу держави; забезпечення рівних умов для розвитку всіх форм власності; здійснення управління об'єктами державної власності відповідно до закону; здійснення заходів щодо забезпечення обороноздатності й національної безпеки України, громадського порядку, боротьби зі злочинністю, ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій; організація й забезпечення провадження зовнішньоекономічної діяльності, митної справи; спрямування та координація роботи міністерств, інших органів виконавчої влади, здійснення контролю за їх діяльністю [186]. Отже, роль цього органу влади передусім полягає в тому, що він:

- визначає з урахуванням проблем і викликів, що стоять перед сучасною Україною, стратегію організації та здійснення державної політики у сфері транспорту, зокрема щодо забезпечення безпеки на ньому;

- ставить перед центральними й іншими органами виконавчої влади конкретні завдання щодо реалізації державної політики в зазначеній сфері та контролює їх виконання;

- визначає обсяги й джерела ресурсів, необхідних для належної реалізації відповідних заходів державної політики у сфері забезпечення безпеки на транспорті, зокрема автомобільному;

- оцінює ефективність і результативність державної політики в зазначеній сфері, визначає перспективи та пріоритети її подальшого розвитку.

Реалізуючи свої завдання та функції щодо забезпечення безпеки на транспорті, уряд приймає відповідні нормативно-правові акти. Прикладом може слугувати розпорядження КМУ «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року». Метою

вказаної Стратегії є зниження рівня смертності внаслідок ДТП щонайменше на 30 % до 2020 року, ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення [413]. Крім того, у розпорядженні КМУ «Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року» [357] визначено конкретні заходи в зазначеній сфері, а також суб'єктів, відповідальних за їх виконання.

Підсумовуючи зазначене, слід констатувати, що роль вищих органів держави в контексті досліджуваної проблеми полягає в тому, що вони формують політико-правові й організаційно-управлінські засади державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, визначають її пріоритети, ключові напрями розвитку, вирішують питання про виділення необхідних ресурсів для належного забезпечення її проведення та здійснюють контроль за станом ефективності й дієвості цієї політики.

2. Міністерства та інші центральні органи виконавчої гілки влади, до компетенції яких належить формування та безпосереднє провадження державної політики в окремих однорідних галузях суспільного життя. Вказані суб'єкти розробляють конкретні процедури впровадження в життя вироблених вищими органами держави засад, норм, стандартів у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, опікуються питаннями створення належних умов для досягнення необхідного рівня стану безпеки, контролюють його показники, забезпечують своєчасне й належне реагування на наявні проблеми, загрози, надзвичайні події в цій сфері. Серед міністерств першочергову роль у забезпеченні безпеки на транспорті відіграють Міністерство інфраструктури України та Міністерство внутрішніх справ України. Так, Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну

політику: у сферах автомобільного, залізничного, морського та річкового транспорту, надання послуг поштового зв'язку; у сфері авіаційного транспорту й використання повітряного простору України; щодо розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту, дорожнього господарства, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства; із питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському й річковому транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості). Основними завданнями Мінінфраструктури є: забезпечення формування та реалізації державної політики у сферах автомобільного, залізничного, морського та річкового транспорту, надання послуг поштового зв'язку; формування та реалізація державної політики у сфері дорожнього господарства, з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті, а також з питань державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) та щодо розвитку транспортної інфраструктури [362].

МВС є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сферах: охорони прав і свобод людини, інтересів суспільства та держави, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки й порядку, а також надання поліцейських послуг; захисту державного кордону та охорони суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні; цивільного захисту, захисту населення і територій від надзвичайних ситуацій та запобігання їх виникненню, ліквідації надзвичайних ситуацій, рятувальної справи, гасіння пожеж, пожежної та

техногенної безпеки, діяльності аварійно-рятувальних служб, а також гідрометеорологічної діяльності; міграції (імміграції та еміграції), у тому числі протидії нелегальній (незаконній) міграції, громадянства, реєстрації фізичних осіб, біженців та інших визначених законодавством категорій мігрантів [361].

На виконання цих завдань МВС, поміж іншим, здійснює у випадках, передбачених законом, державну реєстрацію (перереєстрацію) та облік транспортних засобів, приймає іспити для отримання права керування транспортними засобами і видає відповідні документи; створює та веде реєстр закладів, які здійснюють підготовку, перепідготовку й підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, а також здійснює державний контроль за додержанням ними вимог законодавства в зазначеній сфері; веде облік торговельних організацій, підприємств-виробників і суб'єктів підприємницької діяльності незалежно від форми власності, що реалізують транспортні засоби або номерні складові частини до них; веде автоматизований облік, здійснює накопичення, обробку та використання відомостей про транспортні засоби, що підлягають державній і відомчій реєстрації, та про їхніх власників; веде реєстр суб'єктів здійснення обов'язкового технічного контролю, а також здійснює державний контроль за додержанням такими суб'єктами вимог законодавства в зазначеній сфері; формує в установленому порядку загальнодержавну базу даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів; перевіряє в разі дорожнього перевезення небезпечних вантажів відповідність транспортних засобів та обладнання з видачею відповідного свідоцтва про допущення до перевезення небезпечних вантажів; здійснює контроль за забезпеченням організації підготовки водіїв транспортних засобів та уповноважених із питань безпеки перевезення небезпечних вантажів, приймає іспити й видає відповідні свідоцтва устанавленого зразка [361].

Окреме місце належить такому центральному органу виконавчої влади, як Державна служба України з безпеки на транспорті. Діяльність цієї служби, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, спрямовує та координує Кабінет Міністрів України через Міністра

інфраструктури. Основними завданнями Укртрансбезпеки є: реалізація державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному транспорті; внесення на розгляд Міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики з питань безпеки на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті; здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті; надання в передбачених законом випадках адміністративних послуг у сфері автомобільного, міського електричного, залізничного транспорту [359]. На виконання означених завдань Укртрансбезпека здійснює: державний нагляд (контроль) за додержанням вимог законодавства на автомобільному транспорті; нагляд за додержанням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища автомобільним транспортом; ліцензування господарської діяльності з надання послуг із перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу автомобільним транспортом; контроль за додержанням ліцензійних умов під час провадження господарської діяльності з надання послуг із перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу автомобільним транспортом; передбачений законодавством контроль за міжнародними перевезеннями пасажирів і вантажів автомобільним транспортом на території України; габаритно-ваговий контроль транспортних засобів на автомобільних дорогах загального користування; технічне розслідування та аналіз причин дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій, подій на автомобільному транспорті, зокрема веде облік таких катастроф, аварій, пригод, подій, розробляє профілактичні заходи щодо запобігання їх виникненню та контролює проведення цих заходів [359].

Також важливу діяльність у вирішенні питань забезпечення безпеки на автомобільному транспорті здійснюють Державне агентство автомобільних доріг України та Національна поліція. Укравтодор реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства. Цей центральний орган виконавчої влади: забезпечує організацію будівництва, реконструкції, ремонту й утримання

автомобільних доріг за встановленими для них будівельними нормами, державними стандартами й нормами; розробляє державну стратегію та програму розвитку дорожнього господарства, забезпечує їх фінансування та виконання; забезпечує в межах повноважень, передбачених законом, проведення заходів із підготовки єдиної транспортної системи України до сталого функціонування в особливий період; забезпечує технічне прикриття та відбудову автомобільних доріг в особливий період; забезпечує цивільний захист у сфері дорожнього господарства; розробляє та здійснює заходи щодо забезпечення функціонування дорожнього господарства в умовах стихійного лиха, у разі виникнення аварії, катастрофи, іншої надзвичайної ситуації техногенного та природного характеру, під час ліквідації їх наслідків; видає дозвіл на розміщення, будівництво споруд, об'єктів дорожнього сервісу, автозаправних станцій, прокладення інженерних мереж та виконання інших робіт у межах смуги відведення автомобільних доріг; здійснює розроблення стандартів і норм із будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних доріг за погодженням із відповідними державними органами з безпеки дорожнього руху, створення фонду галузевих будівельних норм; організовує виконання проектно-вишукувальних і науково-дослідних робіт; установлює за погодженням із відповідними державними органами з безпеки дорожнього руху тимчасові обмеження руху транспортних засобів під час проведення ремонтних та інших робіт на автомобільних дорогах тощо [358].

Національна поліція України – це центральний орган виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку. Завданнями НП України є надання поліцейських послуг у сферах: забезпечення публічної безпеки і порядку; охорони прав і свобод людини, а також інтересів суспільства й держави; протидії злочинності; надання в межах, визначених законом, послуг з допомоги особам, які з особистих, економічних, соціальних причин або внаслідок надзвичайних ситуацій потребують такої допомоги [400]. Відповідно до покладених на неї завдань поліція: регулює дорожній рух і здійснює

контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі; здійснює супроводження транспортних засобів у випадках, визначених законом; видає відповідно до закону дозволи на рух окремих категорій транспортних засобів; у випадках, визначених законом, видає та погоджує дозвільні документи у сфері безпеки дорожнього руху; виявляє транспортні засоби особистого користування, тимчасово ввезені на митну територію України громадянами більше ніж на 30 діб та не зареєстровані в Україні у встановлені законодавством строки; уживає заходів для виявлення неправомірного керування транспортними засобами, щодо яких порушено обмеження, встановлені Митним кодексом України (наприклад, якщо порушено строки їх тимчасового ввезення та/або переміщення в митному режимі транзиту; транспортні засоби використовують для цілей підприємницької діяльності та/або отримання доходів в Україні; транспортні засоби передано у володіння, користування або розпорядження особам, які не ввозили їх на митну територію України або не поміщували в митний режим транзиту, а також заходів для виявлення неправомірного розкомплектування таких транспортних засобів) [400].

3. На місцях питаннями забезпечення безпеки на автомобільному транспорті займаються територіальні підрозділи центральних органів виконавчої влади, а також органи місцевої влади, до яких належать органи місцевого самоврядування та місцеві державні адміністрації.

4. Державні підприємства, установи, організації. Указані суб'єкти не є безпосередніми носіями публічних повноважень, однак їх утворює держава в особі її компетентних органів і координує їх діяльність із метою виконання відповідних державних завдань та функцій. Роль цих суб'єктів щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті полягає в здійсненні відповідних робіт за дорученням, замовленням відповідних органів держави.

До суб'єктів приватного права як учасників процесу забезпечення безпеки на автомобільному транспорті належать і індивідуальні (фізичні), і

колективні особи. Представниками останніх є передусім юридичні особи приватного права, проте це можуть бути й інші об'єднання громадян, що функціонують без створення такої особи. Особливість суб'єктів приватного права полягає в тому, що для їхньої життєдіяльності ключовими є саме приватні, тобто власні інтереси. Однак це не означає, що вони не беруть участь в управлінні державою та залишаються осторонь реалізації відповідної державної політики. Внесок громадськості у справу забезпечення безпеки на автомобільному транспорті полягає в належному виконанні встановлених державою норм і правил у цій сфері, а також здійсненні громадського контролю, виконанні відповідних робіт на замовлення держави, проведенні статистичних досліджень тощо [469].

Отже, коло суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є доволі широким і неоднорідним. Однак, попри специфіку правової природи та статусу кожного з них, вони не відмежовані один від одного, а становлять єдину цілісну систему, функціонування якої підпорядковане спільній меті – забезпечення безпеки на транспорті. Тому недоліки в роботі однієї ланки негативно позначаються на функціонуванні всієї системи. Зауважимо, що запропонована вище класифікація не є єдино можливою й не претендує на виключність, проте саме такий підхід до її здійснення, на нашу думку, найбільш повно характеризує коло суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

2.3. Правові засади діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

Згідно з Конституцією України, у нашій державі визнаний і діє принцип верховенства права [186]. Його раціональне й досить змістовне визначення наводить доктор юридичних наук Є. Ю. Подорожній, посилаючись у дисертаційному дослідженні на рішення Конституційного Суду України у

справі за конституційним поданням Верховного Суду України щодо відповідності Конституції України (конституційності) положень ст. 69 Кримінального кодексу України (справа про призначення судом більш м'якого покарання) від 2 листопада 2004 року № 15-рп/2004, у якому зазначається, що верховенство права – це панування права в суспільстві. Верховенство права вимагає від держави втілення його в правотворчій і правозастосовній діяльності, зокрема в законах, які за своїм змістом мають передусім ураховувати ідеї соціальної справедливості, свободи, рівності тощо. Справедливість як одна з основних засад права є вирішальною у сприйнятті його як регулятора суспільних відносин, одного із загальнолюдських вимірів права. Зазвичай справедливість розглядають як властивість права, виражену, зокрема, у рівному юридичному масштабі поведінки та в пропорційності юридичної відповідальності вчиненому правопорушенню [303; 503]. З огляду на офіційну позицію Верховного Суду, що є ключовою як для теорії, так і для юридичної практики, право – це основний важіль впливу на суспільні відносини. У зв'язку з цим доречним є висновок про те, що будь-яка суспільна категорія, явище чи діяльність у певній сфері, наприклад, функціонування суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, має відповідне юридичне підґрунтя, або ж, як прийнято говорити з наукової позиції, – правові засади.

Наведена категорія походить від терміна «засада», який дослівно тлумачать як «вимога», «вихідне, головне положення», «принцип світогляду», «спосіб, метод здійснення чого-небудь», «основа, початок, принцип», «те головне, на чому базується щось» [134; 274; 493; 560].

Деякі вчені, беручи до уваги етимологію наведеного поняття, вказують на те, що зміст категорії «засада» слід розкривати через синонім іншомовного походження «принцип» (від лат. «основа, першооснова, начало») [491]. Так, А. О. Стрехалюк, розмірковуючи щодо цього питання, звертається до філософського змісту категорії «правові засади» й тлумачить її як принципи права. Автор зауважує, що засади права у філософсько-правових концепціях

Дж. Ролза, Ф. Гаєка, Л. Фуллера постають як сукупність вимог до правової системи або як необхідні умови для існування правової системи й ефективного функціонування «добре впорядкованого суспільства». Причому в теорії Л. Фуллера засади постають як принципи внутрішньої моралі, що також є принципами законності. Засади Дж. Ролза також усвідомлюються як принципи, які уможливають правовий порядок. Дослідник зосереджує свою увагу не стільки на легітимності окремих норм, скільки на справедливості суспільної системи загалом [513].

Аналогічне, проте більш юридично орієнтоване, визначення правових засад пропонує Т. М. Добровольська, на її думку, ідеться про узагальнене вираження суті певного явища, що відображає реальність, яка об'єктивно існує, і наявні в ній закономірності. Принципи (засади) є теоретичним узагальненням найбільш типових рис, у яких виявляється закономірність, що слугує підґрунтям пізнання загалом або будь-якої галузі знань [126].

На переконання О. О. Пунди, правові засади – це правова основа, джерело, на підґрунті якого будуються різні види діяльності, тобто фундаментальні положення певної роботи в окремій сфері [425].

Деякі науковці тлумачать правові засади залежно від методологічних орієнтацій як:

- об'єктивні чинники правостворення;
- керівні ідеї, які закріплені в позитивному праві, тобто є принципами законодавства [30; 99; 259].

Існує також інше бачення проблематики правових засад, відповідно до якого вони становлять формалізовані юридичні акти органів державної влади. Так, В. Я. Кікоть правовими засадами інституту державної служби вважає сукупність законодавчих актів [164].

Схожу думку обстоює Н. І. Нарішкіна, яка зауважує: «Правові засади – це, передусім, сукупність основних законів і підзаконних нормативно-правових актів, які узгоджено регулюють певну сферу суспільних відносин у межах держави» [265].

Учені стверджують, що в юридичній літературі правовою засадою вважають систему нормативного регулювання, що охоплює процес створення правових норм та їхню дію, яка перебуває в постійному русі. Правова засада – це фундаментальний складник правового регулювання всіх суспільних інтересів, які виникають у ній. Причому правова основа слугує лише одним найважливішим елементом усієї системи джерел правового регулювання – нормативним актом [19; 158; 536]. Саме така позиція є більш прийнятною та логічною, особливо якщо враховувати той факт, що її слушність підтверджується положеннями багатьох нормативно-правових актів.

Наприклад, у Законі України «Про засади діяльності журналістів в Україні» вказано, що правові засади діяльності журналістів визначені Конституцією України, законами України «Про інформацію», «Про друковані засоби масової інформації (пресу) в Україні», «Про інформаційні агентства», «Про порядок висвітлення діяльності органів державної влади та органів місцевого самоврядування в Україні засобами масової інформації», «Про телебачення і радіомовлення», «Про державну підтримку засобів масової інформації та соціальний захист журналістів» та іншими нормативно-правовими актами [319].

У положеннях Закону України «Про Національну поліцію», а саме в статті 3 «Правова основа діяльності поліції», зазначено: «У своїй діяльності поліція керується Конституцією України, міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, цим та іншими законами України, актами Президента України та постановами Верховної Ради України, прийнятими відповідно до Конституції та законів України, актами Кабінету Міністрів України, а також виданими відповідно до них актами Міністерства внутрішніх справ України, іншими нормативно-правовими актами» [400].

Правовими засадами діяльності КМУ, відповідно до Закону України «Про Кабінет Міністрів України», є цей Закон, Конституція України, інші закони України, а також укази Президента України та постанови Верховної Ради

України [397].

Урахування наведеного погляду представників юридичної теорії, який здебільшого відповідає баченню законодавця щодо сутності правових засад, дає змогу сформулювати власну позицію стосовно окресленої категорії в контексті досліджуваної проблематики. Таким чином, правові засади діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті доцільно розглядати як сукупність положень ратифікованих на території України міжнародно-правових актів, законів і підзаконних нормативних документів (указів Президента, постанов і декретів Кабінету Міністрів України та нормативних актів інших органів виконавчої влади, постанов Верховної Ради України), які регулюють окремі аспекти роботи спеціально уповноважених суб'єктів у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Задля виокремлення конкретних правових засад увагу передусім слід зосередити на міжнародно-правових актах, які мають вагоме значення в цьому контексті. Так, у науковому тлумаченні міжнародно-правовий акт – це спільний для кількох (двох і більше) держав чи міжнародного співтовариства або його переважної частини документ (конвенція, договір, декларація, угода, пакт, протокол, статут, спільна заява, хартія, меморандум, регламент, акт тощо), який містить правила, безумовно визнані сторонами його укладення, є результатом взаємного волевиявлення та активної діяльності суб'єктів міжнародного права, спрямований на міжнародне врегулювання суспільних відносин у відповідній сфері, тобто який передбачає їх виникнення, зміну чи припинення [450; 602]. Отже, положення міжнародних актів, по-перше, мають особливе значення в системі регулювання, оскільки регламентують найбільш важливі за змістом та обсягом правовідносини певної сфери, зокрема безпеки на автомобільному транспорті; по-друге, вони є волевиявленням одразу декількох держав або інших суб'єктів міжнародного права, з огляду на що мають наднаціональний, стратегічний характер, адже приймаються на основі спільної угоди сторін, кожна з яких має значний обсяг прав і повноважень.

У сфері діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному

транспорті міжнародні акти також відіграють вагомую роль і становлять значну частину правових засад. Крім того, їхні положення певною мірою слугують базисом для національного законодавства в досліджуваній сфері. Серед ключових у цій групі правових засад діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті – Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, прийнята Організацією Об'єднаних Націй 1958 року. У цьому документі встановлено єдині технічні приписи, яким мають відповідати деякі транспортні засоби, предмети обладнання та частини задля використання їх у країнах, які їх виготовляють, а також полегшення використання на території держав – сторін Угоди транспортних засобів, предметів обладнання та частин, офіційно затверджених на основі зазначених приписів компетентними органами будь-якої держави-сторони [555].

Крім того, Угодою визначено порядок та особливості спеціальної адміністративної процедури, завдяки якій компетентні органи договірних держав після проведення необхідних перевірок заявляють, що транспортний засіб, предмети обладнання або частини, подані виготовлювачем, не суперечать приписам відповідних міжнародних правил. Надалі, після її здійснення, виготовлювач засвідчує, що всі транспортні засоби, предмети обладнання й частини, що з'явилися на ринку, були виготовлені в цілковитій відповідності до офіційно затвердженого типу [555].

Зазначена Угода слугувала підґрунтям для іншого міжнародного документа, виданого ООН, – Конвенції про дорожній рух від 1968 року, якою було прийнято та затверджено типові правила руху з метою полегшення міжнародного дорожнього руху та підвищення безпеки на автомобільних дорогах. Положення цього акта встановлюють єдиний нормативний зразок, відповідно до якого країни – учасниці Конвенції видають власні національні правила дорожнього руху. У главі II документа регламентовано вимоги щодо

дорожніх знаків і сигналів, прав та обов'язків учасників дорожнього руху, безпосередньо водіїв, розміщення на дорозі, порядку обгону, руху у смугах тощо [183].

Серед міжнародних правових засад діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті привертає увагу Угода про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів. У ст. 1 Угоди йдеться про те, що договірні сторони приймають правила щодо періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів, зареєстрованих або допущених до експлуатації на їхній території, і на взаємній основі визнають огляди, які проводять відповідно до таких правил. Зокрема, у документі визначено:

- порядок, межі й інші аспекти проведення технічних оглядів колісних транспортних засобів;
- форму та зміст міжнародного сертифіката технічного огляду;
- єдині приписи щодо періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів стосовно охорони навколишнього середовища;
- мінімальні вимоги, які висувають до огляду [556].

До правових засад діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті також належить Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу від 1997 року. Цей документ регулює загальні умови міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і багажу, які включають організацію перевезень та отримання права на їх здійснення, порядок страхування, прикордонного, митного, санітарного й інших видів контролю. Конвенція поширюється на перевізників сторін договору, які здійснюють перевезення пасажирів у міжнародному сполученні автобусами незалежно від країни їх реєстрації (має для них обов'язкову силу), а також на перевезення пасажирів та їх багажу автобусами, якщо в договорі зазначено, що перевезення здійснюється територіями не менш як двох сторін договору й пункт відправлення або пункт призначення знаходиться на території однієї зі сторін [184].

Варта уваги Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. Попри те, що документ безпосередньо не регулює питання діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, він окреслює стратегію розвитку держави в цьому напрямі. Тут зазначено, що з метою забезпечення скоординованого розвитку та прогресивної лібералізації перевезень між сторонами Угоди відповідно до їх взаємних комерційних потреб умови взаємного доступу до ринку для автомобільного транспорту будуть визначені можливими в майбутньому спеціальними угодами в галузях автомобільного, залізничного та внутрішнього водного транспорту [553]. Крім того, Угода визнає необхідність узгодження національного законодавства, у тому числі адміністративного, технічних та інших норм у сфері транспорту з нормативно-правовою базою Європейського Союзу, що також безпосередньо стосується порядку здійснення компетентними органами передбачених законом адміністративних процедур у галузі безпеки на автомобільному транспорті [553].

На національному рівні ключову роль у системі правових засад відіграє Конституція нашої держави. Особливий статус цього документа в аспекті діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті й інших частинах суспільного буття найяскравіше розкрито в цитаті А. Т. Комзюка, який зауважує: «Конституція України як головний юридичний акт країни закріплює та регулює найважливіші аспекти життя суспільства й держави. Конституція має всі ознаки закону, є частиною чинного права, але частиною особливою. Її особливість полягає в тому, що вона – не просто закон, а Основний Закон. Конституція як головний елемент чинного права є і його вершиною, і його стрижнем, і базисом поточної правотворчості. Вона – найбільш стабільний юридичний акт, що має найвищу юридичну силу» [182].

Інакше кажучи, Конституція є так званим правовим каркасом, що визначає «правила юридичної гри» на території України, яким мають відповідати всі без винятку учасники правовідносин. У межах з'ясування того, яким чином її положення впливають на сферу діяльності суб'єктів забезпечення

безпеки на автомобільному транспорті, слід зауважити, що Конституція визначає найважливіші принципи їхньої роботи, яких останні мають неухильно дотримуватися, зокрема принципи:

- законності;
- найвищої цінності людського життя;
- рівності всіх суб'єктів і недопустимості дискримінації;
- презумпції невинуватості;
- індивідуальності юридичної відповідальності;
- принцип обов'язку додержання й виконання законодавчих та інших

нормативних приписів тощо [186].

Крім того, Конституція чітко розмежовує гілки державної влади та встановлює компетенцію кожної з них, на основі чого здійснюється подальший розподіл прав та обов'язків державних органів у різних сферах, зокрема в контексті забезпечення безпеки на автомобільному транспорті [186].

Одразу після Конституції України найвищими за юридичною силою є закони. Одним із таких виступає кодифікований нормативно-правовий акт – Кодекс України про адміністративні правопорушення, завданням якого є охорона прав і свобод громадян, власності, конституційного ладу України, прав та законних інтересів підприємств, установ та організацій, установленого правопорядку, зміцнення законності, запобігання правопорушенням, виховання громадян у дусі точного й неухильного додержання Конституції та законів України, поваги до прав, честі й гідності інших громадян, до правил співжиття, сумлінного виконання своїх обов'язків, відповідальності перед суспільством [176].

Як правова засада діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті цінність наведеного акта полягає в тому, що він визначає порядок і підстави притягнення цими суб'єктами до адміністративної відповідальності осіб, які вчинили адміністративні правопорушення в галузі автомобільно-транспортної безпеки. Причому адміністративним правопорушенням, відповідно до КУпАП, є протиправна, винна (умисна або

необережна) дія чи бездіяльність, яка посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління і за яку законом передбачено адміністративну відповідальність [176]. Фактично КУпАП визначає можливості суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті щодо максимально оперативного й одного з найбільш суворих типів реагування на діяльність, яка виходить за межі належного правового режиму, прийнятного та бажаного у вказаній галузі.

Крім КУпАП, існує багато інших законодавчих актів, які так чи інакше регламентують діяльність суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Наприклад, у Законі України «Про транспорт» визначено, що транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва й покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється державою відповідно до державних цільових програм, з урахуванням його пріоритету, на основі досягнень науково-технічного прогресу [414]. Державне управління в галузі транспорту, зокрема щодо питань підтримки безпеки, має забезпечувати:

- своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення, суспільного виробництва й потреб оборони України в перевезеннях;
- захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту;
- створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту;
- координацію роботи різних видів транспорту;
- ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту;
- охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту тощо [414].

Доцільно також розглянути положення Закону України «Про автомобільний транспорт», які регулюють відносини між автомобільними перевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади й органами місцевого самоврядування, пасажирями, власниками транспортних

засобів, а також їх відносини з юридичними та фізичними особами – суб'єктами підприємницької діяльності, які забезпечують діяльність автомобільного транспорту й безпеку перевезень [324].

Закон регламентує питання державного регулювання та контролю діяльності автомобільного транспорту, які спрямовані на:

- забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту;

- визначення пріоритетних напрямів розвитку та шляхів оптимізації діяльності автомобільного транспорту;

- забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг і підприємств, установ, організацій, інших юридичних та фізичних осіб – суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті незалежно від форм власності;

- захист національного ринку транспортних послуг і суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту, тощо [324].

Зазначений нормативно-правовий акт закріплює особливості ліцензування на автомобільному транспорті, що спрямоване на визначення початкових і поточних умов надання послуг із перевезень пасажирів та небезпечних вантажів, а також найважливіших параметрів обслуговування споживачів. Причому завданнями ліцензування у сфері автомобільного транспорту визначено:

- підвищення ефективності використання транспортних засобів;
- забезпечення соціальних стандартів транспортного обслуговування;
- забезпечення використання сертифікованих і дозволених для використання транспортних засобів тощо [324].

У системі правових засад забезпечення діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті варто також згадати Закон України «Про дорожній рух», який регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права, обов'язки й відповідальність суб'єктів –

учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ та організацій незалежно від форм власності та господарювання [342]. Так, наведений Закон:

– установлює компетенцію Кабінету Міністрів України, місцевих державних адміністрацій та органів місцевого самоврядування, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади й об'єднань громадян у сфері забезпечення дорожнього руху та безпеки на автомобільному транспорті;

– визначає права та обов'язки учасників дорожнього руху;

– закріплює стандарти й типи автомобільних доріг і вулиць, вимоги до транспортних засобів, норми організації дорожнього руху тощо [342].

Окремі положення діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, крім вищезазначених законів, регулюються нормами низки інших аналогічних актів, зокрема законами України «Про ліцензування видів господарської діяльності», «Про Національну поліцію», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», «Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародні перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)» [398; 400–402; 404].

До правових засад діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, крім законів, належать підзаконні нормативно-правові акти, які регламентують більш конкретні, безпосередньо наближені до сфери роботи зазначених суб'єктів питання. Наприклад, у Положенні про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103, закріплено правовий статус, функції, завдання та повноваження Укртрансбезпеки [359].

Порядок здійснення державного контролю на автомобільному транспорті, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 8 листопада 2006 року № 1567, визначає процедуру здійснення державного контролю за додержанням суб'єктами господарювання, які провадять діяльність у сфері автомобільного транспорту, вимог законодавства про автомобільний транспорт,

норм та стандартів щодо організації перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, норм міжнародних договорів про міжнародне автомобільне сполучення, умов перевезень, визначених дозволом на перевезення на міжобласних автобусних маршрутах, вимог Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, габаритно-вагових параметрів, а також здійснення державного контролю щодо наявності дозвільних документів на виконання перевезень і відповідності виду перевезень ліцензіям, внесення перевізниками-нерезидентами платежів за проїзд автомобільними дорогами [371].

Вартий уваги й один із найголовніших підзаконних нормативних актів, положення якого стосуються сфери забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та діяльності в ній відповідних суб'єктів, – постанова Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» від 10 жовтня 2001 року № 1306. У цьому акті регламентовано широке коло питань, пов'язаних із правами й обов'язками різних осіб під час використання автомобільного та інших типів транспорту, а також встановлено єдиний порядок дорожнього руху на всій території України [403].

Крім вищенаведених, до правових засад роботи суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті доречно віднести постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України», «Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України», «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом», «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту», а також численні нормативні акти, які видають у межах діяльності цих суб'єктів безпосередньо з питань їхньої діяльності [362].

До окремої групи правових засад необхідно віднести нормативно-правові акти, положення яких визначають стратегічні питання у сфері безпеки на

автомобільному транспорті та транспорті загалом. До таких, наприклад, належать наказ Міністерства інфраструктури України від 18 березня 2016 року № 112, яким затверджено Галузеву програму забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті на 2016–2018 роки, розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 року № 481 «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року», постанова Кабінету Міністрів України від 25 квітня 2018 року № 435 «Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року» та розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р, яким схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року [346].

Особливість цих нормативних актів полягає в тому, що вони не тільки встановлюють пріоритетні напрями роботи, права й обов'язки тих чи інших суб'єктів, а й визначають засоби, принципи та процедури досягнення поставлених цілей, очікувані результати, що є противагою до констатованих проблем, зокрема у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Підбиваючи підсумки, слід зауважити, що на сьогодні правові засади діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті становлять значний масив нормативно-правових актів різної ієрархічної належності, починаючи від міжнародних договорів і закінчуючи національними підзаконними документами вищих та центральних органів влади. У цьому контексті ситуацію в означеній сфері можна визначити як позитивну, адже робота суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті не тільки вичерпно регламентована, а й постійно вдосконалюється відповідно до перспективних напрямів розвитку, що виражається в стратегічно спрямованих нормах різних концепцій, програм та інших аналогічних актів.

2.4. Взаємодія суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

Безпека у сфері автомобільного транспорту становить комплексний об'єкт, вплив на який має системний характер. Безперечно, кожному суб'єкту правовідносин, що виникають у межах забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, притаманний власний набір прав, обов'язків та повноважень, тобто окремий правовий статус. Водночас оптимальна результативність діяльності останніх можлива виключно з визначенням спільних аспектів виконання поставлених перед ними завдань. Інакше кажучи, для досягнення максимального ефекту забезпечення безпеки на автомобільному транспорті між суб'єктами цієї сфери має бути налагоджено взаємодію.

У правозастосовній діяльності категорію взаємодії використовують досить активно. Вона має свою специфіку й неодноразово ставала предметом досліджень багатьох учених. Загалом термін «взаємодія» тлумачать як:

- взаємний зв'язок між предметами в дії, а також узгоджену дію між ким-або чим-небудь;
- взаємний вплив тіл чи частинок, який зумовлює зміну стану їхнього руху;
- взаємна обумовленість;
- процес безпосереднього або опосередкованого впливу об'єктів (суб'єктів) один на одного, що породжує їх взаємообумовленість і зв'язок;
- зв'язок соціальних явищ [82; 544; 595].

Однак формувати власну позицію щодо змісту категорії взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, ґрунтуючись виключно на мовознавчому тлумаченні наведеного поняття, недоцільно, адже стосовно його змісту висловлювали думки в різних галузях знань. Наприклад, взаємодія як філософська категорія відображає процеси впливу різних об'єктів один на одного, їхню взаємну обумовленість, зміну стану, взаємоперехід, а

також породження одним об'єктом іншого. Взаємодія слугує інтеграційним фактором, за допомогою якого відбувається об'єднання частин у визначений тип цілісності [571]. Так, із точки зору видатного філософа І. Канта, взаємодія – це відносини, які породжують єдність речей і процесів відчуття [496].

У галузі управління взаємодію розглядають як одну з форм регулювання, спрямоване дійство, що передбачає досягнення конкретної мети. Взаємодія як управлінське поняття є формою зв'язку елементів системних утворень, через яку вони доповнюють один одного, створюють умови для успішного функціонування всієї системи [55].

Психологія розглядає взаємодію як злиття душі й тіла, психічного та фізичного. Натомість у сфері військової науки це узгодження бойових дій військ для досягнення загальної мети [217].

Наукові визначення терміна «взаємодія» наводять численні автори. Її здебільшого розглядають як діяльність (дію), але в одних випадках – спільну й узгоджену, в інших – виключно спільну [2]. В. В. Дедюхін та Ф. Г. Концарін переконані, що взаємодія передбачає узгодженість дій за метою, місцем і часом, а на думку В. М. Атмашитова, ця категорія передбачає наявність стійких контактів [31; 55]. Натомість Г. А. Матусовський взаємодією вважає узгоджену діяльність різних ланок однієї чи декількох організаційних систем, спрямовану на досягнення загальної мети з найменшими затратами сил, засобів і часу [237]. Згідно з позицією В. М. Дрьоміна, ідеться про такий вид зв'язку між явищами, що відображає їх взаємний вплив один на одного, їхню взаємну детермінацію. Кожна зі сторін, які взаємодіють, слугує детермінантою для іншої й водночас наслідком впливу іншої сторони [129].

Не менш цікавими є погляди представників юридичних наук на зміст категорії взаємодії. Зокрема, у галузі адміністративного права її досить часто розглядають як певний вид взаємозв'язку суб'єктів, які виконують спільні завдання та мають спільну або узгоджену діяльність. Учені виокремлюють такі її ознаки:

– наявність декількох суб'єктів;

- узгодженість заходів за місцем, часом, методами;
- спрямованість функціонування суб'єктів, що взаємодіють;
- наявність нормативної (правової) бази взаємодії;
- місце, яке посідають суб'єкти в ієрархії системи;
- загальний зміст завдань, які вирішують суб'єкти взаємодії;
- спільна діяльність;
- наявність у суб'єктів, які взаємодіють, спільної мети;
- встановлення між суб'єктами взаємодії зв'язків субординаційного, координаційного, організаційного впливу та співробітництва [10; 95; 220; 264; 285].

Розглядають взаємодію також у межах інших галузей права та правових наук. Так, наприклад, С. І. Цветков визначає її як узгоджену або спільну діяльність посадових осіб різних правоохоронних органів або їхніх підрозділів, спрямовану на досягнення конкретної тактичної мети [582].

Аналогічну позицію обстоює В. П. Корж, який взаємодією правоохоронних і державних органів вважає передбачену законами, іншими підзаконними актами, узгоджену за цілями, завданнями, силами, засобами, місцем і часом спільну діяльність, яка сприяє розкриттю, розслідуванню й запобіганню злочинам та об'єднує зусилля щодо вирішення загальних питань боротьби зі злочинністю; їхній діловий контакт, який може виникнути під час розслідування обставин, що підлягають установленню й доказуванню [189].

В. Г. Кутушев взаємодією визнає засновану на законодавчих і підзаконних нормативних актах, узгоджену спільну діяльність органів внутрішніх справ, інших рівноправних, адміністративно незалежних один від одного органів та громадських організацій задля досягнення загальних цілей забезпечення правопорядку [205].

Водночас В. Т. Білоус тлумачить взаємодію як одно- або багаторазове тривале поєднання сил, засобів, методів податкової міліції, органів внутрішніх справ, Служби безпеки України, прокуратури, митного контролю для досягнення завдань щодо швидкого й повного розкриття злочинів, викриття

винних і забезпечення правильного застосування закону для того, щоб кожний, хто вчинив злочин, був справедливо притягнутий до відповідальності й покараний [53].

На думку В. О. Малюткіна, взаємодія заснована на законах і підзаконних актах, узгоджена за метою, часом та місцем діяльність рівноправних структурних підрозділів і служб щодо спільного вирішення ними завдань профілактики злочинів шляхом найбільш доцільного поєднання методів і засобів, притаманних цим органам [230].

В оперативно-розшуковій діяльності взаємодією прийнято вважати спільну, узгоджену за цілями, завданнями, особами, місцем, часом діяльність (співробітництво) самостійних в організаційному контексті суб'єктів оперативно-розшукової діяльності, котру здійснюють із використанням передбачуваних нормативно-правовими актами засобів, що належать кожній зі сторін взаємодії [284; 590].

Як зазначає М. М. Бурбика, взаємодія – це заснована на взаємних зв'язках, які об'єктивно існують між державними органами, ініціативі та зацікавленості сторін узгоджена діяльність, що здійснюється у формі співробітництва, взаємної допомоги й підтримки за відсутності єдиного керівництва, у процесі якої забезпечується раціональне та комплексне вирішення загальних завдань щодо зміцнення законності [77].

Згідно з позицією В. П. Сапальнової, взаємодія – спільно організована внутрішня та зовнішня діяльність підрозділів кримінального розшуку, оперативних та оперативно-технічних підрозділів, яка ґрунтується на чинному законодавстві, узгоджена за метою, місцем і часом, умовами здійснення якої є чіткий розподіл обов'язків, узгодженість дій і централізоване керівництво [446].

В. В. Ковальська розглядає взаємодію як узгоджену діяльність різних суб'єктів системи правоохоронних органів держави для реалізації спільних дій із виконання завдань щодо досягнення загальних цілей у сфері правопорядку [174].

Досліджуючи зазначене питання, І. Р. Шинкаренко тлумачить взаємодію як спосіб інтеграції всіх сил і засобів правоохоронних органів, форму, координацію їхніх зусиль, концентрацію сил і засобів у єдиному центрі [598].

Ураховуючи наведені трактування категорії «взаємодія», запропоновані в межах різних галузей права та юридичної науки, можна вивести власне визначення останньої у сфері автотранспортної безпеки. Отже, взаємодія суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті – це заснована на нормах правових актів взаємоузгоджена та чітко організована форма діяльності групи спеціально уповноважених суб'єктів щодо забезпечення автотранспортної безпеки, яка орієнтована на досягнення загальнозстановлених цілей і реалізується шляхом здійснення комплексу спільних заходів, операцій, процедур тощо.

У сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, як і у своїй класичній формі, категорія взаємодії не є одноманітною, а має певні різновиди. Цей аспект виявляється в усіх галузях знань, де оперують указаним поняттям. Так, у соціології виокремлюють соціальну взаємодію та інтеракцію. У дидактиці осмислення взаємодії відбувається крізь призму аналізу сутності поняття «педагогічна взаємодія», що ототожнюється із синергетичною взаємодією суб'єктів освітнього процесу як основою інтерактивного навчання. У політології та державному управлінні вживають категорії «міжетнічна взаємодія» та «міжконфесійна взаємодія», у мистецтвознавстві – «міжкультурна взаємодія», у біології, екології та військовій науці – «міжвидова взаємодія» тощо [25; 203; 235; 421; 601].

Свої погляди щодо класифікації видів взаємодії висловлюють також юристи. Так, А. Р. Крусян пропонує визначити види взаємодії залежно від їх характеру на основі координаційної, субординаційної та реординаційної взаємодії [196].

На думку О. П. Угровецького, існує взаємодія інформаційна, матеріальна, організаційна, адміністративна, соціальна та інші [561].

У дослідженнях сучасних науковців наведено, зокрема, такі приклади

класифікаційних груп взаємодії:

- за метою – взаємодія постійна та тимчасова;
- за характером зв'язків між суб'єктами, що взаємодіють, – безпосередня й опосередкована;
- за способом вирішення завдань – взаємодія спільна та взаємодія, за якої суб'єкти функціонують самостійно;
- за кількістю учасників – двостороння та багатостороння тощо [14; 267; 300].

Вартий уваги перелік видів взаємодії, запропонований О. В. Пчеліною. Так, залежно від рівня існування та реалізації вона виокремлює:

- 1) зовнішню (міжнародну) взаємодію, яка відбувається між посадовими особами, органами різних держав;
- 2) внутрішню взаємодію, що здійснюється в межах функціонування певних структур на території України й охоплює:
 - міжвідомчу взаємодію, яка відбувається між суб'єктами, що належать до різних відомств;
 - внутрішньовідомчу взаємодію, характерну для працівників одного або різних підрозділів одного відомства;
 - позавідомчу взаємодію, що відбувається між органами влади та громадськістю, засобами масової інформації тощо [428].

Спираючись на наведені погляди науковців, доречно сформулювати власну думку щодо різновидів взаємодії суб'єктів у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Так, у досліджуваній галузі взаємодія можлива в таких формах:

- 1) міжнародна взаємодія суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті (взаємодія між урядами, взаємодія з міжнародними організаціями тощо);
- 2) внутрішньонаціональна міжвідомча взаємодія, що відбувається між органами загалом та має комплексний і стратегічно важливий характер;
- 3) внутрішньонаціональна взаємодія між окремими представниками

суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, що має тактичний характер і спрямована на вирішення конкретних питань.

Розглянемо конкретні приклади в межах кожного виду. Зокрема, розмірковуючи про міжнародну взаємодію суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, слід зауважити, що найчастіше вона полягає у співпраці урядів держав, урегульованій міжнародними договорами. Наприклад, на сьогодні Кабінет Міністрів України взаємодіє з урядом Білорусі з питань міжнародних автомобільних сполучень, про що свідчить офіційний двосторонній документ, положення якого регламентують питання щодо:

- організації перевезень між зазначеними країнами;
- визначення обов'язковості проведення дозвільних процедур під час перевезення вантажів окремого типу;
- формату дозволів, що видаються;
- інших важливих моментів організації автомобільних перевезень і вимог щодо забезпечення їхньої безпеки [550].

Кабінет Міністрів України також взаємодіє з урядом Великої Британії у сфері міжнародних перевезень на автомобільному транспорті. Спеціальною міжнародною угодою регламентовано питання пасажирських і вантажних перевезень у міжнародному автомобільному сполученні між територією України й територією Сполученого Королівства, а також транзитом через території цих країн. Із метою виконання погоджених у вказаному документі положень і налагодження ефективної взаємодії можуть створюватися спеціальні змішані комісії, що скликаються на вимогу компетентних органів однієї з договірних сторін [551].

Міжнародна взаємодія з питань забезпечення безпеки на автомобільному транспорті здійснюється не лише в межах роботи вищих органів виконавчої влади, а й також центральних. Наприклад, сьогодні є чинною угода про співробітництво Міністерства внутрішніх справ України та Міністерства внутрішніх справ Республіки Польща в боротьбі зі злочинністю. Угода передбачає численні напрями взаємодії, одним із яких є забезпечення безпеки

дорожнього руху [557]. Схожу угоду було укладено між МВС України та Міністерством внутрішніх справ Російської Федерації, яка також передбачає аналогічне питання взаємодії [558].

Крім того, доцільно навести Угоду про співпрацю міністерств внутрішніх справ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху від 1993 року, яку підписали МВС Азербайджанської Республіки, Республіки Вірменія, Республіки Грузія, Киргизької Республіки, Латвійської Республіки, Республіки Молдова, Російської Федерації, Республіки Таджикистан, Туркменістану, Республіки Узбекистан, України й Естонської Республіки. Угода передбачає:

- взаємне інформування сторонами щодо стану забезпечення безпеки дорожнього руху;
- надання інформації про дорожньо-транспортні пригоди з тяжкими наслідками;
- сприяння в розробленні й організації промислового виробництва оперативно-технічних засобів і технічних засобів організації дорожнього руху, спецпродукції, контрольно-вимірювальних приладів і спецавтотранспорту, у проведенні робіт з їх технічного обслуговування й ремонту;
- за взаємною згодою забезпечення проведення спільних практичних (тренувальних) занять із відпрацювання тактики дій щодо забезпечення порядку на автомобільних дорогах у межах контролю за дорожнім рухом на території прикордонних районів;
- співпрацю у проведенні наукових досліджень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху тощо [559].

Міжнародна взаємодія також представлена в діяльності центрального органу виконавчої влади з безпеки на транспорті, яким є Укртрансбезпека. Цей орган активно співпрацює з міжнародними організаціями з питань забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Серед них, наприклад:

- Міжнародний союз автомобільного транспорту;
- Європейська економічна комісія ООН, до складу якої входить робоча група з автомобільного транспорту;

– Конфедерація організацій щодо забезпечення дотримання вимог автомобільного транспорту [187].

Наступним видом взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є внутрішньонаціональна міжвідомча. Вона передбачає проведення більш оперативних та ефективних заходів, ніж у межах міжнародної співпраці, адже здійснюється здебільшого органами, підтримка автотранспортної безпеки для яких є одним з основних завдань.

Яскравим прикладом міжвідомчої взаємодії є спільний наказ Міністерства внутрішніх справ України та Міністерства охорони здоров'я України від 9 листопада 2015 року № 1452/735 «Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції», яким визначено процедуру проведення огляду водіїв транспортних засобів на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, та оформлення результатів такого огляду. Слід зауважити, що огляду на стан сп'яніння підлягають водії транспортних засобів, щодо яких у поліцейського уповноваженого підрозділу Національної поліції України є підстави вважати, що вони перебувають у стані сп'яніння згідно з ознаками такого стану. Поліцейські, які взаємодіють із представниками МОЗ, провадять огляд особи з метою підтвердження факту перебування останньої у стані сп'яніння, що є грубим порушенням правил дорожньої безпеки або його спростування [353].

У цьому контексті слід акцентувати на взаємодії Державної служби України з безпеки на транспорті й Національної поліції України. Офіційно співпрацю вказаних органів було закріплено 2016 року шляхом підписання короткострокових документів щодо спільної роботи за окремими напрямками діяльності Укртрансбезпеки, зокрема габаритно-вагового контролю та боротьби з перевізниками, які порушували законодавство про автомобільний транспорт [424].

Надалі було затверджено новий План взаємодії між Укртрансбезпекою та Національною поліцією. Документ визначив порядок інформування підрозділів Нацполіції територіальними органами Укртрансбезпеки про виявлені під час здійснення заходів державного контролю порушення, які належать до повноважень НПУ, для оперативного вжиття заходів. Це дає змогу більш ефективно реалізовувати основне завдання Укртрансбезпеки – забезпечення безпеки перевезень на транспорті [424].

Окрім Національної поліції, Укртрансбезпека взаємодіє з Державною службою України з питань праці, зокрема щодо організації роботи з охорони праці на автомобільному транспорті, поліпшення ситуації з нещасними випадками на виробництві, що сталися внаслідок ДТП, а також координування дій для зменшення кількості загиблих унаслідок нещасних випадків [502].

Взаємодія суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті може набувати багатостороннього характеру. Так, нині чинним є порядок, який визначає процедуру взаємодії Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті та її територіальних органів (правонаступником є Укртрансбезпека), працівників відповідних підрозділів Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечують безпеку дорожнього руху, а також служб автомобільних доріг в Автономній Республіці Крим, областях, місті Севастополі та підприємств, визначених у встановленому законодавством порядку (агентства автомобільних доріг), під час організації та проведення габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів під час проїзду автомобільними дорогами загального користування [368]. Документ чітко розмежовує функції та повноваження між органами, а також встановлює типові форми окремих актів.

У цьому контексті можна констатувати поступове підвищення ролі взаємодії між Державним агентством автомобільних доріг, Національною поліцією, Укртрансбезпекою та Державною службою з надзвичайних ситуацій. Так, наприклад, наприкінці 2018 року було прийнято рішення про розробку й затвердження плану взаємодії під час виконання вказаними органами спільних

заходів із протидії загрозам ускладнення дорожнього руху в зимовий період. Окрім того, на забезпечення виконання плану було також розроблено проєкт, положення якого регламентують створення та організацію єдиного координаційного органу, який би брав на себе керівництво в разі виникнення надзвичайної ситуації та спрямовував роботу уповноважених органів у сфері безпеки на автомобільному транспорті в цей період [548].

Не менш важливою та дієвою з точки зору виконання окремих функцій і завдань у напрямі забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є внутрішньонаціональна тактична взаємодія між представниками суб'єктів цієї галузі діяльності, зокрема посадовими особами уповноважених державних органів. Як правило, цей вид взаємодії виникає за необхідності вирішення конкретних важливих питань, які потребують задіяння різних сил і засобів, але не мають глобального характеру, через що над ними працюють не цілі органи, організації та інші суб'єкти забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, а окремо визначена група працівників та окремі службовці.

Прикладом зазначеного виду взаємодії є технічне розслідування дорожньо-транспортних пригод, катастроф та аварій на автомобільному й міському електричному транспорті. Технічному розслідуванню підлягають ДТП, катастрофи, аварії на автомобільному та міському електричному (трамвай, троллейбус) транспорті за участю рухомого складу автомобільних перевізників, автомобільних самозайнятих перевізників і підприємств міського електричного транспорту незалежно від їх форми власності. Технічне розслідування, яке проводить комісія з технічного розслідування, передбачає збір та аналіз інформації щодо встановлення причин ДТП, катастроф, аварій на автомобільному й міському електричному (трамвай, троллейбус) транспорті, а також складання відповідного акта технічного розслідування дорожньо-транспортної пригоди, катастрофи, аварії [383].

До складу комісії з розслідування входять представники різних органів, які мають повноваження у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, або працівники окремих організацій, яких відповідно до

покладених на них функцій залучають у межах процесу встановлення всіх об'єктивних даних щодо ДТП.

Наприклад, наказом Міністерства інфраструктури України від 20 травня 2015 року № 175 «Про утворення Комісії з розслідування обставин та причин ДТП, яке спричинило смерть трьох осіб та травмування одинадцяти інших» передбачено залучення до комісії представників Укртрансбезпеки, Національної поліції, окремих відділів та структурних підрозділів Міністерства інфраструктури, Державного агентства автомобільних доріг України, державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і проєктний інститут» та інших фахівців [415].

Водночас означений різновид взаємодії можливий не тільки в межах технічного розслідування ДТП, а й щодо вирішення низки інших питань, факт чого відображається в підзаконній нормативній базі. Наприклад, наказом Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2018 року № 383 «Про утворення робочих груп з питань розроблення критеріїв розподілу суб'єктів господарювання за ступенем ризику їх діяльності у сфері автомобільного, залізничного, міського електричного, морського та річкового транспорту» передбачено залучення до таких груп посадових осіб Укртрансбезпеки, Укравтодору, спеціалістів відділу контролю на автомобільному транспорті Департаменту державного контролю Укртрансбезпеки та інших [416]. Схожим за змістом є наказ Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2018 року № 382 «Про утворення робочої групи з питань функціонування ринку автомобільних пасажирських перевезень», який також передбачає взаємодію між посадовими особами різних органів, служб і структур із питань, які стосуються забезпечення безпеки на автомобільному транспорті [417].

Вартий уваги й наказ Міністерства внутрішніх справ України від 16 лютого 2017 року № 128, яким затверджено Інструкцію про порядок взаємодії між посадовими особами підрозділів Державної прикордонної служби України та територіальних органів Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в місцях значного скупчення

транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон України. Цей нормативний акт визначає порядок взаємодії посадових осіб підрозділів Державної прикордонної служби України й територіальних органів Національної поліції України, яка здійснюється в межах, визначених законодавством, а саме шляхом з'ясування механізму послідовності дій між посадовими особами цих органів з урахуванням оперативності та злагодженості таких дій під час стримування транспортних засобів у разі їх скупчення в зонах сервісного обслуговування перед пунктами пропуску [352].

Отже, взаємодія суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті нині здійснюється за багатьма напрямками як міжнародного, так і внутрішньонаціонального спрямування, що підтверджується численними нормативними положеннями порядків, інструкцій, планів тощо [463]. Причому слід зазначити, що в межах міжнародної взаємодії вирішують питання найбільш глобального характеру, 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 певного особливого питання, регулювання якого потребує залучення різних сил і використання комплексної методології. Вважаємо такий підхід найбільш ефективним з огляду на те, що взаємодія – це явище, так би мовити, оперативне, звертатись до якого потрібно лише в особливих випадках, адже воно передбачає виділення додаткових ресурсів.

Висновки до розділу 2

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 й іншого характеру з метою підтримання безпечного функціонування галузі автомобільного транспорту, тобто такого, що не становить 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 загалом.

З'ясовано, що діяльність суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті спрямована на: встановлення найбільш доцільних із точки зору забезпечення безпеки правил користування автомобільним транспортом, поведінки на ньому; протидію протиправній поведінці (профілактику, попередження, припинення) в зазначеній сфері; попередження надзвичайних подій у сфері автомобільного транспорту й оперативну ліквідацію наслідків (у разі їх настання); забезпечення відновлення порушених прав, законних інтересів і відшкодування збитків, завданих унаслідок настання відповідних загроз.

Доведено, що суб'єкти владних повноважень визначають засади державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, формують і здійснюють її, контролюють процес її реалізації, практичного втілення, у зв'язку з чим вони уповноважені на: прийняття відповідних обов'язкових для виконання управлінських актів, рішень; учинення дій, пов'язаних із втручанням у діяльність інших суб'єктів, у межах, необхідних для забезпечення досліджуваної безпеки; застосування заходів впливу, аж до примусу. Тобто ці суб'єкти покликані формувати й підтримувати відповідну загальну політико-правову атмосферу у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Інші ж суб'єкти роблять свій внесок у забезпечення безпеки на автомобільному транспорті шляхом сумлінного та чіткого виконання встановлених державою, в особі уповноважених нею суб'єктів, відповідних вимог із питань безпеки на транспорті, закріплених у чинному законодавстві. Дотримання цих вимог дає таким суб'єктам можливість

безперешкодно користуватися автомобільним транспортом, займатися господарською діяльністю у сфері автомобільного транспорту чи з його використанням.

Проаналізувавши положення чинного законодавства, а також наявні доктринальні підходи до класифікації суб'єктів забезпечення безпеки в різних сферах суспільного життя, ми дійшли висновку, 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. Роль суб'єктів публічного права в питанні забезпечення безпеки на транспорті 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.

Публічними суб'єктами забезпечення безпеки на транспорті запропоновано вважати:

– вищі органи державної влади: 1) Верховну Раду України (внесок парламенту в забезпечення безпеки на автомобільному транспорті виявляється в його законотворчій, організаційно-установчій та контрольній діяльності. Ключова роль цього органу держави полягає в тому, що саме він визначає організаційно-правові засади забезпечення безпеки в зазначеній галузі, установлює основоположні правила поведінки в цій сфері, що є обов'язковими для виконання всіма суб'єктами, незалежно від їхнього правового статусу. Водночас не менш важливою є робота парламенту як суб'єкта, що визначає й контролює роботу уряду України, який, у свою чергу, є одним із ключових суб'єктів у питанні формування та реалізації державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Через форми й методи цього контролю ВРУ впливає на зазначену політику та забезпечує її відповідність проголошеним у державі принципам і пріоритетам);

2) Президента України (після переходу України до парламентсько-президентської форми правління вплив Глави держави на формування внутрішньої державної політики дещо зменшився, проте він був і залишається гарантом прав, свобод людини та громадянина, а також слугує одним із головних суб'єктів вищого рівня з питань забезпечення національної безпеки й міжнародного співробітництва. У зв'язку з цим Президент України: звертає увагу інших органів влади, зокрема парламенту та виконавчої гілки влади, на проблеми й недоліки в різних сферах суспільного життя, що становлять чи можуть становити загрозу національній безпеці, правам і свободам громадян; оцінює та схвалює запропоновані урядом кроки щодо розв'язання певних проблем загальнонаціонального значення та розвитку ключових сфер суспільного життя); 3) Кабінет Міністрів України (роль уряду полягає в тому, що він: а) визначає з урахуванням проблем і викликів, що стоять перед сучасною Україною, стратегію організації та здійснення державної політики у сфері транспорту, зокрема щодо забезпечення безпеки на ньому; б) ставить перед центральними й іншими органами виконавчої влади конкретні завдання щодо реалізації державної політики в зазначеній сфері та контролює їх виконання; в) визначає обсяги й джерела ресурсів, необхідних для належної реалізації відповідних заходів державної політики у сфері забезпечення безпеки на транспорті, зокрема автомобільному; г) оцінює ефективність і результативність державної політики в зазначеній сфері, визначає перспективи та пріоритети її подальшого розвитку);

– міністерства та інші центральні органи виконавчої гілки влади, до компетенції яких належить формування та безпосереднє провадження державної політики в окремих однорідних галузях суспільного життя. Указані суб'єкти розробляють конкретні процедури впровадження в життя вироблених вищими органами держави засад, норм, стандартів у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, опікуються питаннями створення необхідних умов для досягнення необхідного рівня стану безпеки, контролюють його показники, забезпечують своєчасне й належне реагування на

наявні проблеми, загрози, надзвичайні події в цій сфері. До зазначених суб'єктів віднесено: Міністерство інфраструктури України, Міністерство внутрішніх справ України, Державну службу України з безпеки на транспорті, Державне агентство автомобільних доріг України, Національну поліцію України.

Особливістю суб'єктів приватного права визнано те, що для їхньої життєдіяльності ключовими є саме приватні, тобто власні інтереси. Однак це не означає, що вони не беруть участі в управлінні державою та залишаються осторонь реалізації відповідної державної політики. Внесок громадськості у справу забезпечення безпеки на автомобільному транспорті полягає в 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 тощо.

Доведено, що коло суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є доволі широким і неоднорідним. Однак, попри специфіку правової природи та статусу кожного з них, вони не відмежовані один від одного, а становлять єдину цілісну систему, функціонування якої підпорядковане спільній меті – забезпечення безпеки на транспорті. Тому недоліки в роботі однієї ланки негативно позначаються на функціонуванні всієї системи.

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

Установлено, що на сьогодні правові засади діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті становлять значний масив нормативно-правових актів різної ієрархічної належності, починаючи від

міжнародних договорів і закінчуючи національними підзаконними документами вищих та центральних органів влади. У цьому контексті ситуацію в означеній сфері можна визначити як позитивну, адже робота суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті не тільки вичерпно регламентована, а й постійно вдосконалюється відповідно до перспективних напрямів розвитку, що виражається в стратегічно спрямованих нормах різних концепцій, програм та інших аналогічних актах.

З'ясовано, що взаємодія суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті – це заснована на нормах правових актів взаємоузгоджена та чітко організована форма діяльності групи спеціально уповноважених суб'єктів щодо забезпечення автотранспортної безпеки, яка орієнтована на досягнення загальноствановлених цілей і реалізується шляхом здійснення комплексу спільних заходів, операцій, процедур тощо.

Обґрунтовано власну думку щодо різновидів взаємодії суб'єктів у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, у зв'язку з чим наголошено, що в досліджуваній галузі взаємодія можлива в таких формах:

1) міжнародна взаємодія суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті (взаємодія між урядами, взаємодія з міжнародними організаціями тощо);

2) внутрішньонаціональна міжвідомча взаємодія, що відбувається між органами загалом та має комплексний і стратегічно важливий характер;

3) внутрішньонаціональна взаємодія між окремими представниками суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, що має тактичний характер і спрямована на вирішення конкретних питань.

Доведено, що взаємодія суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті нині здійснюється за багатьма напрямками як міжнародного, так і внутрішньонаціонального спрямування, що підтверджується численними нормативними положеннями порядків, інструкцій, планів тощо. Констатовано, що в межах міжнародної взаємодії вирішують питання найбільш глобального характеру, 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 певного особливого питання, регулювання якого потребує залучення різних сил і використання комплексної методології. Вважаємо такий підхід найбільш ефективним з огляду на те, що взаємодія – це явище, так би мовити, оперативне, звертатись до якого потрібно лише в особливих випадках, адже воно передбачає виділення додаткових ресурсів.

РОЗДІЛ 3

АДМІНІСТРАТИВНІ ПРОЦЕДУРИ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

3.1. Сутність і види адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

Регулювальний вплив держави на певну сферу суспільного життя виявляється в сукупності взаємопов'язаних дій, спрямованих на досягнення низки задалегідь визначених стратегічних або тактичних цілей. Така діяльність може набувати різних форм, зміст яких варіюється залежно від вектора державної діяльності, суб'єктів, на яких спрямовано вплив, завдань, що потребують вирішення, особливостей нормативного закріплення тощо. Яскравим їх прикладом є адміністративні процедури, які провадять у різних сферах, зокрема у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Передусім слід з'ясувати значення адміністративних процедур як правової категорії та їх місце в аспекті державної діяльності. Варто зауважити, що поняття «адміністративна процедура» вирізняється неабиякою складністю. Це пов'язано з етимологією вихідного для вказаної категорії терміна «процедура», яке походить одразу від декількох іншомовних слів: англ. *procedure* – «регламент, правило, порядок»; франц. *procedure* – «судовий процес, судочинство, процедура»; лат. *procedo* – «просуватись» [35; 67; 261; 491].

У сучасних тлумачних словниках та інших видах довідкової літератури запропоновано такі визначення категорії «процедура»:

- офіційно встановлений чи узвичаєний порядок здійснення, виконання або оформлення чого-небудь;
- лікувальні, профілактичні або загартовувальні заходи;
- складова юридичного процесу, що визначає порядок здійснення певної

процесуальної дії;

– установлений порядок ведення, розгляду певних справ;

– конкретні дії, частина операції, які потрібно виконувати для досягнення певної мети;

– припис відносно того, які дії здійснювати в конкретній ситуації [54; 66; 247; 275; 490; 521; 566].

В інформатиці терміном «процедура» позначають конструкцію багатьох мов програмування вищого рівня, що становить частину програми, яка може виконувати окремі чітко визначені дії щодо умовних даних, визначених за допомогою формальних параметрів [65].

Розглянемо, яким чином поняття процедури тлумачать науковці. Так, привертає увагу позиція О. В. Кузьменко, яка стверджує: «Якщо явище процесу – це, передусім, динаміка, безперервний рух, виражений у послідовних переходах від одного стану до іншого, то процедура становить ніщо інше, як дискретність такого руху. Процедура не є явищем, наділеним часовою динамікою» [199].

Водночас Р. С. Алімов розкриває сутність терміна «процедура» через ключові ознаки цієї категорії, згідно з якими:

– по-перше, процедура – це впорядковані, послідовні дії;

– по-друге, усі ці дії спрямовані на досягнення певної мети (оформлення, виконання, здійснення, обговорення будь-якої справи);

– по-третє, сутність, субстанцію будь-якої процедури становлять дії суб'єктів [20].

Дослідники І. В. Бойко, О. Т. Зима та О. М. Соловйова інтерпретують процедуру як певну сукупність дій чи операцій, за допомогою яких реалізують той чи інший процес, етап, стадію, що виражає зміст відповідної технології чи діяльності. Причому в правовій науці термін «процедура» означає регламентований юридичною нормою порядок вчинення дій або прийняття рішень у сфері правозастосування. Ключовою в цьому визначенні є категорія «порядок», яким учені вважають сукупність послідовно вчинюваних дій і

прийнятих рішень, логічно поєднаних та спрямованих на досягнення певного результату [58].

Таким чином, процедура є сукупністю дій, поєднаних кінцевою метою, порядок та особливості реалізації яких чітко регламентовано. Тобто фактично йдеться про модель, незмінний шаблон певної діяльності. Проте це визначення лише частково висвітлює зміст адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, оскільки їхня сутність є дещо ширшою.

У юридичній науці досить давно точаться дискусії з приводу того, чим є адміністративна процедура загалом. У багатьох країнах світу вказана категорія є невід'ємною складовою правової системи та визначається в положеннях офіційних документів.

Наприклад, у німецькому Акті адміністративної процедури від 1976 року поняття «адміністративна процедура» визначено як діяльність адміністрації, яка має зовнішній ефект і спрямована на перевірку основних вимог, підготовку та прийняття адміністративного акта або укладення адміністративного договору в межах публічного права. Причому прийняття адміністративного акта або укладення угоди є невід'ємним елементом адміністративної процедури. На території Франції використовують видозмінене поняття «адміністративно-спірна процедура», яким позначають порядок діяльності не лише у сфері публічної адміністрації, а й у межах адміністративної юстиції [258; 600].

У законодавстві Польщі адміністративну процедуру визначено як установлений порядок діяльності органів публічної адміністрації у справах стосовно прав та обов'язків службово не підпорядкованих їм суб'єктів, або встановлений порядок процесуальної діяльності, що вчиняється органом публічної адміністрації та іншими суб'єктами провадження, спрямований на вирішення індивідуальної справи шляхом прийняття адміністративного рішення [258].

Закон Республіки Казахстан «Про адміністративні процедури» від

27 листопада 2000 року № 107-П містить декілька визначень адміністративної процедури, відповідно до яких останню слід розуміти як:

- порядок прийняття й виконання рішень під час здійснення державними органами й посадовими особами державних функцій і посадових повноважень, їх оформлення, у тому числі в електронній формі;
- процедуру організації роботи державного апарату;
- процедуру розгляду звернень громадян щодо реалізації їх прав, а також процедуру адміністративного захисту прав і законних інтересів громадян;
- основні засади процедур прийняття рішень у галузі економіки [280].

На території нашої держави категорія «адміністративна процедура» донині залишається лише суто теоретичною та жодним чином не відображена в законодавчій базі. На думку Ю. М. Фролова, значна кількість авторів пропонують досить складні й суперечливі концепції щодо визначення змісту наведеного поняття. Крім того, на підставі аналізу юридичної літератури науковець звертає увагу на те, що одні автори вважають адміністративну процедуру витоком процесу; деякі, навпаки, розглядають процес як різновид процедури (причому найбільш досконалий), інші взагалі не розмежовують категорії «процес» і «процедура», вважаючи їх рівнозначними; низка вчених сприймають адміністративні процедури як складову адміністративного процесу [6; 44; 523; 524; 610].

Таким чином, існує безліч поглядів на проблему визначення категорії «адміністративна процедура». Окремі науковці пропонують у край лаконічне визначення останньої, вказуючи, що адміністративною процедурою слід вважати порядок застосування норм матеріального права [322; 451]. Ця думка варта уваги, але водночас на сьогодні не є єдиною.

Так, О. М. Салманова вважає, що адміністративна процедура – це сукупність послідових дій суб'єкта владних повноважень із реалізації поставлених перед ним завдань, що здійснюються в чіткій відповідності до законодавства та спрямовані на забезпечення реалізації прав, свобод і законних інтересів фізичних та юридичних осіб [443].

Схожу думку обстоює В. В. Галуцько, який вважає, що адміністративні процедури – це встановлений законодавством порядок розгляду й розв'язання органами публічної адміністрації індивідуальних адміністративних справ із метою забезпечення прав і свобод, законних інтересів фізичних та юридичних осіб, повноцінного функціонування громадянського суспільства й держави [92].

Згідно з переконаннями Ю. М. Козлова та Л. Л. Попова, адміністративна процедура – це різні управлінські дії органів виконавчої влади та їх місцевих представників, які визначають порядок і правила підготовки контрольно-наглядових діянь, що включає діловодство й інші подібні управлінські дії. Зазначені управлінські дії, на їхню думку, охоплюються поняттям адміністративно-процедурного процесу або адміністративно-процедурного провадження [7].

У своїх наукових дослідженнях С. Г. Братель тлумачить адміністративну процедуру таким чином: «Встановлений законодавством порядок розгляду й розв'язання органами публічної адміністрації індивідуальних адміністративних справ з метою забезпечення прав і свобод, законних інтересів фізичних та юридичних осіб, нормального функціонування громадянського суспільства й держави» [72].

Найбільш детально розглянув указане поняття В. П. Тимощук у своїй праці «Адміністративна процедура та адміністративні послуги. Зарубіжний досвід і пропозиції для України». Зіставивши категорії «адміністративна процедура» та «адміністративний процес», він визначив першу як установлений законодавством порядок розгляду та вирішення адміністративними органами індивідуальних адміністративних справ. Учений вважає, що адміністративна процедура не стосується внутрішньоорганізаційної діяльності адміністрації, але має забезпечити дотримання законності в порядку розгляду й вирішення адміністративних справ. Тому законодавче регулювання в цій сфері повинно бути організоване якомога ефективно, із використанням міжнародного досвіду та міждисциплінарних зв'язків [201; 532].

Для формулювання максимально об'єктивної наукової позиції щодо

сутності адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті доречно також розглянути погляди зарубіжних учених щодо змісту категорії «адміністративна процедура». Наприклад, російські науковці, зокрема С. Д. Хазанов, визначають адміністративну процедуру як нормативно встановлений послідовний порядок реалізації адміністративно владних повноважень, спрямований на дозвіл юридичної справи або виконання управлінської функції [576]. Інші науковці її тлумачать ще ширше – як «встановлений порядок послідовно здійснюваних дій суб'єктів адміністративного права для реалізації їхніх прав та обов'язків» [308].

Водночас І. М. Лазарев інтерпретує адміністративну процедуру як урегульовану адміністративно-процесуальними нормами правозастосовну діяльність органів виконавчої влади, спрямовану на реалізацію своїх повноважень у взаємовідносинах з не підпорядкованими їм громадянами та організаціями і не пов'язану з розглядом суперечок або застосуванням примусових заходів [209].

М. С. Морозова зауважує, що адміністративна процедура – це нормативно встановлений порядок послідовно здійснюваних дій органів публічного управління, спрямованих на реалізацію повноважень із розгляду й вирішення підвідомчих адміністративних справ або виконання управлінських функцій у механізмі захисту прав громадян та юридичних осіб [257].

Інакшою є ситуація щодо теоретичного обґрунтування змісту адміністративної процедури в країнах заходу, де її характеризують як порядок вирішення спорів на основі юрисдикційних правил судового розгляду. Так, відповідно до англійської доктринальної позиції, адміністративна процедура є нормативно регламентованим порядком вирішення цивільних позовів у Верховному Суді або за підвідомчістю в Королівському суді країни [535; 616; 618].

Отже, аналіз національних і зарубіжних юридичних джерел засвідчив відсутність однозначного підходу до визначення змісту категорії «адміністративна процедура». Трактуючи її, учені застосовують різні терміни

для позначення сутності останньої – «модель», «порядок», «нормативно встановлена діяльність», «послідовність», «сукупність управлінських дій і рішень» тощо.

Зазначений аспект дає змогу провести паралель між різними науковими концепціями та зробити відповідний авторський висновок. Отже, у класичному вигляді адміністративна процедура – це послідовна група законних дій, застосування яких здійснюється уповноваженими на те органами з метою реалізації визначених законодавством функцій. Таким чином, адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті передбачають нормативно встановлені види діяльності (групи адміністративних дій), здійснювані суб'єктами, що мають відповідне право на їх реалізацію, кінцевою метою яких є забезпечення та підтримка належного рівня безпеки на автомобільному транспорті. Крім того, до характерних рис адміністративних процедур у зазначеній сфері доцільно зарахувати:

– адміністративну галузь виникнення та застосування (адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в будь-якому разі реалізуються в межах владних управлінських правовідносин, тобто передбачають застосування всього масиву адміністративного інструментарію аж до примусу);

– чітке коло суб'єктів – здійснення відповідних адміністративних процедур є виключною прерогативою лише тих органів державної влади, на яких чинним законодавством покладено такий обов'язок;

– цілеспрямованість (реалізація адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті відповідає функціональним напрямкам роботи держави в особі окремих органів та їхніх посадових осіб у зазначеному аспекті, а також передбачає видання адміністративного акта, який є юридичним фактом, що породжує, змінює або припиняє правові відносини відповідного типу);

– документальне вираження (адміністративні процедури – це не абстрактні завдання, а конкретний набір дій, виконання яких здебільшого

передбачає оформлення відповідного пакета офіційних документів згідно з правилами діловодства окремо взятого державного органу);

– системність (адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті передбачають різні групи дій, кожна з яких забезпечує реалізацію певної цілі).

Відповідно до останньої особливості, можливим і закономірним буде окреслення видів адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. У юридичній науці зазначене питання практично не висвітлювалось. Водночас воно є відгалуженням більш широких наукових теорій щодо класифікації адміністративних процедур у їх загальному масиві.

На сьогодні таких класифікацій існує безліч, а отже, можна виокремити значну кількість видів адміністративних процедур. Так, у зарубіжному адміністративному праві однією з підстав для класифікації адміністративних процедур є наявність спору у відносинах між адміністративним органом і приватною особою. Відповідно адміністративні процедури поділяють на безспірні (неповні, «неюрисдикційні») – звичайна адміністративна діяльність без «юрисдикційного» розгляду спору та спірні (повні) – порядок розгляду та вирішення адміністративним органом спору, тобто те, що в нашому праві називають адміністративним оскарженням. Поняття неповної адміністративної процедури, наприклад, наявне в наукових працях Ж. Зіллера [145; 146; 533].

Причому ознаками юрисдикційних (повних) процедур є:

- порядок діяльності юрисдикційних органів;
- регулювання порядку взаємовідносин сторін у конфлікті;
- змагальність сторін;
- регулювання порядку застосування санкцій норм матеріального права;
- високий рівень правової регламентації;
- кінцевий результат – прийняття правозастосовного акта [71].

Натомість характерними ознаками неюрисдикційних процедур слід вважати:

- відсутність санкцій під час правового регулювання;
- установлений порядок діяльності органів публічного адміністрування;
- відсутність спору, що призводить до необхідності здійснення адміністративно-управлінської діяльності, тощо [71].

Наведена класифікація, безперечно, містить раціональне зерно, проте не є основоположною серед багатьох інших. У цьому аспекті не менш цікавим і значущим є погляд згаданого вище науковця І. М. Лазарева, який у своїй дисертації виокремлює шість видів адміністративних процедур:

- 1) такі, що надають право (рос. *правопредоставительные*);
- 2) пов'язані із забезпеченням виконання обов'язків громадами й організаціями;
- 3) дозвільні;
- 4) реєстраційні;
- 5) контрольно-наглядові;
- 6) державно-заохочувальні [209].

Аналогічну класифікацію пропонує П. І. Кононов, який наводить такі види адміністративних процедур:

- реєстраційні;
- ліцензійно-дозвільні;
- правопредставницькі;
- екзаменаційно-конкурсні;
- експертно-посвідчувальні;
- заохочувальні;
- службово-призовні [185].

До адміністративних процедур, що реалізуються в діяльності органів публічної адміністрації, С. Г. Стеценко зараховує:

- процедури щодо адміністративних правопорушень (розглядаються в адміністративному, а не судовому порядку);
- процедури щодо адміністративних оскаржень;
- нормотворчі процедури;

- дозвільні процедури;
- реєстраційні процедури;
- контрольні процедури;
- атестаційні процедури та інші [240; 511].

Досить обґрунтовану класифікацію пропонує Ю. А. Тихомиров, який вважає, що адміністративні процедури поділяються на:

- організаційні (розподіл обов'язків, регламент взаємовідносин);
- прийняття рішень (правових актів, усних рішень);
- використання інформації (документообіг, інформаційне обслуговування);
- вирішення функціональних завдань (економічних, фінансових);
- делегування повноважень;
- учинення юридичних дій (наприклад, ліцензування);
- здійснення координації тощо [537].

У процесі наукових пошуків С. Т. Гончарук доходить висновку, що найпоширенішими адміністративними процедурами у вітчизняній адміністративній науці є:

- такі, що виникають у справах за зверненнями громадян;
- ті, які наявні у справах про адміністративні правопорушення;
- заохочувальні;
- дозвільно-реєстраційні;
- контрольно-наглядові;
- установчі;
- пов'язані з підготовкою та прийняттям управлінських актів;
- які передбачають застосування заходів адміністративного припинення;
- адміністративні процедури з питань діловодства та документообігу;
- із питань кадрової роботи;
- пов'язані з організацією внутрішньоапаратної діяльності;
- адміністративні процедури щодо індивідуальних звернень юридичних осіб із питань управлінського характеру тощо [101].

У науковій літературі можна виокремити специфічні за своїм змістом класифікації, у межах яких наводять адміністративні процедури, притаманні конкретній сфері державної діяльності. Для прикладу наведемо класифікацію, яку пропонує у дисертаційному дослідженні Д. І. Сирота. Науковець переконує, що адміністративні процедури поділяються на заявні та втручальні. Такий поділ адміністративних процедур пов'язаний із правом певного суб'єкта ініціювати початок адміністративної процедури. Так, якщо адміністративну процедуру розпочинає суб'єкт публічного управління, то вона набуває характеру втручання в права, свободи й законні інтереси приватних осіб. У межах такої процедури виявляється владна компетенція того чи іншого суб'єкта, під час реалізації якої виникають адміністративно-управлінські відносини. Що ж до заявних процедур, то право ініціювати їх початок належить уже не суб'єкту публічного управління, а приватній особі, яка в межах процедур цього виду отримує можливість реалізувати свої права, свободи й законні інтереси, що зрештою зумовлює виникнення, зміну або припинення адміністративно-сервісних відносин [456].

Адміністративними процедурами, притаманними правоохоронній сфері, науковці вважають такі:

- пов'язані з прийняттям правового акта;
- адміністративні процедури проходження служби;
- ініційовані суб'єктом владних повноважень;
- процедури забезпечення безпеки працівників правоохоронних органів тощо [168].

До адміністративних процедур, що реалізуються в діяльності Державної фіскальної служби України, А. М. Луцик зараховує:

- організаційні процедури;
- нормотворчі;
- адміністративні;
- інформаційні;
- контрольно-наглядові;

- адміністративно-управлінські;
- адміністративні процедури, пов'язані зі здійсненням юридично значущих дій;
- адміністративні процедури, пов'язані з розглядом пропозицій і заяв, що надходять від фізичних та юридичних осіб;
- адміністративні процедури, спрямовані на координацію і взаємодію структурних підрозділів [224].

Отже, вищевикладене дає змогу констатувати відсутність однозначної наукової позиції щодо класифікації адміністративних процедур. Це пов'язано з тим, що в межах певного типу державної діяльності застосовують специфічний відносно інших галузей набір процедур, який відповідає наряду й змісту певної діяльності [488]. Таким чином, доцільно сформулювати класифікацію адміністративних процедур у галузі забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, виходячи з особливостей останньої, найбільш характерними з яких є жорсткий імператив та неабияка важливість самої галузі, оскільки йдеться саме про безпеку на автомобільному як найбільш поширеному виді транспорту, а також концентрацію в цій галузі значного обсягу найважливіших правовідносин, у межах яких громадяни реалізують надані їм Конституцією та законодавством правомочності. У зв'язку з цим варто виокремити такі види адміністративних процедур, як реєстраційні, дозвільні й контрольно-наглядові.

3.2. Реєстраційні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

У монографічному дослідженні М. П. Гурковський досить слушно зазначає: «Розвиток законодавства спонукає до значних змін правовідносин, які виникають між публічною адміністрацією, з одного боку, та юридичними й фізичними особами – з іншого. Вони пов'язані з реалізацією прав і законних інтересів останніх, що зумовлює необхідність створення ефективної системи

правового регулювання цих соціальних відносин. Для вирішення такого завдання потрібно не лише вдосконалити чинне законодавство, а й створити та вдосконалити багато принципово важливих правових інститутів, до яких належить, зокрема, інститут реєстрації. Інститут реєстрації посідає чільне місце в науці адміністративного права. Окремі види державної реєстрації поширені й активно застосовуються в усіх сферах суспільного життя. Здійснення реєстрації покладено на публічну адміністрацію, тобто на ті органи, які задовольняють загальний публічний інтерес у сфері публічного управління» [107]. Ця теза найбільш вдало та повно відображає важливість і своєрідність реєстрації в усіх сферах суспільного життя. Не менш важливою та затребуваною є реєстрація у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, що виражається в окремих адміністративних процедурах.

Перш ніж перелічити їх та визначити сутність кожної, з'ясуємо зміст категорії «реєстраційна процедура». Так, термін «реєстрація» в різних словниках тлумачать як:

- запис;
- фіксацію фактів або явищ із метою надання їм статусу офіційно визнаного акта;
- внесення в список, книгу обліку;
- доведення до відома чого-небудь, занесення в списки;
- запис осіб, фактів або явищ із метою обліку, систематизації чи визначення законності тощо [431; 589].

Указана категорія наявна в багатьох положеннях нормативної правової бази нашої держави. Наприклад, у Законі України «Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань» поняття «реєстрація», або «державна реєстрація», потлумачено як офіційне визнання шляхом засвідчення державою факту створення або припинення юридичної особи, громадського формування, що не має статусу юридичної особи, засвідчення факту наявності відповідного статусу громадського об'єднання, професійної спілки, її організації або об'єднання, політичної партії,

організації роботодавців, об'єднань організацій роботодавців та їхньої символіки, засвідчення факту набуття або позбавлення статусу підприємця фізичною особою, зміни відомостей, що містяться в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань, про юридичну особу та фізичну особу – підприємця, а також проведення інших реєстраційних дій [338].

Схоже визначення закріплено в статтях Закону України «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень», де вказано, що державна реєстрація речових прав на нерухоме майно та їх обтяження – це офіційне визнання і підтвердження державою фактів набуття, зміни або припинення речових прав на нерухоме майно, обтяжень таких прав шляхом внесення відповідних відомостей до Державного реєстру речових прав на нерухоме майно [337].

Відповідно до Закону України «Про свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні», реєстрація – це внесення інформації до реєстру територіальної громади, документів, до яких вносять відомості про місце проживання/перебування особи, із зазначенням адреси житла/місця перебування з подальшим внесенням відповідної інформації до Єдиного державного демографічного реєстру в установленому законодавством порядку [410].

У нині нечинному Порядку реєстрації місця проживання та місця перебування фізичних осіб в Україні, затвердженому наказом МВС України від 22 листопада 2012 року № 1077, термін «реєстрація» вжито в значенні «внесення інформації до Єдиного державного демографічного реєстру про місце проживання або місце перебування особи із зазначенням адреси, за якою з особою може вестися офіційне листування або вручення офіційної кореспонденції» [382].

Відповідні позиції щодо тлумачення терміна «реєстрація» в різні часи обґрунтовували науковці. Наприклад, К. К. Арсеньєв та Е. Е. Петрушевський зазначали, що реєстрація – це запис в офіційних книгах чи списках [28].

Водночас С. Я. Фурса стверджує: «Поняття реєстрації – це буквально внесення в список, складання переліку, опису з метою обліку та надання факту законності» [575]. На думку І. Є. Криницького, реєстрація – це підсумок, завершальний етап у процесі посвідчення, легалізації певних правовідносин [195]. Згідно з напрацюваннями В. В. Галунька, В. І. Курила, С. О. Короеда та інших авторів підручника з адміністративного права України, ідеться про констатування певних фактів у записах (реєстрах), що пов'язано з виконанням відповідних завдань [13].

О. І. Рябко ототожнює реєстрацію із внесенням до спеціальних списків, реєстрів, кадастрів різних фактів, що мають юридичне значення, стосуються матеріальних об'єктів, нерухомості, юридичних актів, підприємств і проводяться передусім з метою обліку [439]. В. В. Новіков реєстрацією вважає «фіксацію в передбачених нормативно-правовими актами облікових документах стислих даних про конкретні об'єкти й присвоєння кожному з них відповідного порядкового номера» [276].

Таким чином, реєстрація – це конкретний, точковий факт, виражений у формі дії – внесенні або записі важливих (у межах наявних правовідносин) відомостей.

Проте аналіз представлених законодавчих і доктринальних положень засвідчив неоднозначність змісту терміна «реєстрація». У нормативно-правових актах зазвичай наведено більш широке значення цього поняття, яке за сутністю відповідає адміністративній реєстраційній процедурі. У вказаному контексті слід зауважити, що категорія «реєстраційна процедура» дійсно є похідною від терміна «реєстрація». Однак останній вужчий за змістом, з огляду на що обидва поняття, відповідно до філософського принципу системності, необхідно сприймати як частину й ціле.

Для підтвердження цієї авторської гіпотези, яка допоможе більш точно зрозуміти сутність реєстраційних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, наведемо позиції різних авторів щодо визначення категорії «реєстраційна процедура».

Наприклад, С. О. Кузніченко та М. М. Феделеш реєстраційну процедуру розглядають як різновид спеціальної адміністративної процедури, реалізація якої спрямована на досягнення чотирьох основних цілей:

- 1) внесення інформації;
- 2) фіксацію юридично значущих фактів або статусів та їх облік;
- 3) посвідчення зареєстрованих фактів або статусів;
- 4) контроль у тій сфері, де здійснюється реєстрація [197].

У дисертаційному дослідженні С. В. Різника реєстраційну процедуру визначено як передбачений законом порядок дій органів державної реєстрації з метою фіксації юридичних фактів, що відображають виникнення, зміну або припинення статусу суб'єктів відповідної діяльності [433].

У цьому контексті В. К. Колпаков наголошує, реєстраційна процедура є складовою адміністративно-правових методів і форм державного управління, яка має не лише інформаційне значення. На думку вченого, роль реєстраційної процедури полягає в тому, щоб підтвердити юридичні факти. Реєстраційні дії також мають юридичні наслідки [180].

Досліджуючи зміст, принципи й інші важливі аспекти реєстраційних процедур, М. С. Студенікіна й Т. О. Шилюк зазначають, що реєстраційна процедура є процесуальною формою здійснення реєстрації – специфічної діяльності, сукупності послідовно здійснюваних реєструвальним органом дій (стадій), спрямованих на досягнення цілей такої реєстрації [516]. Крім того, автори наводять перелік характерних особливостей реєстраційних процедур, які полягають у такому:

- поведінка учасників адміністративно-реєстраційних відносин зазвичай не підлягає правовій оцінці;
- заходи державного примусу за результатами реєстраційної процедури не застосовують;
- метою процедури є задоволення законних прав та інтересів фізичних і юридичних осіб, які звернулися з відповідною заявою до органів державної влади;

– індивідуальні справи, які вирішують у формі реєстраційної процедури, виникають тільки з ініціативи фізичних і юридичних осіб, які звернулися в цих справах;

– владною стороною в межах реєстраційної процедури є орган виконавчої влади (або його посадова особа), який виступає не в ролі арбітра, а в ролі організатора управлінської діяльності [516].

О. Г. Юшкевич реєстраційну процедуру розглядає як діяльність публічної адміністрації щодо розгляду й вирішення в установленому порядку індивідуально-конкретних справ у сфері державної реєстрації шляхом внесення відомостей про об'єкти реєстрації у відповідний реєстр із метою встановлення юридично значущих фактів і прав суб'єктів реєстраційних правовідносин та видання за результатами індивідуального акта в межах нормативно врегульованої процедури [609].

Висвітлюючи значення категорії «реєстраційна процедура», деякі вчені видозмінюють морфологію поняття, інтерпретуючи його як «реєстраційне провадження». Така наукова позиція, звісно, має право на існування. Автори сприймають категорії «реєстраційна процедура» та «реєстраційне провадження» як ідентичні, відштовхуючись від того, що за змістом термін «провадження» схожий зі словом «процедура», його тлумачать як процес, сукупність певних дій, діяльність [151; 198; 321]. Крім того, на думку деяких науковців, і провадження, і процедура характеризують одні й ті самі явища [48].

Наприклад, окремі вчені оперують поняттям «реєстраційне провадження», яке вживають у такому значенні: діяльність спеціально уповноважених органів публічної влади щодо вирішення індивідуально-конкретних справ з легалізації визначених законодавством об'єктів шляхом внесення відомостей про них до спеціально створених державних реєстрів та видачі документів, які підтверджують право, надане фізичній чи юридичній особі [163; 507]. О. І. Сапожніков розглядає реєстраційне провадження як комплекс процесуальних дій, здійснюваних уповноваженими органами

виконавчої влади і спрямованих на визнання державою відповідних прав фізичних та юридичних осіб шляхом їх письмової фіксації в спеціальному державному документі: реєстрі, журналі, книзі [447].

Е. Л. Лещина та О. Д. Магденко реєстраційне провадження тлумачать як систему адміністративно-процесуальних дій, що забезпечують вирішення індивідуальної реєстраційної справи та полягають в ухваленні рішення про державну реєстрацію, внесенні даних до реєстру, видачі свідоцтва про державну реєстрацію чи іншого документа або відповідного документального запису [215].

Розглядаючи вказану проблему, деякі вітчизняні вчені, серед яких С. М. Алфьоров, Д. В. Голобородько, Д. Г. Заброда, В. П. Кононець, А. О. Кривий, Б. О. Логвиненко, Є. О. Легеза, Т. П. Мінка, Р. В. Миронюк, О. М. Обушенко та Д. С. Припутень, дотримуються позиції, що реєстраційне провадження – це регламентована нормами адміністративно-процесуального права особлива владна діяльність уповноважених органів публічної адміністрації, їхніх посадових осіб щодо офіційного визнання законності відповідного об'єкта реєстрації [16].

Водночас варто зауважити, що використання в наведеному контексті слова «провадження» замість «процедура» є дещо хибним, адже перший термін здебільшого характеризує процесуальну діяльність, пов'язану з розглядом певної справи та винесенням за нею відповідного рішення щодо забезпечення, захисту чи відновлення прав. Крім того, правовідносини, які позначають цим терміном, мають специфічний суб'єктний склад, одним із головних учасників якого є суд. Провадження як форма діяльності притаманна саме процесуальній стороні правової системи нашої держави. Відповідно до законодавчої тенденції, зазначена категорія переважно зустрічається в адміністративно-, кримінально-, цивільно-, господарсько-процесуальних та інших подібних нормах.

Окремі автори переконують, що реєстраційні процедури належать до адміністративних неконфліктних процедур [441]. Реалізація їх має формально визначений характер, здійснюється виключно в адміністративному порядку та

не пов'язана із застосуванням заходів юридичної відповідності до окремих осіб.

Таким чином, наведені наукові напрацювання та власні висновки дають змогу стверджувати, що 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, продовжують чи припиняють правові відносини, що відіграють важливе значення в контексті забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Переходячи безпосередньо до аналізу реєстраційних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, зазначимо, що вони становлять комплекс адміністративних процедур, здійсненням яких займаються різні органи державної влади.

Наприклад, провадження окремих реєстраційних процедур належить до компетенції територіальних сервісних центрів Міністерства внутрішніх справ України. Відповідно до наказу МВС України від 29 грудня 2015 року № 1646 «Про затвердження Положення про територіальний сервісний центр МВС», основними реєстраційними функціями зазначеного підрозділу, зокрема у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, є:

- реалізація комплексу заходів, пов'язаних із проведенням державної реєстрації (перереєстрації) та зняттям з обліку призначених для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування транспортних засобів усіх типів;

- здійснення реєстрації (перереєстрації) транспортних засобів із видачею свідоцтв про реєстрацію, тимчасових реєстраційних талонів і номерних знаків на транспортні засоби, здійснення обміну реєстраційних документів та номерних знаків на транспортні засоби, зняття з обліку зареєстрованих транспортних засобів;

- внесення до Єдиного державного реєстру МВС інформації про накладення або зняття встановлених у визначеному законодавством порядку

обмежень щодо транспортних засобів або їх власників;

– ведення реєстру підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів господарювання, які здійснюють торгівлю транспортними засобами та їх складовими частинами, що мають ідентифікаційні номери, тощо [366].

Особливості здійснення сервісними центрами МВС реєстраційних процедур, відповідно до передбачених нормативною базою функцій, деталізуються в інших, цільових офіційних державних актах. Наприклад, існує спеціальний Порядок, затверджений постановою КМУ від 7 вересня 1998 року № 1388, який установлює єдину на всій території України процедуру державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів, а також оформлення й видачі реєстраційних документів і номерних знаків [370].

У Порядку зазначено, що транспортні засоби реєструють за юридичними та фізичними особами в сервісних центрах МВС або через центри надання адміністративних послуг. Державну реєстрацію (перереєстрацію) транспортних засобів проводять на підставі заяв власників, поданих ними особисто або уповноваженим представником, і документів, що посвідчують їх особу, підтверджують повноваження представника, а також правомірність придбання, отримання, ввезення, митного оформлення транспортних засобів, відповідність конструкції транспортних засобів установленим вимогам безпеки дорожнього руху, а також вимогам, які є підставою для внесення змін до реєстраційних документів [370].

Важливою гарантією законності реєстраційної процедури та забезпечення безпеки у сфері автомобільного транспорту є вимога щодо обов'язковості (під час проведення державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку) огляду фахівцями експертної служби МВС транспортних засобів із метою звірення ідентифікаційних номерів їх складових частин з номерами, зазначеними в поданих власником для реєстрації документах. За результатами огляду в

документах, які подають для державної реєстрації, роблять відповідну відмітку або складають акт огляду. Експертне дослідження транспортного засобу та реєстраційних документів на транспортний засіб (інших документів, які є підставою для реєстрації транспортного засобу) проводять за заявою власника з метою визначення справжності ідентифікаційних номерів транспортного засобу та реєстраційних документів.

Крім того, у межах реєстраційної процедури уповноважені особи сервісного центру МВС установлюють відповідність конструкції транспортного засобу, здійснюють перевірку за Єдиним державним реєстром МВС, автоматизованою базою даних про розшукувані транспортні засоби, банком даних Генерального секретаріату Інтерполу, перевірку відомостей про обмеження відчуження за Державним реєстром обтяжень рухомого майна та відомостей про документи, що посвідчують особу та підтверджують громадянство України, а також про реєстрацію місця проживання за Єдиним державним демографічним реєстром, відомостей про особу за Єдиним реєстром боржників [370].

Значущість вищенаведеної реєстраційної процедури, яку проводять сервісні центри МВС, для сфери забезпечення безпеки на автомобільному транспорті полягає в чіткому встановленні та постійному оновленні інформації щодо власників автомобільного транспорту. Реєстрація встановлює правовий зв'язок конкретного громадянина з його транспортним засобом, через що будь-які дії щодо зміни цього правового статусу, наприклад, стосовно відчуження автомобіля, потребують проведення обов'язкової процедури, яку відображають в офіційних реєстрах. Такий підхід забезпечує:

- по-перше, облік усіх власників автомобільного транспорту, що в разі виникнення дорожньо-транспортної пригоди дає змогу встановити учасників, якщо попередньо їх особи не відомі;

- по-друге, обов'язок власників транспортних засобів пильнувати за власним майном, додержуватись під час його використання правил і вимог законодавства щодо безпеки експлуатації автомобільного транспорту, адже в

разі порушення до останніх може бути застосовано заходи юридичної відповідальності.

Не менш важливою складовою реєстраційної діяльності сервісних центрів МВС України у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є реєстрація та облік суб'єктів господарювання, які здійснюють торгівлю транспортними засобами та їх складовими частинами, що мають ідентифікаційні номери. Формування та ведення електронних реєстрів подібних установ, підприємств та органів покладено на Головний сервісний центр МВС. Однак на сьогодні реалізація цієї процедури реєстрації має неефективну нормативну основу, адже регулювальні норми закріплено в застарілому документі – наказі МВС України від 5 серпня 2010 року № 361, положення якого не відповідають сучасним правовим реаліям [307; 374]. виправити цю ситуацію можна виключно шляхом оновлення підзаконної бази. Проте, попри важливість цього питання, суттєвих кроків щодо усунення вказаного недоліку донині здійснено не було.

Тому доцільно якнайшвидше прийняти новий нормативний документ, який би визначив 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. Адже проведення цієї реєстраційної процедури має важливе значення в контексті державного регулювання діяльності подібних підприємств і контролю продукції, яку вони реалізують. Крім того, реєстрація окреслених організацій засвідчує, що провадження ними своїх функцій має цілком законний із точки зору нормативних положень характер.

Низку важливих реєстраційних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті реалізовує Державна служба України з безпеки на транспорті, що є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який провадить державну політику з питань безпеки на

наземному транспорті.

Наприклад, це відомство здійснює реєстрацію автостанцій у межах процесу їх атестації. Відповідно до Порядку регулювання діяльності автостанцій, атестація останніх передбачає:

- розроблення та затвердження власником автостанції паспорта автостанції;
- проведення за зверненням власника до Укртрансбезпеки обстеження автостанції;
- включення автостанції до переліку атестованих автостанцій, який ведеться Укртрансбезпекою;
- видачу свідоцтва про атестацію автостанції [381].

Таким чином, реєстраційна процедура є складовою процесу атестації. Водночас у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті вона має важливий характер, оскільки дає змогу вести облік атестованих автостанцій, а також посвідчувати факт проходження належної перевірки та відповідності встановленим законодавством стандартам щодо:

- наявності планів евакуації;
- режиму роботи автостанції;
- внутрішньої інфраструктури та забезпеченості місць зупинки транспортних засобів, спеціалізованих платформ, пунктів розвороту автобусів тощо [381].

Однак вищенаведена адміністративна процедура є не єдиною, реалізацію якої здійснюють у межах більш широкого процесу. Так, реєстрацію також проводять під час ліцензування Укртрансбезпекою провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом. У процесі видачі ліцензії суб'єкту господарської діяльності відомості щодо нього вносять у спеціальну Єдину інформаційно-аналітичну систему – реєстр, функцією якого є збирання, накопичення, облік і надання інформації про засоби провадження діяльності,

матеріально-технічну базу та персонал ліцензіата [355].

Якщо говорити безпосередньо про сферу безпеки на автомобільному транспорті, зокрема процедуру реєстрації суб'єктів господарювання, які провадять господарську діяльність, що потребує ліцензування, то реєстрація в цьому контексті є логічним інструментом обліку суб'єктів, які отримали право на здійснення конкретної роботи та, відповідно, засвідчення цього факту. Адже перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом – це потенційні зони ризику, у межах яких виникнення порушень може призвести до негативних наслідків, які будуть стосуватися не лише безпосередньо сфери безпеки на автомобільному транспорті, а й життя та здоров'я громадян, у зв'язку з чим право провадити діяльність у цьому напрямі потребує додаткового державного засвідчення.

Відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 20 травня 2013 року № 305, Укртрансбезпека з метою підвищення безпеки перевезень автомобільним транспортом займається веденням Єдиного електронного реєстру – єдиної електронної бази даних, яка містить відомості про міжнародні, міжміські та приміські автобусні маршрути загального користування, їхні реєстраційні номери, організаторів пасажирських перевезень на відповідних автобусних маршрутах загального користування, а також автомобільних перевізників, що надають послуги з перевезень пасажирів на таких маршрутах. Формування та ведення реєстру полягає в реєстрації та відображенні актуального стану маршрутної мережі, внесенні до неї нових, реєстрації змін до діючих, а також виключення з неї автобусних маршрутів загального користування, що здійснюється на підставі інформації, наданої організаторами пасажирських перевезень [384].

Основними підставами для внесення відомостей у реєстр є отримана інформація від організатора пасажирських перевезень про:

– відкриття, закриття маршруту, продовження строку дії дозволу на міжнародні регулярні пасажирські перевезення;

– визначення переможця конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування;

– внесення змін постійного характеру до автобусного маршруту (продовження, скорочення, зміна шляху проходження між зупинками), введення або вилучення зупинок та/або зміна графіка руху;

– розірвання договору про організацію перевезення на автобусних маршрутах загального користування або анулювання дозволу на перевезення [384].

Формулюючи висновки на підставі проведеного в підрозділі дослідження, зазначимо, що описані реєстраційні процедури, реалізація яких є сферою безпосередньої діяльності таких державних відомств, як сервісні центри МВС та Укртрансбезпека, загалом мають позитивний характер і слугують ефективним засобом забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Указаний аспект підтверджують такі факти:

– по-перше, практично всі реєстраційні процедури, які належать до компетенції МВС і Укртрансбезпеки та пов'язані зі сферою експлуатації автомобільного транспорту, так чи інакше спрямовані на забезпечення безпеки в цій галузі;

– по-друге, доктринальна суть цих процедур відповідає їх практичному змісту, інакше кажучи, це «прості» дії, вчинювані в адміністративному порядку, здійснення яких спрямовано на збирання, обробку та внесення інформації у відповідні реєстри, книги, списки тощо;

– по-третє, реєстраційні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті слугують об'єктом активного впровадження інформаційних технологій, що виражається у створенні електронних баз даних для накопичення інформації замість їх паперових аналогів, що є запорукою ефективності реєстраційних процедур і наділяє їх вищим ступенем оперативності [482].

3.3. Дозвільні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

Закріплена законодавством людиноцентристська модель побудови державності, що передбачає визнання людини, її життя та здоров'я, честі, гідності, недоторканності й безпеки найвищими соціальними цінностями, зумовила потребу в поміркованій імперативній системі державного регулювання різних сфер суспільного життя. Така лінія розвитку держави зрештою витісняє карально-бюрократичні аспекти роботи публічної адміністрації, на заміну яким поступово приходять сервісні. У цьому контексті особливого значення набувають дозвільні процедури. На сьогодні дозвіл вважають однією з ключових категорій в адміністративному праві та галузях його впливу. Не становить винятку і сфера забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Дозвільні процедури означені певною специфікою, проте, на відміну від реєстраційних, їх застосовують частіше. Причому якщо реєстраційні процедури за змістом є більш-менш нейтральними, то дозвільні – це вже сфера адміністративної діяльності, пов'язана з прийняттям рішень, що суттєво впливають на правовий статус окремих суб'єктів.

Доцільно більш детально з'ясувати сутність дозвільних процедур. Термін «дозвіл» у словниках визначено таким чином:

- згода, що дає право на здійснення чого-небудь;
- документ, який посвідчує право на здійснення чого-небудь;
- зняття заборони;
- у системах обробки інформації – отримання права доступу до програм або даних [83; 494].

Безпосередньо в юриспруденції сутність дозволу неодноразово привертала увагу представників різних наукових напрямів. У межах своїх наукових пошуків вони наводили власні думки щодо визначення цього терміна

в певній галузі. Зокрема, І. Д. Шутак вважає, що дозвіл – це прийом нормативного регулювання, пов'язаний із наданням суб'єктам міжнародного права можливості реалізувати певну поведінку [603].

М. І. Хавронюк і М. І. Мельник наголошують на тому, що дозвіл – це документ, виданий спеціально уповноваженим органом виконавчої влади з питань державного експортного контролю, який надає суб'єкту здійснення міжнародних передач товарів право на експорт чи імпорт товарів. Дозвіл може бути разовим, генеральним або відкритим [266].

М. К. Галянтич, С. М. Грудницька, О. М. Міхатуліна й інші автори підручника з господарського права України тлумачать дозвіл як тип правового регулювання, який базується на презумпції дозволу на виконання певних дій [102].

У дисертаційному дослідженні О. С. Гальченко дозвіл проаналізовано в контексті співвідношення з категорією заборони. Так, останній термін визначає накладення на особу обов'язку утримуватися від учинення дій певного роду («так не роби»), наприклад, заборона пропаганди війни, національної чи расової переваги одних народів над іншими, порушення правил дорожнього руху, а також учинення інших правопорушень. Водночас дозвіл – це надання особі права на власні активні дії («роби так, як вважаєш за потрібне»). Прикладом здійснення правового регулювання за допомогою цього способу може бути будь-яка правова норма, що надає суб'єктові право на одержання тих чи інших благ [93].

Н. Р. Кобецька доходить висновку, що дозвіл за своєю правовою природою є індивідуальним адміністративним актом управління – офіційно оформлений результат волевиявлення органів виконавчої влади (та інших суб'єктів державного управління), здійснюваний в односторонньому порядку з дотриманням установленної процедури і спрямований на виникнення певних юридичних наслідків [171].

Аналогічну позицію обстоює В. М. Комарницький. Характеризуючи дозволи на природокористування, він зазначає, що їм притаманні такі самі

риси, як і всім індивідуальним адміністративним актам: підзаконність, правовий характер, імперативність [181]. Крім того, дозволу як індивідуальному адміністративному акту також притаманні:

– спрямованість на регулювання окремого конкретного випадку, персоніфікований характер;

– односторонній порядок прийняття (за цим критерієм дозволу можна відмежувати від адміністративних договорів);

– вольовий характер (загальним мотивом видання будь-якого адміністративного акта є потреба в певному юридичному впливі на відповідні відносини у сфері управління) [171].

Наведена система наукових поглядів підтвердила, що в теоретичній галузі на сьогодні немає єдиного підходу до визначення змісту дозволу. Ще більше дискусія серед учених загострюється, коли йдеться безпосередньо про сутність дозвільних процедур. Однозначної відповіді серед теоретиків на питання про те, у чому полягає сутність дозвільної процедури, зокрема її значення у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, нині немає.

Так, більшість дослідників, формулюючи визначення дозвільних процедур, розглядають їх у межах дозвільної системи загалом, фактично не розмежовуючи зміст цих категорій. Прихильником такого підходу, наприклад, є О. В. Харитонов, який поняття «дозвільна система» тлумачить як правовий інструмент державного регулювання, котрий застосовують органи публічної влади з метою забезпечення стабільності, добробуту й безпеки держави та окремого громадянина, що досягаються шляхом комплексного вирішення економічних, соціальних, адміністративних, політичних і правових питань [577].

Натомість М. В. Ковалів, Ю. С. Назар, В. В. Серeda дозвільною системою вважають сукупність спеціальних правових засобів, що забезпечують регулювання відносин у різних сферах, які вимагають досягнення особливих державних станів (безпеки, громадського порядку тощо) [11].

У своєму дисертаційному дослідженні Д. С. Денисюк наводить таке

визначення дозвільної системи: «Організаційно-правова діяльність, що здійснюється державою з метою забезпечення своїх економічних і соціально-політичних інтересів, для створення необхідних умов нормальної діяльності державних і громадських організацій, дотримання законності, охорони власності й забезпечення громадської безпеки» [120].

Досить часто вчені зміст терміна «дозвільна процедура» вживають у контексті дозвільного провадження. Зокрема, О. М. Бокій указує, що дозвільне провадження – це регламентована адміністративно-процесуальними нормами діяльність органів публічної адміністрації, під час якої вирішуються питання щодо забезпечення реалізації прав фізичних та юридичних осіб на виконання певних дій або зайняття певними видами діяльності шляхом надання їм відповідного дозволу [62].

А. В. Баб'як наводить таке визначення дозвільного провадження: «Особливий вид адміністративного процесу, сукупність послідовних дій, урегульованих адміністративно-процесуальними нормами, та взаємопов'язаних стадій, кожна з яких виконує конкретні завдання. Усі стадії спрямовані на досягнення єдиної мети провадження. Від того, яка ця мета, тобто на основі яких цінностей, з якою метою створено цей інститут, для чого і на яких засадах функціонує вказане провадження, залежить сутнісна спрямованість дозвільної системи» [33; 219].

Ю. А. Хатнюк та Ю. С. Кіцул указують, що поняття дозвільного провадження можна визначити як регламентовану адміністративно-процесуальними нормами діяльність органів публічної адміністрації, у процесі якої вирішуються питання про забезпечення реалізації прав фізичних та юридичних осіб на виконання певних дій або зайняття певними видами діяльності шляхом надання їм відповідного дозволу [578].

Деякі науковці тлумачать дозвільні процедури як дозвільну діяльність. Наприклад, на думку О. В. Пефтєва, дозвільно-ліцензійна діяльність – це врегульований адміністративно-правовими нормами комплекс дій органів державної влади й місцевого самоврядування щодо здійснення заходів,

пов'язаних із наданням, припиненням, відновленням, анулюванням ліцензій (дозволів) і контролем дотримання відповідних вимог та умов [297].

Водночас О. В. Джафарова зауважує, що дозвільну діяльність доцільно розглядати в широкому значенні, оскільки вона ґрунтується на правовому інструментарії, який дає змогу фізичним і юридичним особам реалізувати закріплені рівні свободи. Тобто дозвільна діяльність слугує регулятором суспільних відносин, не перешкоджаючи реалізації прав громадян, упорядковує суспільні відносини шляхом запровадження певних правил, обов'язкових для виконання [124].

Крім того, чимало вітчизняних і зарубіжних учених виокремлюють безпосередньо дозвільні процедури, відмежовуючи їх від усіх інших категорій та адміністративно-правових явищ.

Так, Н. В. Субанова характеризує дозвільні процедури як офіційно встановлений порядок дій, зокрема: проведення попередніх контрольних наглядних заходів, надання дозволу, застосування оперативних санкцій до «невладного» суб'єкта дозвільних правовідносин, що порушив правила дозвільної системи, тощо [518].

Я. Г. Воронін дозвільними процедурами визнає групу однорідних адміністративних процедурних норм і породжені ними послідовно здійснювані уповноваженими органами (їхніми посадовими особами) процедурні дії щодо розгляду індивідуальної адміністративної справи за заявою фізичної або юридичної особи та прийняття індивідуального адміністративного акта у вигляді дозвільного документа або рішення про відмову в його видачі та його виконанні [90].

Натомість Г. О. Лиско розглядає зміст адміністративних процедур крізь призму їхніх ключових ознак, зазначаючи, що цим процедурам притаманні такі риси:

- сукупність дій, здійснюваних адміністративним органом;
- обов'язкова послідовність учинення таких дій;
- усі вчинені дії стосуються вирішення питання про забезпечення

реалізації права осіб на виконання певних дій або зайняття певними видами діяльності;

– результатом процедури є отримання особою-заявником документа дозвільного характеру або відмови у видачі такого документа, у випадках, передбачених законодавством [218].

Існує також законодавче визначення терміна «дозвільна процедура». Відповідно до Закону України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності», дозвільна (погоджувальна) процедура – це сукупність дій, що здійснюються адміністраторами й дозвільними органами під час проведення погодження (розгляду), оформлення, надання висновків тощо, які передують отриманню документа дозвільного характеру [341].

Отже, спираючись на теоретичну основу щодо визначення сутності дозвільної процедури, а також ураховуючи законодавче трактування цієї категорії, можна сформулювати власну думку щодо окресленого питання. Дозвільні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті доцільно визначити як послідовний комплекс адміністративних дій, реалізовуваних у діяльності спеціально уповноважених органів державної влади (суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті), спрямованих на вирішення питання стосовно надання чи відмови в наданні фізичній або юридичній особі виключного масиву правомочностей щодо можливості провадження певної діяльності у сфері, яка безпосередньо стосується безпеки дорожнього руху, та видання на основі цього індивідуального адміністративного акта.

У цьому контексті термін «індивідуальний адміністративний акт» вжито не випадково, адже він підкреслює багатоманітність дозвільних форм, які на сьогодні використовують у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

На факт існування різних дозволів, які видають у межах провадження дозвільних процедур, учені неодноразово звертали увагу. Наприклад, у наукових працях В. І. Ткаченка адміністративні дозволи класифіковано на

дозволи та ліцензії [539].

Водночас інші вчені виокремлюють дозволи, які видають за фактом сертифікації, ліцензування та реєстрації [5; 125].

Схожу позицію обстоюють О. М. Бандурка й М. М. Тищенко, які розглядають різні види дозволів, виданих на підставі: реєстрації, ліцензування, легалізації, нострифікації, акредитації, атестації, сертифікації, паспортизації [41].

Крім того, у юридичній літературі також ідеться про такі види дозволів: ліцензія, дозвіл, спеціальний дозвіл, допуск, випуск, узгодження, пропуск, спеціальний пропуск, свідоцтво, огляд, затвердження, перевірка, експертиза, атестація, акредитація, диплом, сертифікат, схвалення типу транспортного засобу, квотування, спеціальне право, паспорт, мандат тощо [68].

Проте, попри численність дозволів у теорії, індивідуальні адміністративні акти, які видають за підсумком провадження дозвільної процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, набувають вигляду дозволів і ліцензій, що передбачено законодавчими положеннями.

Їх видання становить останній етап будь-якої адміністративно-дозвільної процедури, кожна з яких має свою специфіку реалізації. Варто зауважити, що дозвільні процедури, як і реєстраційні, також застосовують у діяльності різних органів державної влади.

Однією з найбільш важливих, зокрема для сфери забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, є процедура надання допуску (дозволу) громадян до керування транспортним засобом, яку реалізує МВС України в особі спеціальних структурних підрозділів – сервісних центрів МВС. Значущість надання такого дозволу зумовлена тим, що об'єктивно не кожний громадянин має можливість керувати автомобільним транспортом, адже для цього потрібні відповідні знання та навички, наявність яких перевіряють у межах вказаної адміністративної процедури. Так, відповідно до постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами» від 8 травня

1993 року № 340, посвідчення водія на право керування транспортним засобом однієї з категорій видають особі, яка пройшла медичний огляд у порядку, встановленому МОЗ України, а також підготовку або перепідготовку відповідно до встановлених планів і програм та склала теоретичний і практичний іспити в сервісному центрі МВС. Особи складають іспити, необхідні для одержання посвідчення водія, у сервісних центрах МВС незалежно від зареєстрованого місця проживання чи перебування [365].

У постанові також зазначено, що під час теоретичного іспиту перевіряють знання Правил дорожнього руху та інших предметів, передбачених програмою підготовки. Результати складеного теоретичного іспиту вважаються дійсними протягом трьох місяців. Під час практичного іспиту перевіряють навички керування транспортними засобами відповідних категорій [365].

Більш детально особливості проведення процедури, зокрема щодо порядку подання документів і заяв від суб'єктів, що претендують на отримання права керування транспортними засобами, порядку прийняття іспитів та формування складу комісій, які на них присутні, умов прийняття іспитів тощо, наведено в окремій Інструкції про порядок приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами та видачі посвідчень водія, затвердженій наказом МВС України від 7 грудня 2009 року № 515 [154].

Не менш важливою є адміністративна процедура щодо надання дозволу на встановлення та використання на транспортних засобах спеціальних звукових і світлових сигнальних пристроїв. На сьогодні спеціальні звукові та світлові сигнальні пристрої синього кольору можна установлювати за наявності дозволу, виданого уповноваженим органом МВС України з дотриманням установлених цим Міністерством вимог, виключно на транспортних засобах, які використовуються для пересування осіб, стосовно яких здійснюється державна охорона, на транспортних засобах, які використовуються Міністерством внутрішніх справ, Національною поліцією, підрозділами безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах, Національною гвардією, податковою міліцією, Службою безпеки, Головним

управлінням та підрозділами урядового фельд'єгерського зв'язку Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації, воєнізованими формуваннями, установами виконання покарань та слідчими ізоляторами Державної кримінально-виконавчої служби, Національним антикорупційним бюро, Державним бюро розслідувань, Управлінням державної охорони, Державною прикордонною службою, підрозділами Державної спеціальної служби транспорту, уповноваженими на проведення аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт на об'єктах національної транспортної системи України, Державною службою з безпеки на транспорті, бригадами екстреної (швидкої) медичної допомоги, Оперативно-рятувальною службою цивільного захисту, службою інкасації та перевезення цінностей Національного банку та банків України, підрозділом відомчої охорони Національного банку для виконання оперативних завдань [298].

Таким чином, зазначені пристрої мають особливе призначення. Крім того, постановою КМУ від 10 жовтня 2001 року № 1306 «Про Правила дорожнього руху» передбачено переваги під час їзди [403]. У зв'язку з цим законодавець обмежує порядок їх використання та встановлює необхідність отримання відповідного дозволу на це.

Видачу дозволів на встановлення та використання спеціальних світлових сигнальних пристроїв нині забезпечують сервісні центри МВС за заявою відповідного суб'єкта з поданням визначеного законодавством необхідного пакета документів [287].

Значну кількість дозвільних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті реалізовує Укртрансбезпека.

Так, наприклад, видача дозволів здійснюється щодо діяльності з перевезення пасажирів автомобільним транспортом міжобласними маршрутами загального користування. Обліком і видачею дозволів займається Укртрансбезпека, відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 7 травня 2010 року № 279. Указаний нормативно-правовий акт закріплює спеціальний порядок, що визначає процедуру видачі й анулювання дозволу на

перевезення пасажирів на приміських і міжміських автобусних маршрутах загального користування, які виходять за межі території області (міжобласні маршрути) [393].

Значення цієї дозвільної процедури для сфери забезпечення безпеки на автомобільному транспорті полягає в тому, що в процесі її реалізації здійснюється ретельний відбір суб'єктів, яким надається право на перевезення пасажирів міжобласними автобусними маршрутами загального користування за допомогою проведення спеціального конкурсу. Причому, відповідно до Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 3 грудня 2008 року № 1081, метою визначення автомобільного перевізника на конкурсних засадах є:

- створення безпечних умов для перевезення пасажирів автомобільним транспортом;
- поліпшення якості й доступності пасажирських перевезень;
- підвищення рівня безпеки перевезень пасажирів тощо [378].

Схожою за змістом до попередньої є адміністративна процедура видачі дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом. Оформленням та видачею таких дозволів також займається Укртрансбезпека. Відповідно до нормативно встановленого порядку, дозволи на перевезення вантажів оформлюють і видають водію автомобільного транспортного засобу (автомобільному перевізнику або уповноваженій ним особі) на підставі усного звернення або письмової заяви, у якій зазначають найменування (прізвище, ім'я, по батькові) автомобільного перевізника та його місцезнаходження (місце проживання), відомості щодо автомобільних транспортних засобів (реєстраційні номери, вантажопідйомність, повна маса), маршруту руху із зазначенням країн відправлення та призначення, а також країн прямування автомобільного транспортного засобу, вантажу (вага, загальна кількість), видів дозволів, які бажає отримати автомобільний перевізник, та пункт видачі дозволів [335].

Дозволи на поїздку територією іноземних держав під час виконання нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні оформлюють і видають уповноваженій особі на підставі усного звернення або письмової заяви за умов пред'явлення відповідних документів, підписаних автомобільним перевізником та засвідчених його печаткою, а саме:

- схеми міжнародного маршруту;
- графіка роботи й відпочинку водіїв;
- копії документа про підтвердження відповідності автобусів параметрам комфортності;
- копії договору, укладеного між автомобільним перевізником і замовником транспортних послуг, про здійснення міжнародних нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні;
- копії свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу, що буде виконувати перевезення [335].

Розглядаючи процедури отримання дозволів у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, доцільно звернути увагу й на такий їх різновид, як ліцензії, які видають у порядку ліцензування. Загалом ліцензування – це фактично також своєрідна дозвільна процедура, яка характеризується окремими специфічними аспектами. Так, у ст. 1 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» вказано, що ліцензування – це засіб державного регулювання провадження видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, спрямований на забезпечення реалізації єдиної державної політики у сфері ліцензування, захист економічних і соціальних інтересів держави, суспільства й окремих споживачів [398].

Дещо інше, однак більш доречне (у контексті проблематики нашого дослідження) визначення вказаної категорії було закріплено в Законі України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності», який нині є

нечинним. Відповідно до цього нормативно-правового акта, ліцензування було потлумачено як видачу, переоформлення й анулювання ліцензій [399]. Схожі інтерпретації наявні також в окремих наукових працях. Зокрема, на думку Л. В. Шестака, яка імponує С. Г. Стеценко, ліцензування – це окремий вид адміністративного процесу, який провадять згідно з процедурою, визначеною законодавством і виключно спеціально уповноваженими державними органами [510; 596].

Водночас О. Б. Багандов сутність означеного поняття розкриває таким чином: ліцензування – це врегульовані нормами права суспільні відносини, що виникають між компетентним державним органом і господарюючим суб'єктом щодо отримання, продовження, відкликання спеціального дозволу (ліцензії) на зайняття певним видом діяльності, правовими наслідками яких є виникнення, продовження або припинення спеціальної правоздатності юридичної особи [34; 157].

Досить влучним є визначення І. В. Труша: «У загальноправовому контексті ліцензування – це отримання спеціального дозволу (ліцензії)» [546]. Доречним воно є з огляду на те, що відповідно до сучасного законодавства логічним підсумком ліцензування є видача ліцензії, що передбачає запис у Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців і громадських формувань про рішення органу ліцензування щодо наявності в суб'єкта господарювання права на провадження визначеного ним виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню [398]. Таким чином, відповідно до правового статусу, ліцензія – це дозвіл особливого виду, що має характерну, визначену законодавством форму і який видають з окремого кола питань у межах спеціальної процедури.

Попри те, що за своїми юридичними параметрами дозволи та ліцензії схожі між собою, а отже, є схожими і процедури їх видачі, правова природа цих актів і мета видачі суттєво різняться. Так, дозволи надають конкретне право або комплекс правомочностей на здійснення якихось дій, а ліцензії – це дозволи на провадження певного типу господарської діяльності та надання послуг. Інакше

кажучи, межі реалізації ліцензійних процедур є значно вузкими, ніж дозвільних.

Наприклад, відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт», ліцензування в цій галузі застосовується з метою видачі ліцензій і провадження господарської діяльності з надання послуг із перевезення пасажирів та небезпечних вантажів на такі види робіт:

- надання послуг із внутрішніх перевезень пасажирів автобусами;
- надання послуг із внутрішніх перевезень пасажирів на таксі;
- надання послуг із внутрішніх перевезень пасажирів легковими автомобілями на замовлення;
- надання послуг із внутрішніх перевезень небезпечних вантажів вантажними автомобілями, причепами й напівпричепами;
- надання послуг із міжнародних перевезень пасажирів автобусами;
- надання послуг із міжнародних перевезень пасажирів на таксі;
- надання послуг із міжнародних перевезень пасажирів легковими автомобілями на замовлення;
- надання послуг із міжнародних перевезень небезпечних вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами [324].

Ліцензування за вказаними напрямками провадить Укртрансбезпека. Значущість цього різновиду дозвільних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті пояснюється тим, що встановлені законодавством ліцензійні умови не тільки визначають вичерпний перелік документів, доданих до заяви на отримання ліцензії на право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, а й установлюють організаційні, кадрові та технологічні вимоги до матеріально-технічної бази ліцензіата й засобів провадження діяльності, обов'язкові для виконання під час її провадження [255].

Ці вимоги дають змогу підтримувати належний рівень надання

відповідних послуг у сфері автомобільного транспорту. Крім того, вони певною мірою гарантують, що доступ до цієї сфери діяльності отримають лише ті суб'єкти, які відповідають установленим держаним стандартам у контексті:

- наявності транспортних засобів відповідного технологічного стану;
- наявності водіїв, що мають необхідні навички й уміння для виконання покладених на них обов'язків;
- виконання необхідних організаційних заходів, зокрема щодо контролю за медичним станом водіїв, проведення з ними всіх необхідних інструктажів, поповнення кадрового складу фахівцями, що мають необхідні знання в певній галузі (медичний персонал, фахівці з обслуговування та ремонтування транспортних засобів тощо) [471].

Отже, на підставі результатів наукових пошуків, здійснених у межах численних теоретичних та офіційних джерел, можна сформулювати низку висновків:

- по-перше, дозвільні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті – це спеціальні адміністративні процедури, тобто комплекс дій, який змінює правовий статус відповідних суб'єктів у контексті надання чи ненадання їм легальної можливості реалізовувати певну діяльність, що юридично виражається в індивідуальному адміністративному акті у формі дозволу чи ліцензії;

- по-друге, такі процедури провадять безпосередньо органи, до компетенції яких належить забезпечення в певному контексті безпеки на автомобільному транспорті, зокрема Укртрансбезпека та МВС України;

- по-третє, дозвільні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті не мають нейтрального забарвлення, тобто, на відміну від реєстраційних процедур, їх реалізація зумовлює відповідні зміни в правовому статусі суб'єктів, зокрема в напрямі його розширення (у випадку позитивного рішення щодо надання дозволу чи ліцензії) чи звуження (якщо такий дозвіл (ліцензія) анулюються).

3.4. Контрольно-наглядові адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

У попередніх підрозділах ми детально розглянули та визначили сутність дозвільних і реєстраційних процедур у галузі забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Однак безпосередньо процес реалізації державної діяльності в напрямі забезпечення безпеки у вказаній сфері також потребує підтримки належного рівня законності та якості очікуваних результатів. У зв'язку з цим вагомим значенням набувають контрольно-наглядові адміністративні процедури, зміст яких суттєво відрізняється від усіх інших.

Підґрунтям поняття «контрольно-наглядові процедури» є категорії «контроль» і «нагляд», щодо яких можна знайти чимало наукової інформації.

Спочатку слід з'ясувати сутність обох понять. Так, дефініція терміна «нагляд» у мовознавчій літературі така:

1) дія за значенням «наглядати», тобто стежити, спостерігати з метою нагляду;

– остерігаючись, слідкувати очима за ким-, чим-небудь;

– поглянувши, звернути увагу на кого-, що-небудь;

– помітити, виявити когось, щось;

– мимохідь або ненадовго заходити, прибувати кудись, навідувати кого-, що-небудь тощо;

2) негласний нагляд;

3) група осіб чи органи влади, що наглядають за ким-, чим-небудь;

4) спостереження з метою догляду, перевірки або група осіб, орган для спостереження за ким, чим-небудь [83; 283].

Безпосередньо в юриспруденції нагляд, на думку деяких дослідників, здійснюють із метою забезпечення неухильного й точного дотримання виконавчо-розпорядчими органами та іншими суб'єктами суспільних правовідносин правил, передбачених нормативними актами [115; 180].

В. М. Манохін зазначає, що нагляд – це один із засобів забезпечення законності й державної дисципліни. Він також полягає в активній діяльності відповідних державних органів і здійснюється за умов дотримання певних вимог [497].

Схожу тезу наводить А. А. Бровій, який зауважує, що нагляд – це організаційно-правовий засіб забезпечення законності й дисципліни в певній сфері суспільної діяльності, що характеризується виявленням і запобіганням відхилень від вимог законності щодо організаційно не підпорядкованих об'єктів. Нагляд здійснюють спеціально уповноважені державні органи [76].

Іншу позицію обстоює Д. П. Цвігун, визначаючи нагляд як об'єктивно необхідну функцію, зумовлену вимогами законності й ефективності управління, яка реалізується в процесі діяльності спеціальною системою органів [584].

Варті уваги також переконання В. Г. Татаряна стосовно того, що нагляд – це контроль за дотриманням правових норм, атрибут адміністративної влади, одна з найважливіших його функцій, що охоплює спостереження за законністю й доцільністю діяльності, оцінку її з правових, наукових, соціально-політичних, організаційно-технічних позицій [45].

У широкому значенні категорію «нагляд» дефінують Е. Л. Лещина й О. Д. Магденко, називаючи його особливим видом державної управлінської діяльності, здійснюваної спеціальними органами виконавчої влади щодо організаційно не підпорядкованих їм органів, підприємств, установ, організацій, посадових осіб і громадян стосовно виконання ними загальнообов'язкових норм, правил, стандартів, вимог із використанням комплексу заходів адміністративного примусу з метою попередження, виявлення та припинення правопорушень, відновлення встановленого порядку й притягнення винних до адміністративної відповідальності [215].

У дисертаційному дослідженні Н. О. Єгорової наведено таке визначення нагляду: це правова форма діяльності уповноважених суб'єктів, що виражається в учиненні юридично значущих дій щодо вирішення в суворій

відповідності до приписів закону конкретних юридичних справ на піднаглядних об'єктах із метою забезпечення режиму законності й правопорядку [49; 131].

Не меншу кількість визначень у лексикографічній літературі запропоновано стосовно категорії контролю, який інтерпретують здебільшого таким чином:

- перевірка, а також нагляд із метою перевірки;
- контроль над звітністю;
- облік діяльності кого-, чого-небудь;
- установа, організація, що здійснює нагляд за ким-, чим-небудь;
- облік, перевірка рахунків тощо [113; 274].

У довідкових юридичних джерелах, наприклад, у юридичній енциклопедії, підготовленій за редакцією Ю. С. Шемшученка, зазначено, що контроль (від франц. *controle* – перевірка, список, який має дублікат для перевірки) – це перевірка виконання законів, рішень, що є однією з найважливіших функцій державного управління. За об'єктами, суб'єктами і сферами поділяється на державний, відомчий, надвідомчий, виробничий та інші види контролю [608].

У словнику-довіднику з адміністративного права України, укладеного В. К. Шкарупою та Ю. А. Ведерніковим, зазначено, що контроль – це складова державного управління, яка забезпечує систематичну перевірку виконання Конституції України, законів, інших нормативних актів, додержання дисципліни, правопорядку та полягає у втручанні контролюючих органів в оперативну діяльність підконтрольних органів, наданні їм обов'язкових для виконання вказівок, припиненні, зміні чи скасуванні актів управління, вжитті заходів примусу щодо підконтрольних органів [599].

У межах теорії соціального управління контроль визначено як систему спостереження й перевірки відповідності процесу функціонування об'єкта прийнятним управлінським рішенням – законам, планам, нормам, правилам, наказам тощо; виявлення результатів впливу суб'єкта на об'єкт, допущених

відхилень від вимог управлінських рішень [128; 207].

Визначення контролю, запропоновані вченими, як і щодо тлумачення нагляду, істотно різняться. Так, В. В. Ладиченко акцентує на тому, що здебільшого цей феномен розглядають через призму інтересів представників різних наукових напрямів – філософських, управлінських, політичних, правових, кібернетики тощо [104]. Дослідники визначають контроль по-різному: як засіб, чинник, форму, елемент, функцію, діяльність, систему, зворотний зв'язок, умову, регулятор, гарант, явище, інститут, метод, правомочність, атрибут тощо [500]. У всіх наявних підходах не відображено прагнення дати універсальне визначення цього явища. Особливість контролю полягає в тому, що він сам по собі не становить первинної діяльності, а стосується дій, здійснюваних незалежно від нього [504]. Водночас слід констатувати його самостійність, оскільки суть контролю полягає в спостереженні за відповідністю діяльності підконтрольного об'єкта тим розпорядженням, які він зобов'язаний виконувати [519].

О. І. Сушинський пропонує розглядати контроль як відособлену функцію, обов'язковий етап, якому притаманні не лише загальні положення для всіх елементів управління, а й спеціальні характеристики, властиві виключно контролю [522].

В. В. Ковальська сприймає контроль як один із методів забезпечення законності, за допомогою якого досягається вирішення правоохоронних завдань. Причому контролюючі органи проводять перевірки з урахуванням не лише законності, а й доцільності [174]. Наведений контекст доповнює думка про те, що контроль передбачає досягнення двох основних цілей:

– спрямування діяльності органів на виконання поставлених завдань методом перевірки її фактичного стану;

– управління процесом удосконалення оперативно-службової діяльності шляхом своєчасного виявлення й усунення відхилень, недоліків та їхніх причин [40].

В. Н. Гарашук визначає контроль як сукупність дій зі спостереження за

функціонуванням відповідного об'єкта контролю з метою отримання об'єктивної та достовірної інформації про стан справ на ньому; застосування заходів щодо запобігання правопорушенням (із правом прямого втручання в оперативну діяльність об'єкта контролю); надання допомоги підконтрольній структурі в поновленні законності й дисципліни; установлення умов і причин, що зумовлюють порушення вимог правових норм; ужиття заходів щодо притягнення до правової відповідальності винних осіб [94].

Абстрактним і подекуди надто широким (проте не позбавленим логіки) є підхід до визначення контролю, запропонований С. М. Махіною. Її позиція така: «Контроль – це найсильніший коригуючий та впорядковуючий засіб, що передбачає спостереження за управлінським процесом, перевірку його якості, встановлення та виправлення відхилень тощо. Тому ефективний і всебічний контроль жодним чином не сприяє гальмуванню керуючої системи, а навпаки, сприяє її відкритості, ефективності, зменшенню корупції тощо. Водночас для керованої сторони контроль – це не тільки спосіб брати участь в управлінні, а й гарантія сприйняття високоякісного, раціонального управління, заснованого на принципі законності. Найбільш важливим аспектом у контролюючих функціях керованої сторони є інформованість про діяльність апарату управління» [239].

Проаналізувати варто також позицію доктора юридичних наук П. М. Любченка, на думку якого контроль – це система заздалегідь спланованих чи позапланових дій органів виконавчої влади, що мають на меті перевірку стану реалізації повноважень органів виконавчої влади на відповідній території [225].

Необхідним є й розгляд питання співвідношення контролю й нагляду. Наголосимо, що у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, так і в юриспруденції загалом, указана проблема є підставою для наукової дискусії. Адже, як зауважує Л. Г. Коняхін, категорії «контроль» і «нагляд» досить часто в нормативно-правових актах застосовують як тотожні, а іноді спостерігається їх вжиття в різних значеннях без чіткого пояснення розмежування цих понять, що ускладнює їх правильне й однозначне

застосування [188; 585].

Юридична теорія в цьому аспекті є біполярною, оскільки одні вчені сприймають контроль і нагляд як абсолютно різні категорії, інші – як суміжні або навіть ідентичні.

Наприклад, О. Ф. Андрійко, підтримуючи першу групу концептуальних поглядів та вважаючи спочатку нагляд видом діяльності, наближеним до контролю, водночас зазначає, що нагляд слід розглядати як окремий вид (форму) контролю, особливостями якого є те, що нагляд здійснюють державні органи щодо об'єктів, які їм організаційно не підпорядковані, тоді як контроль стосується підпорядкованих суб'єктів; у процесі нагляду застосовують заходи адміністративного впливу, тоді як за результатами контролю можуть бути застосовані і заходи дисциплінарні; адміністративний нагляд здійснюють за дотриманням відповідними суб'єктами спеціальних норм і правил, тоді як контроль – за діяльністю підконтрольних об'єктів загалом чи окремими її аспектами [15].

Таку саму позицію підтримують Г. І. Чанишева та Н. Б. Болотіна, які наголошують, що і нагляд, і контроль становлять діяльність спеціально уповноважених органів, спрямовану на захист прав громадян. Однак нагляд і контроль – це різні форми перевіркової діяльності уповноважених органів [310; 586].

О. Г. Середа також підтримує наведену групу наукових поглядів, доходючи висновку, що категорії контролю й нагляду доцільно розмежовувати, оскільки нагляд має зовнішню спрямованість на об'єкти інших систем, а контроль може здійснюватися і всередині системи [454].

Однак домінантною є позиція другої групи вчених, на думку яких контроль і нагляд сприймаються як єдине ціле. Причому протягом останніх років саме ця теорія набуває дедалі більшої популярності серед багатьох науковців. Так, аналізуючи питання суміжності вказаних категорій, Н. В. Вітрук до державних органів, що здійснюють конституційний контроль, зараховує, зокрема, спеціалізовані органи конституційного контролю у вигляді

органів конституційного нагляду [119].

Є. Старосьцяк вважає адміністративний нагляд різновидом надвідомчого контролю і визначає його як службову функцію щодо нагляду загалом [505].

Натомість Д. М. Бахрах стверджує, що «важливу роль у досягненні цілей, поставлених перед суб'єктами виконавчої влади, відіграє контроль за дотриманням правових норм, тобто нагляд» [43]. «Нагляд – це звужений контроль», – констатують С. Д. Хазанов і А. В. Дьомін [594].

На думку низки дослідників, чітке розмежування поняття нагляду й контролю поступово нівелюється. Теоретики переконані, що ці поняття дедалі частіше стають взаємозамінними. Цю обставину підтверджують і інші вчені, які стверджують, що лише наглядових органів не існує. Адже на практиці завжди спостерігається співвідношення елементів нагляду й контролю, а отже, намагатися в будь-якому разі розмежувати, де саме закінчується контроль і починається нагляд, досить складно [226; 515].

Отже, проведений аналіз дав змогу констатувати різноманіття наукових теорій щодо сутності контролю й нагляду, їх місця в правовій системі та співвідношення. Однак з огляду на те, що розмежування контролю й нагляду на сьогодні – це суто доктринальний аспект, який не має жодного законодавчого закріплення, слід підтримати думку багатьох науковців стосовно того, що контроль і нагляд становлять єдину контрольню-наглядову правову категорію. Її сутність полягає в тому, що один суб'єкт провадить координаційно-регулятивну діяльність відносно іншого суб'єкта або групи суб'єктів із метою контролю останніх стосовно відповідності їх роботи чинним нормативним стандартам і вимогам законності, а також притягнення до відповідальності винних осіб у разі виявлення порушень шляхом застосування заходів державного впливу. Контрольно-наглядова діяльність реалізується за допомогою відповідних адміністративних процедур.

Ураховуючи вищенаведене, контрольню-наглядові процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті слід визначити як офіційно унормовані комплекси дій уповноважених суб'єктів, спрямованих на:

– координацію, регулювання та контролювання діяльності інших суб'єктів, що провадять діяльність, яка певним чином стосується галузі безпеки на автомобільному транспорті;

– забезпечення її відповідності визначеним законодавством вимогам і стандартам, принципу законності й соціальної спрямованості;

– виявлення та притягнення до відповідальності суб'єктів, які своїми діями порушують відповідні вимоги, стандарти й принципи у сфері безпеки на автомобільному транспорті.

Причому характерною рисою подібних контрольних-наглядових процедур є те, що вони реалізуються не тільки як зовнішні вияви державно-владної діяльності відносно невідповідних суб'єктів, а й у системі органів державної влади щодо забезпечення належного рівня роботи відомств, для яких забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є функціональним напрямом роботи.

Інакше кажучи, контрольні-наглядові адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті варто поділяти на ті, які здійснюють уповноважені органи відносно невідповідних суб'єктів із метою встановлення відповідності їх діяльності законодавчо визначеним правилам, принципам, вимогам і стандартам, а також ті, які здійснюють щодо контролюючих органів задля забезпечення законності та якості діяльності останніх.

Безперечно, ключовий масив контрольних-наглядових процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті реалізує Укртрансбезпека. Ця галузь діяльності органу регулюється окремим нормативним актом – постановою Кабінету Міністрів України від 8 листопада 2006 року № 1567 «Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті». Документом визначено процедуру здійснення державного контролю за додержанням суб'єктами господарювання, які провадять діяльність у сфері автомобільного транспорту, вимог законодавства про автомобільний транспорт, норм і стандартів щодо організації перевезень

пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, норм міжнародних договорів про міжнародне автомобільне сполучення, виконанням умов перевезень, визначених дозволом на перевезення на міжобласних автобусних маршрутах, вимог Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, дотриманням габаритно-вагових параметрів, наявністю дозвільних документів на виконання перевезень і відповідністю виду перевезень, відповідних ліцензій, внесенням перевізниками-нерезидентами платежів за проїзд автомобільними дорогами [371].

Основною контрольно-наглядовою процедурою, відповідно до цього Порядку, є рейдові перевірки. Зазначимо, що графік проведення рейдових перевірок складає та затверджує керівник Укртрансбезпеки або її територіального органу з урахуванням стану аварійності, періоду, що минув від попередньої перевірки, забезпечення належного рівня транспортного обслуговування в окремих регіонах, інформації про діяльність осіб, які незаконно надають послуги з перевезень, перевірки дотримання умов перевезень, визначених дозволом (договором) на перевезення, та інших обставин [371].

Рейдову перевірку транспортних засобів проводять у будь-який час на окремо визначених ділянках дороги, маршрутах руху, автовокзалах, автостанціях, автобусних зупинках, місцях посадки та висадки пасажирів, стоянках таксі й транспортних засобів, місцях навантаження та розвантаження вантажних автомобілів, місцях здійснення габаритно-вагового контролю, під час виїзду з підприємств та місць стоянки, на інших об'єктах, які використовують суб'єкти господарювання для забезпечення діяльності автомобільного транспорту [371].

У разі виявлення порушення вимог і стандартів у сфері безпеки на автомобільному транспорті контролюючий орган має право винести постанову про накладення адміністративно-господарського штрафу, а також спеціальний обов'язковий до виконання припис щодо усунення порушень законодавства про

автомобільний транспорт [371].

Контрольно-наглядові процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті також реалізує МВС України в особі структурних підрозділів Національної поліції України, а саме патрульної служби.

Ключовими завданнями цієї служби є:

- забезпечення публічного порядку та громадської безпеки;
- забезпечення безпеки осіб, захисту їх прав, свобод і законних інтересів;
- створення стану захищеності життєво важливих інтересів суспільства, сконцентрованих у його матеріальних і духовних цінностях, нормальних умов життєдіяльності людини, діяльності підприємств, установ, організацій;
- запобігання кримінальним, адміністративним правопорушенням;
- попередження, виявлення й припинення кримінальних та адміністративних правопорушень, випадків насильства в сім'ї, а також виявлення причин та умов, що сприяють їх учиненню, тощо [364].

Крім того, на патрульну службу покладається здійснення цілодобових патрулювань відповідної території обслуговування, зокрема з метою контролю за дотриманням правил дорожнього руху, забезпечення його безпеки, регулювання – за необхідності, а також запобігання, припинення, документування правопорушень у цій сфері та притягнення до відповідальності винних у їх учиненні осіб [364].

У цьому разі патрулювання можна вважати окремою контрольно-наглядовою процедурою, спрямованою на забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. У межах її провадження на представників патрульної поліції покладається широкий спектр можливостей. Так, вони мають право:

- перевіряти в громадян у разі підозри в учиненні ними правопорушень документи, що посвідчують їх особу, а також інші документи в передбачених законом випадках;
- здійснювати в установленому законодавством порядку особистий огляд, огляд речей і документів, транспортного засобу й вантажу;

– під час здійснення патрулювання на транспортному засобі включати спеціальні світлові, звукові сигнали, а також у виняткових випадках не дотримуватися вимог правил дорожнього руху;

– обмежувати або забороняти в разі затримання правопорушників при аваріях, інших надзвичайних обставинах, що загрожують життю і здоров'ю людей, рух транспортних засобів і пішоходів на окремих ділянках вулиць і автомобільних доріг відповідно до законодавства;

– затримувати й забезпечувати доставлення транспортних засобів для тимчасового зберігання відповідно до законодавства тощо [364].

Вартий уваги інший аспект адміністративних процедур, які реалізовує поліція. Згідно з ним, метою останніх є виявлення та притягнення до відповідальності осіб, винних у вчиненні правопорушень у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Так, Національна поліція, відповідно до КУпАП, в особі уповноважених підрозділів патрульної служби розглядає справи про адміністративні правопорушення щодо порушень:

- правил дорожнього руху;
- правил паркування транспортних засобів;
- правил, що забезпечують безпеку руху транспорту;
- правил користування засобами транспорту;
- правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на транспорті, тощо [176].

Не менш вагоме значення мають контрольно-наглядові процедури, реалізацію яких спрямовано на регулювання діяльності вищенаведених контрольно-наглядових органів у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті з метою забезпечення якості, ефективності їх роботи, утвердження в ній принципів верховенства права й законності.

Одним із головних контрольно-наглядових органів регулювання діяльності суб'єктів проведення адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є Кабінет Міністрів України – вищий орган у системі органів виконавчої влади. КМУ виконує свої

функції безпосередньо та через міністерства, а також інші органи виконавчої влади. До завдань Кабінету Міністрів належать спрямування та координація роботи міністерств, інших органів виконавчої влади, а також здійснення контролю за їх діяльністю [397].

Значущість цієї функції полягає в тому, що КМУ контролює діяльність Міністерства інфраструктури України та Міністерства внутрішніх справ, у межах яких діють центральні органи виконавчої влади, що реалізують найважливіші контрольно-наглядові адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Контроль за їх діяльністю Кабінет Міністрів України здійснює через відповідного Міністра й керівників центральних органів.

Слід зауважити, що ланка внутрішнього контролю є досить складною. Так, наприклад, відповідно до положень Закону України «Про центральні органи виконавчої влади», очільник Міністерства, до складу якого входить Укртрансбезпека або Національна поліція, має право здійснювати низку контрольно-наглядових повноважень і процедур, згідно з якими він:

- погоджує структуру апарату центрального органу виконавчої влади;
- видає обов'язкові до виконання центральними органами виконавчої влади накази й доручення з питань, що належать до сфери діяльності центрального органу виконавчої влади;
- погоджує призначення на посади та звільнення з посад керівників і заступників керівників самостійних структурних підрозділів апарату центрального органу виконавчої влади, діяльність якого спрямовується та координується ним;
- погоджує призначення на посади та звільнення з посад керівників і заступників керівників територіальних органів центрального органу виконавчої влади;
- ініціює питання щодо притягнення до дисциплінарної відповідальності керівників структурних підрозділів апарату центрального органу виконавчої влади, його територіальних органів та їх заступників, а також керівників

підприємств, установ, організацій, що належать до сфери його управління;

– ініціює питання щодо проведення службового розслідування стосовно керівника центрального органу виконавчої влади, його заступників, інших державних службовців і працівників апарату центрального органу виконавчої влади та його територіальних органів, підприємств, установ та організацій, що належать до сфери його управління;

– приймає рішення щодо проведення перевірки діяльності центрального органу виконавчої влади та його територіальних органів;

– заслуховує звіти про виконання покладених на центральний орган виконавчої влади функцій тощо [418].

Важливу роль у контролі й нагляді за діяльністю Укртрансбезпеки та Національної поліції у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті відіграють керівники цих органів. Відповідно до наведеного Закону, керівник центрального органу виконавчої влади в межах компетенції організовує та контролює виконання в апараті центрального органу виконавчої влади, його територіальних органах Конституції та законів України, актів Президента України, Кабінету Міністрів України, наказів міністерств [418].

Крім керівника центрального органу виконавчої влади, повноваження щодо здійснення контрольних-наглядових процедур в середині системи органів, які забезпечують безпеку на автомобільному транспорті, також мають відповідні внутрішньоструктурні підрозділи. Наприклад, якщо говорити про Національну поліцію, то до таких органів можна віднести керівників територіальних сервісних центрів МВС і начальника Департаменту патрульної служби МВС. У структурі Укртрансбезпеки контрольні-наглядові процедури здійснюються на рівні територіальних підрозділів цієї служби, зокрема очільників територіальних управлінь [364].

Варто також зауважити, що контроль і нагляд за діяльністю органів, які займаються забезпеченням безпеки на автомобільному транспорті, виражаються у проведенні конкретних контрольних-наглядових процедур. Зокрема, у сфері координації роботи Національної поліції проводять такі види

адміністративних процедур, спрямованих на перевірку службової діяльності:

1) інспектування – перевірка службової діяльності органів (підрозділів) поліції за всіма напрямками роботи;

2) контрольна перевірка – перевірка службової діяльності органів (підрозділів) поліції за всіма напрямками роботи й результатів заходів, ужитих для усунення недоліків, виявлених під час проведення попереднього інспектування;

3) план-завдання – заздалегідь складений перелік питань, за яким буде здійснено перевірку діяльності органів (підрозділів) поліції;

4) цільова перевірка – перевірка службової діяльності органів (підрозділів) поліції, яка охоплює один або декілька напрямів роботи [350].

Існує й особливий вид контрольно-наглядових процедур – позапланові перевірки, які здійснюють виключно за наявності однієї з трьох обставин:

– установлення фактів, які є підставою для проведення службового розслідування щодо керівників органів (підрозділів) поліції;

– обґрунтованого звернення фізичних або юридичних осіб про порушення посадовими особами органів (підрозділів) поліції вимог законодавства;

– за дорученням Президента України, Кабінету Міністрів України, Міністра внутрішніх справ України [350].

У сфері діяльності Укртрансбезпеки адміністративні процедури, спрямовані на контроль і нагляд за вказаною діяльністю, здійснюють у формі:

– перевірок діяльності органу та його територіальних підрозділів;

– розробки й затвердження планів роботи Укртрансбезпеки;

– скликання та проведення нарад із питань діяльності органу тощо [359].

Таким чином, аналіз сутності й місця контрольно-наглядових адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті засвідчив, що цей тип діяльності уповноважених державних органів спрямований на реалізацію важливих цілей та є невід’ємною складовою сектору безпеки використання автомобільного транспорту. Порівняно з іншими адміністративними процедурами, контрольно-наглядові найбільше виражають

владний вплив держави в цій сфері, що зумовлено можливістю застосування юридичних санкцій до порушників відповідних легальних режимів у межах реалізації зазначених процедур.

З огляду на значущість указаних адміністративних процедур, на нашу думку, було б доцільно певним чином уніфікувати нормативну правову базу в цій сфері шляхом видання спільного нормативного акта органами, які безпосередньо беруть участь у забезпеченні безпеки на автомобільному транспорті, у якому було б:

– по-перше, чітко розподілено функції із забезпечення безпеки на автомобільному транспорті між органами задля унеможливлення дублювання повноважень;

– по-друге, закріплено повноваження єдиного міжвідомчого органу, який би досліджував і встановлював пріоритетні напрями з питань контролю та нагляду із забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;

– по-третє, визначено види спільних адміністративних контрольно-наглядових процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та порядки їх проведення.

Висновки до розділу 3

Запропоновано визначити поняття адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті як нормативно встановлені групи адміністративних дій, які здійснюють суб'єкти, уповноважені відповідно до свого правового статусу на їх реалізацію, із метою забезпечення та підтримки належного рівня безпеки на автомобільному транспорті.

Установлено, що характерними особливостями адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є: а) суворі адміністративно-правова належність; б) чітко визначене коло суб'єктів реалізації; в) спрямованість на досягнення конкретних цілей;

г) офіційне документальне вираження; д) системність.

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.

Доведено, що реєстраційні процедури у 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 юридично значущих фактів, які породжують, продовжують чи припиняють правові відносини, що мають значення в контексті забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

На підставі аналізу конкретних прикладів реєстраційних процедур встановлено таке: а) суб'єктами їх реалізації є підрозділи Державної служби України з безпеки на транспорті та сервісні центри МВС України; б) метою їх реалізації є посвідчення юридичних фактів, які стосуються сфери безпеки на автомобільному транспорті; в) вони є об'єктом постійного впровадження інформаційних технологій, через що підвищується ефективність і швидкість їх реалізації.

З'ясовано, що дозвільні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті – це комплекс послідовних адміністративних дій, які реалізуються в межах діяльності спеціально уповноважених державно-владних органів (суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті), спрямованих на вирішення питання стосовно надання чи відмови в наданні юридичній або фізичній особі виключного права 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).

Аргументовано позицію про те, що контроль і нагляд у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті становлять єдину категорію, реалізація якої здійснюється за допомогою контрольно-наглядових процедур, які передбачають координаційно-регулятивний вплив на суб'єктів, що провадять діяльність, пов'язану з безпекою на автомобільному транспорті, забезпечення її відповідності нормам і стандартам, попередження, а в разі вчинення – притягнення до відповідальності осіб, які вчинили правопорушення в зазначеній сфері, а також забезпечення законності в межах системи контрольно-наглядових органів під час реалізації ними встановлених законом повноважень.

Запропоновано впорядкувати законодавство, що регулює контрольно-наглядові процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, шляхом розроблення та прийняття єдиного нормативно-правового акта в цій галузі, у якому доцільно: а) чітко розподілити функції між органами, які мають контрольно-наглядові повноваження, із метою недопущення їх дублювання; б) закріпити правовий статус єдиного міжвідомчого органу, що дозволив би визначати найбільш пріоритетні напрями діяльності всіх інших відомств у сфері контролю та нагляду із забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; в) визначити види й порядок реалізації спільних контрольно-наглядових процедур у вказаній галузі.

РОЗДІЛ 4

НАПРЯМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

4.1. Забезпечення безпеки дорожнього руху як складова забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

Згідно з Конституцією України, у нашій державі життя та здоров'я людини визнано найвищими соціальними цінностями [186]. Важливість наведених конституційних приписів, їх пріоритет у діяльності уповноважених державою суб'єктів є безперечними. Держава покликана забезпечити належне функціонування механізмів, дія яких спрямована на гарантування безпеки людини та громадянина, недопущення виявів посягання на їхнє життя і здоров'я. Проте на сьогодні показники смертності й травматизму серед населення України залишаються високими, що зумовлено низкою чинників, ключовим з яких є низький рівень безпеки дорожнього руху.

Так, в Україні рівень смертності й травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є одним із найвищих у Європі, а стан організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай незадовільним, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти Всесвітньої організації охорони здоров'я, Світового банку й інших поважних міжнародних інституцій. Зокрема, протягом 2011–2016 років у нашій державі зареєстровано близько 170,8 тис. дорожньо-транспортних пригод із постраждалими, у яких загинуло 26,7 тис. і травмовано 210,4 тис. осіб. 2016 року зафіксовано зростання кількості дорожньо-транспортних пригод на 5,1 % і травмованих у них осіб на 6,4 % порівняно з 2015 роком. У Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затвердженій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 року № 481-р, зауважено, що понад 42,6 % загиблих у ДТП 2016 року – це пішоходи й велосипедисти. Причому наголошено на

тому, що за останній шестирічний період на дорогах України загинуло 1,4 тис. дітей віком до 18 років, а дорожньо-транспортні пригоди в Україні є першою за поширеністю причиною смерті молоді віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю причиною смерті дітей віком від 5 до 14 років [413]. Крім того, науковці констатують, що негативні наслідки нерозв'язаних проблем автомобілізації призвели до мільйонних людських жертв. Аварійність на дорогах у багатьох країнах сприймають як проблему загальнонаціонального рівня. Зокрема, проведене у Франції опитування населення показало, що серед факторів, які загрожують життю людей, французи ставлять на перше місце дорожньо-транспортні пригоди. Згідно з даними ООН, щорічно на дорогах у всьому світі гине не менше ніж 250 тис. осіб і понад 10 млн отримують поранення [139].

Наведені дані свідчать про те, що однією з найважливіших складових забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є такий напрям, як забезпечення безпеки дорожнього руху. Зазначимо, що повноцінна характеристика вказаного напрямку забезпечення безпеки на автомобільному транспорті має бути здійснена з урахуванням аналізу сутності дефініції «забезпечення безпеки дорожнього руху». Ця дефініція ґрунтується на категорії «дорожній рух» [467]. Попри поширеність у положеннях нормативно-правових актів, означена категорія не набула належного законодавчого закріплення. Ідеться, зокрема, про такі нормативно-правові акти, як: Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року, який визначає правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху й охорони навколишнього природного середовища [342]; Закон України «Про автомобільні дороги» від 8 вересня 2005 року, у якому окреслено правові, економічні, організаційні й соціальні засади забезпечення функціонування автомобільних доріг, їх будівництва, реконструкції, ремонту й утримання в інтересах держави та користувачів автомобільних доріг [325]; Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року, що містить правові, економічні,

організаційні та соціальні основи діяльності транспорту [414]; Закон України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 року, який закріплює засади організації та діяльності автомобільного транспорту [324]; Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» від 18 вересня 1991 року, який визначає правові засади забезпечення фінансування витрат, пов'язаних із будівництвом, реконструкцією, ремонтом та утриманням автомобільних доріг загального користування та сільських доріг України [340]; постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, якою затверджено Правила дорожнього руху [403]. Попри те, що зазначені акти регулюють доволі вузьку сферу суспільних відносин, пов'язаних із дорожнім рухом, сутність останнього в них не визначено. На цій законодавчій прогаліні неодноразово наголошували вчені-правознавці.

Так, наприклад, досліджуючи особливості управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху, М. М. Долгополова стверджує, що поняття дорожнього руху не визначено в жодному нормативно-правовому акті. Причому науковець акцентує увагу на тому, що йдеться саме про дефініцію зазначеної категорії, а не про поняття, оскільки існує дві можливості репрезентувати останнє, зробити його доступним для розуміння: за допомогою терміна – словесної номінативної одиниці та за допомогою дефініції – певним чином побудованої фрази [127]. Щодо наведеної позиції варто зауважити, що на сьогодні не існує одностайності стосовно сутності категорії «дорожній рух» і серед учених-правознавців.

Найпростіший підхід до тлумачення досліджуваного явища передбачає здійснення його семантичного аналізу. З огляду на таку позицію вказана категорія утворена шляхом зіставлення двох слів – «дорожній» і «рух». Авторський колектив тлумачного словника сучасної української мови зазначає, що слово «дорожній» слід тлумачити в значенні: стосовно дороги; призначений для дороги; який перебуває в дорозі; той, хто перебуває в дорозі. Або ж як прикметник до слова «дорога», тобто: смуга землі, якою їздять і ходять; смуга, що лишається як слід після руху кого-, чого-небудь; місце для проходу,

проїзду; доступ куди-небудь, можливість потрапити куди-небудь; перебування в русі; під час руху, подорожування куди-небудь; правильний напрямок руху кого-небудь; напрям діяльності, шлях розвитку [83]. Водночас слово «рух» тлумачать у багатьох значеннях, зокрема як: спосіб існування матерії, який полягає в безперервній зміні всього суцього та виявляється в безпосередній єдності перервності й неперервності простору та часу; процес розвитку, унаслідок чого відбувається зміна якості предмета, явища тощо, перехід від одного якісного стану до іншого; зміна положення кого-, чого-небудь унаслідок обертання, коливання, переміщення тощо; переміщення транспорту, ходьба в різних напрямках тощо. Учені зрештою зазначають, що дорожній рух – це процес руху дорогами транспортних засобів та учасників дорожнього руху [83].

Результати семантичного аналізу досліджуваного явища засвідчують, що воно наділене динамічними характеристиками, адже є процесом, а також має просторові межі – певну територію (дорогу). Причому такий процес пов'язаний із залученням до нього транспортних засобів та учасників дорожнього руху. Однак у наведеному контексті ігнорується така складова, як нормативно-правове регулювання дорожнього руху, тобто правові приписи, відповідно до яких він відбувається. Звісно, такий підхід до визначення сутності дорожнього руху притаманний оперуванню цією категорією на побутовому рівні.

Так, наприклад, у своєму дослідженні М. М. Долгополова дійшла висновку, що дорожній рух слід розглядати як систему елементів живої та неживої природи, що функціонує в умовах, які залежать від рівня сучасної техніки, стану внутрішнього середовища й можливостей людини. Крім того, дорожній рух становить процес, під час якого здійснюється регулювання динамічних зв'язків у межах єдності трьох складових: людина, транспортний засіб, дорога [127]. І хоча в наведеному визначенні вдало підкреслено сполучення основних компонентів дорожнього руху, можна констатувати ігнорування питання щодо нормативно-правового регулювання цих процесів.

Аналіз фахової юридичної літератури свідчить про наявність позицій, які, навпаки, цілком ототожнюють дорожній рух із його нормативно-правовим

регулюванням. Зокрема, авторський колектив енциклопедичного юридичного словника сутність категорії «дорожній рух» визначає через категорію «правила дорожнього руху», тлумачачи останню як нормативний акт, який регулює єдиний порядок дорожнього руху на території України. Причому дослідники вказують, що зміст правил дорожнього руху становлять норми трьох груп: норми, що встановлюють права й обов'язки учасників дорожнього руху; норми, які містять вимоги до технічного стану й обладнання транспортних засобів, номерних, розпізнавальних знаків, написів і позначень; норми, що стосуються організації та регулювання дорожнього руху [82]. Наведене визначення досліджуваної категорії, безперечно, є надто вузьким, адже йдеться лише про таку складову дорожнього руху, як здійснення його нормативно-правової регламентації, тобто про норми права, що в сукупності визначають правила, відповідно до яких виникають, розвиваються, видозмінюються та припиняються вказані суспільні відносини.

Тому більш доречною виглядає позиція авторського колективу навчального посібника «Адміністративна відповідальність та провадження в справах про адміністративні правопорушення», які однією з основних ознак дорожнього руху називають те, що переміщення людей самостійно, на тваринах або на транспортних засобах регламентовано спеціальними правовими нормами. Крім того, учені виокремлюють низку інших важливих ознак дорожнього руху: дорожній рух пов'язаний із пересуванням людей, переміщенням вантажів механічними транспортними засобами та за допомогою тварин, а також осіб без транспортних засобів; це переміщення відбувається на дорогах; організацію дорожнього руху регулює значна кількість суб'єктів, чільне місце серед яких посідають працівники поліції; таку діяльність реалізують за допомогою спеціальних технічних засобів; загальні правила дорожнього руху й адміністративну відповідальність визначають органи державної влади залежно від їх компетенції [9]. Наведені ознаки повною мірою можуть охарактеризувати дорожній рух як цілісне багатоаспектне явище. Однак слід зауважити, що за відхилення від встановлених правил поведінки в

цій сфері законодавством передбачено міру юридичної відповідальності, причому не лише адміністративну, а й кримінальну.

На думку О. Ю. Салманової, дорожнім рухом слід вважати нормативно врегульовану діяльність, у результаті якої здійснюється пересування людей і вантажів дорогами за допомогою транспортних засобів або без них [442]. Схожим є підхід до визначення сутності дорожнього руху, відповідно до якого він передбачає переміщення людей і вантажів механічними транспортними засобами, а також осіб без транспортних засобів дорогами, регламентований спеціальними правовими нормами, а також урегульований спеціальними технічними засобами й державними органами [9]. Така позиція щодо тлумачення дорожнього руху виглядає дещо обмеженою, оскільки його визначено лише як переміщення (діяльність із переміщення) людей та об'єктів матеріального світу. Водночас поза увагою залишається те, що в такому процесі бере участь значна кількість суб'єктів, діяльність яких спрямована на досягнення конкретного результату, задля чого вони реалізують свої права й обов'язки (повноваження). Інакше кажучи, дорожній рух слід розглядати як суспільні відносини.

Так, цілком слушною є позиція С. М. Гусарова стосовно того, що в процесі діяльності люди вступають у відносини, які за своєю природою є суспільними. Ці відносини певним чином упорядковуються державою в інтересах суспільства й набувають змісту налагодженої системи. Підсумком таких міркувань стає важливий висновок про те, що дорожній рух – це передусім певна сфера суспільних відносин, яка виникає задля задоволення соціальних і виробничих інтересів як власне суспільства, так і його членів [109]. У цьому контексті слід зауважити, що сутність категорії «дорожній рух» визначається, хоча й частково, крізь призму суспільних відносин у законопроектній роботі.

Зокрема, із метою розв'язання наявних в Україні проблем дорожнього руху шляхом запровадження комплексних законодавчих змін, які покликані забезпечити безпеку руху на всіх рівнях і позитивно вплинути на основні

складові дорожнього руху (його учасників, транспортні засоби, дороги) [317], суб'єктом законодавчої ініціативи на розгляд Верховної Ради України було подано проєкт Закону України «Про дорожній рух та його безпеку» від 26 вересня 2016 року № 5184. Цей документ визначає правові та соціальні засади дорожнього руху, його безпеки в Україні, а також спрямований на захист життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників дорожнього руху й охорони довкілля. У ст. 6 (визначення термінів) законопроєкту сутність дорожнього руху потлумачено як процес руху дорогами й іншими місцями, де це не заборонено вказаним Законом, транспортних засобів та учасників дорожнього руху, а також пов'язаних із ним суспільних відносин [343].

Запропоноване суб'єктом законодавчої ініціативи визначення досліджуваної категорії, на нашу думку, має низку недоліків. Так, по-перше, у ньому відсутні згадки про нормативно-правове регулювання окресленого процесу. По-друге, у межах визначення сутності дорожнього руху першочергово взято до уваги те, що він є процесом, який із позиції семантики визначають як послідовну зміну станів у закономірному порядку; перебіг розвитку чого-небудь; сукупність послідовних дій, засобів, спрямованих на досягнення певного наслідку [83]. Водночас згадку про суспільні відносини наведено лише наприкінці визначення. Вважаємо, що за такого підходу порушено логіку сприйняття відповідного явища, оскільки такий процес наявний у межах відповідних суспільних відносин. Тому більш вдалим виглядає підхід, відповідно до якого дорожній рух становить сукупність суспільних відносин, які виникають під час просторового переміщення людей і вантажів дорогами за допомогою транспортних засобів або без них, а також у процесі управління умовами цього переміщення [127; 223]. Причому запропоноване вище визначення потребує уточнення в частині використання конструкції «за допомогою транспортних засобів або без них».

Використання такої конструкції широко представлено на сторінках фахової літератури, зокрема у визначеннях сутності досліджуваної категорії,

які було наведено вище. Проте вважаємо, що в аспекті визначення сутності дорожнього руху використання цієї конструкції втрачає сенс, оскільки вказані суспільні відносини наявні незалежно від того, використовують транспортні засоби чи ні. Як цілком слушно зауважує О. М. Шевчук, така ситуація є небажаною, адже порушується методологічний принцип під назвою «лезо Оккама», згідно з яким неприпустимим є «множення понять» [593]. Тобто використання наведеної конструкції перевантажує визначення сутності категорії «дорожній рух», оскільки вказує на її необов'язкові елементи. Доречною є позиція В. Б. Пчеліна стосовно того, що в такому разі визначення сутності відповідного явища стає надто громіздким і набуває формально-юридичного характеру [427].

Аналіз вищенаведеного матеріалу дає змогу виокремити ознаки, що можуть слугувати підґрунтям для визначення сутності дорожнього руху, а саме: він передбачає сукупність різноаспектних суспільних відносин; урегульований правовими нормами різної юридичної сили; такі суспільні відносини виникають, розвиваються та видозмінюються у зв'язку з необхідністю переміщення людини й вантажів; таке переміщення відбувається в чітких просторових межах – автомобільними дорогами. Згідно з таким підходом, сутність дорожнього руху можна визначити як законодавчо регламентовану сукупність суспільних відносин, які виникають, розвиваються, видозмінюються у зв'язку з переміщенням автомобільними дорогами людей і вантажів.

Визначаючи сутність дорожнього руху як сукупності суспільних відносин, ми спеціально акцентували увагу на їх різноплановості. Зокрема, відносини у сфері дорожнього руху пов'язані з відносинами, що безпосередньо не стосуються переміщенням людей і вантажів, а мають допоміжний характер. Тобто зі сферою дорожнього руху пов'язана низка відносин, спрямованих на забезпечення його функціонування. Прикладами можна вважати відносини щодо: підготовки (перепідготовки) водіїв; видачі дозвільних документів; надання адміністративних послуг; підтримання автомобільних доріг у належному стані; проведення будівельних робіт; розвитку інфраструктури

тощо. Причому провідне місце в сукупності таких відносин посідають ті, що пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху, оскільки саме вони спрямовані на збереження життя людини, зменшення рівня травматизму внаслідок настання дорожньо-транспортних пригод. Так, С. М. Гусаров цілком слушно зауважує, що впорядкованість дорожнього руху можна констатувати лише тоді, коли він безпечний [109].

На законодавчому рівні сутність безпеки дорожнього руху також не розкрито. Спробу усунення вказаного недоліку нормативно-правової регламентації в зазначеній сфері суспільних відносин було здійснено в законопроекті № 5184, у ст. 6 якого вказано, що безпека дорожнього руху – стан процесу (системи) дорожнього руху, що визначає ступінь (рівень) захищеності його учасників від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків [343]. Такий підхід до визначення сутності безпеки дорожнього руху навряд чи можна визнати вдалим. Зокрема, у висновку Головного науково-експертного управління апарату Верховної Ради України на проект Закону України «Про дорожній рух та його безпеку» від 30 березня 2017 року зазначено, що визначення сутності терміна «безпека дорожнього руху» виглядає редакційно невдалим і складним для сприйняття, оскільки процес означає певні зміни чи будь-який рух, який характеризується змінами певних одиниць виміру, натомість стан є сталою величиною. Крім того, слово «система» не є синонімом слова «процес» [84].

Загалом погоджуючись із наведеним висновком щодо законопроекту № 5184, зазначимо, що визначення сутності забезпечення дорожнього руху як стану захищеності учасників дорожнього руху є досить вузьким підходом. Зокрема, відповідно до Правил дорожнього руху, які затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, учасник дорожнього руху – це особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному [403]. Тобто в запропонованому варіанті небезпека, наявна під час дорожнього руху, може мати вплив лише на

осіб, які безпосередньо беруть у ньому участь. Як слушно зауважує Х. П. Ярмач, у процесі дорожнього руху реалізуються політичні, економічні й культурні інтереси держави та суспільства загалом [612]. Крім цього, наведений суб'єктом законодавчої ініціативи підхід до визначення сутності забезпечення безпеки дорожнього руху не враховує нормативно-правову регламентацію зазначеного стану.

Саме тому більш вдалою виглядає позиція авторського колективу навчального посібника «Адміністративна відповідальність та провадження в справах про адміністративні правопорушення», підготовленого за загальною редакцією О. В. Кузьменко, який сутність безпеки дорожнього руху визначає як стан захищеності життя, здоров'я людей, їхніх інтересів, інтересів інших осіб під час переміщення людей і вантажів гужовими та механічними транспортними засобами, а також без транспортних засобів дорогами, який регламентовано спеціальними правовими нормами, урегульовано спеціальними технічними засобами й державними органами [9].

Слід зауважити, що наведене визначення є надто громіздким з огляду на окреслені вище причини. Крім того, дещо сумнівною виглядає конструкція «людей та інших осіб». У цьому випадку більш вдалим виглядає використання єдиного терміна – «осіб». Також вважаємо, що визначення сутності дорожнього руху через таку категорію, як «стан», потребує деяких уточнень. Зокрема, з точки зору семантики слово «стан» тлумачать таким чином: обставини, умови, у яких хто-, що-небудь перебуває, існує; ситуація, зумовлена певними обставинами, умовами; сукупність ознак, рис, що характеризують предмет, явище в цей момент відповідно до певних вимог якості, ступеня готовності тощо [83]. Тобто про безпеку дорожнього руху можна казати як про стан лише в межах окремо взятого часового проміжку, що не характеризує його як цілісне динамічне явище. Інакше кажучи, у межах визначення безпеки дорожнього руху як стану її можна охарактеризувати як явище статичне, незмінне. У цьому контексті доречно зазначити, що Україна є однією з найбільш небезпечних країн для учасників дорожнього руху. За роки незалежності на її дорогах

трапилося понад 1 млн дорожньо-транспортних пригод, у яких загинуло понад 169 тис. та було травмовано майже 1 млн 200 тис. громадян. Кожен третій загиблій – дитина або молода людина віком від 5 до 29 років. Україна втрачає на дорогах свій працездатний потенціал, а щорічні економічні збитки від численних дорожніх аварій становлять, згідно з оцінками Світового банку, близько 5 млрд доларів США [317]. Аналіз наведеного матеріалу свідчить, що безпека дорожнього руху в Україні є явищем, стан якого щороку погіршується. Саме тому вважаємо, що безпеку дорожнього руху необхідно розглядати як сукупність суспільних відносин із характерним для них складом – суб'єктом, об'єктом і змістом.

Так, окремі вчені-правознавці розглядають сутність безпеки дорожнього руху через призму правовідносин. Зокрема, на думку Х. П. Ярмачі, безпека дорожнього руху – це система суспільних відносин, яка формується у сфері дорожнього руху з метою задоволення потреб його учасників у переміщенні, відображає ступінь захищеності цих учасників і держави від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків [612]. Проте й це визначення має низку недоліків, про які вже йшлося вище: відсутність вказівки щодо здійснення нормативно-правового регулювання цих суспільних відносин; суб'єктами, чий інтереси повинні бути задоволені, названо лише учасників дорожнього руху, хоча далі в тексті йдеться також про державу.

Аналіз наведеного матеріалу дає змогу визначити сутність безпеки дорожнього руху як сукупність нормативно врегульованих суспільних відносин, які виникають і розвиваються щодо дорожнього руху між його учасниками, державою в особі уповноважених нею суб'єктів задля недопущення й усунення загроз охоронюваних законом інтересів суспільства й окремих індивідів, що виникають унаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Сутність забезпечення безпеки дорожнього руху доцільно визначити з урахуванням змісту наведеної дефініції, а також власне категорії «забезпечення». Останню авторський колектив тлумачного словника сучасної української мови розкриває як: постачаючи щось у достатній кількості,

задовольняти кого-, що-небудь у якихось потребах; надавати кому-небудь достатні матеріальні засоби до існування; створювати надійні умови для здійснення чого-небудь; гарантувати щось; захищати, охороняти кого-; що-небудь від небезпеки [612]. Отже, у досліджуваному контексті категорія «забезпечення» означає, що на безпеку дорожнього руху здійснюють цілеспрямований вплив суб'єкти цих відносин, тобто йдеться про їхню активну діяльність, динамічний процес.

Визначаючи сутність забезпечення безпеки дорожнього руху, учені акцентують увагу саме на діяльності уповноважених суб'єктів. Причому доволі часто перелік таких суб'єктів є надто вузьким. Так, на думку М. М. Долгополової, діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху становить систему дій із забезпечення безпечного переміщення людей і вантажів механічними транспортними засобами, а також людей без транспортних засобів по дорогах, що регламентується спеціальними правовими нормами, регулюється державними органами, а також проходить в умовах реальної небезпеки виникнення обставин, які перешкоджають продовженню цього процесу [127]. Ідеться лише про діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху, що здійснюється державними органами. Як зауважує М. А. Микитюк, суб'єкт владних відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху – це державний орган, наділений компетенцією застосування заходів державного впливу з метою забезпечення прав, свобод і законних інтересів громадян у сфері безпеки дорожнього руху [249]. Дійсно, державні органи посідають чільне місце в такій діяльності. Серед них передусім слід назвати Міністерство внутрішніх справ України і Національну поліцію України.

Правовий статус МВС України визначено в Положенні про Міністерство внутрішніх справ України, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 року № 878. Завданнями цього центрального органу виконавчої влади визначено, поміж іншим, забезпечення охорони прав і свобод людини, інтересів суспільства й держави, протидії злочинності,

підтримання публічної безпеки та порядку, а також надання поліцейських послуг. Причому задля виконання покладених на МВС України завдань цей орган влади: розробляє проекти державних програм із питань забезпечення безпеки дорожнього руху; бере участь у формуванні й забезпеченні наукової та науково-технічної політики держави у сфері безпеки дорожнього руху [361]. Водночас правовий статус поліції закріплено в Законі України «Про Національну поліцію» від 2 липня 2015 року. Аналіз положень цього нормативно-правового акта свідчить про те, що органи поліції наділені значним обсягом повноважень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, згідно з якими поліція: здійснює превентивну та профілактичну діяльність, спрямовану на запобігання вчиненню правопорушень; виявляє причини й умови, що сприяють учиненню кримінальних та адміністративних правопорушень, уживає в межах своєї компетенції заходів для їх усунення; у випадках, визначених законом, здійснює провадження у справах про адміністративні правопорушення, приймає рішення про застосування адміністративних стягнень і забезпечує їх виконання; регулює дорожній рух і здійснює контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі; здійснює супроводження транспортних засобів у випадках, визначених законом; видає відповідно до закону дозволи на рух окремих категорій транспортних засобів; у випадках, визначених законом, видає та погоджує дозвільні документи у сфері безпеки дорожнього руху тощо [400]. Зазначені повноваження закріплено також у Положенні про Національну поліцію, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 року № 877 [363].

Саме державні органи в межах забезпечення безпеки дорожнього руху уповноважені вживати відповідних заходів. Зокрема, як зазначає Я. І. Хом'як, система забезпечення дорожнього руху – це регламентована нормативними документами сукупність взаємопов'язаних організаційних, соціальних, економічних і технічних заходів, методів та засобів, спрямованих на забезпечення й підтримку необхідного рівня безпеки перевезення пасажирів і

вантажів [580]. Не маючи на меті розкрити сутність та особливості кожного з таких заходів, зазначимо, що чільне місце серед них посідає адміністративний примус.

Поняття адміністративного примусу у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху тлумачать як діяльність уповноважених державних органів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом офіційного застосування відносно фізичних і юридичних осіб, незалежно від їх волі та бажання, заходів у вигляді моральних, особистих, майнових, організаційних обмежень прав, свобод, законних інтересів задля профілактики, припинення порушень правил дорожнього руху, притягнення винних осіб до юридичної відповідальності, попередження та ліквідації надзвичайних обставин у цій сфері [249]. Причому вважаємо, що діяльність державних органів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху не має й не повинна обмежуватися лише реагуванням у вигляді застосування примусових заходів, це можуть бути й заохочувальні заходи.

У цьому контексті слушною є позиція О. Ю. Салманової, згідно з якою особи, що правомірно діють у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, – це фактично всі громадяни (у тому числі учасники дорожнього руху), що дотримуються вимог нормативно-правових актів і прав інших громадян у цій сфері. Оскільки в уповноважених законом органах ведеться облік тільки осіб, що порушують ці вимоги, то всіх інших громадян апріорі можна було б вважати законослухняними. Позитивна оцінка правомірної поведінки громадян у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху могла б виявлятися у застосуванні до цих осіб заходів заохочення морального, а в деяких випадках – і матеріального характеру [442].

Водночас чинний Закон України «Про дорожній рух» [342], як і Правила дорожнього руху [403], не передбачає жодних заохочень для учасників дорожнього руху. Ця ситуація стала предметом уваги в законопроекті № 5184, ст. 14 якого визначає засади участі міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, підприємств, установ, організацій та об'єднань громадян у

забезпеченні безпеки дорожнього руху. Аналіз положень наведеної норми свідчить, що підприємства, установи й організації всіх форм власності та господарювання розробляють і реалізують заходи для забезпечення та пропаганди безпеки дорожнього руху, проводять у трудових колективах профілактичну роботу з дотримання вимог законодавства про дорожній рух, за згодою з первинними профспілковими організаціями включають до колективних договорів вимоги щодо форм заохочення членів трудового колективу за належне виконання ними обов'язків учасників дорожнього руху, або впливу – за порушення цих обов'язків, установлених законодавством України про дорожній рух [343]. На нашу думку, такі законодавчі ініціативи за умов набрання ними юридичної сили позитивно вплинули б на стан безпеки дорожнього руху, оскільки спонукали б учасників дорожнього руху дотримуватися правових приписів не тільки з позиції настання ретроспективної відповідальності, а й реальної можливості їх заохочення. Звісно, механізми таких заохочень потребують додаткового законодавчого опрацювання й можуть бути досліджені в межах окремої наукової праці.

Наведені позиції свідчать про те, що суб'єктом відносин із забезпечення безпеки дорожнього руху є не лише державні органи, а й власне учасники дорожнього руху, окремі громадяни та їх об'єднання. Деякі науковці, визначаючи сутність забезпечення безпеки дорожнього руху, включають до її змісту окремих суб'єктів. Так, Х. П. Ярмачі стверджує, що забезпечення безпеки дорожнього руху можна визначити як правотворчу, правозастосовну та правоохоронну діяльність державних органів і громадських організацій, наділених контрольно-наглядовими повноваженнями за дотриманням учасниками дорожнього руху, іншими фізичними та юридичними особами загальнообов'язкових правил, нормативів і стандартів, спрямованих на попередження та припинення правопорушень, притягнення правопорушників до відповідальності [612]. Досліджуючи адміністративно-правові засади громадського контролю за діяльністю правоохоронних органів, С. Ф. Денисюк вказує, що участь громадськості в ухваленні рішень щодо забезпечення безпеки

дорожнього руху виявляється в різних формах, серед яких: звернення та запити до державних структур щодо стану забезпечення безпеки дорожнього руху; проведення досліджень стану дотримання прав людини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; підготовка аналітичних звітів про стан забезпечення прав людини; гостре й відкрите реагування на найбільш резонансні випадки порушення прав людини з боку державних органів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; висвітлення в засобах масової інформації порушень прав людини у сфері безпеки дорожнього руху; проведення спільних заходів громадськими організаціями й різними державними структурами у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; створення громадських рад при органах державної влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [121].

Значний обсяг обов'язків щодо забезпечення безпеки дорожнього руху покладено й на безпосередніх його учасників. Наприклад, відповідно до п. 2.3 Правил дорожнього руху, для забезпечення його безпеки водій зобов'язаний: перед виїздом перевірити й забезпечити технічно справний стан і комплектність транспортного засобу, правильність розміщення та кріплення вантажу; бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну, стежити за правильністю розміщення та кріплення вантажу, технічним станом транспортного засобу і не відволікатися від керування цим засобом у дорозі; на автомобілях, обладнаних засобами пасивної безпеки (підголівники, ремені безпеки), користуватися ними та не перевозити пасажирів, не пристебнутих ременями безпеки; під час руху на мотоциклі й мопеді бути в застебнутому мотошоломі та не перевозити пасажирів без застебнутих мотошоломів; не забруднювати проїзну частину та смугу відведення автомобільних доріг; не створювати своїми діями загрози безпеці дорожнього руху; повідомляти дорожньо-експлуатаційним організаціям або уповноваженим підрозділам Національної поліції про виявлені факти створення перешкод для дорожнього руху; не вчиняти дій, унаслідок яких може бути пошкоджено автомобільні дороги та їх складові, а також завдано шкоди користувачам [403].

Отже, однією з основних складових забезпечення безпеки дорожнього руху є суб'єкти цих правових відносин. Закріплені на нормативно-правовому рівні за такими суб'єктами права й обов'язки (повноваження) утворюють зміст таких відносин. Ще одним їх структурним елементом є об'єкт. Зокрема, як відомо, об'єктом правових відносин є матеріальні, духовні й інші соціальні блага, які служать задоволенню інтересів і потреб громадян та їх організацій, щодо яких суб'єкти вступають у правовідносини і здійснюють свої юридичні права та юридичні обов'язки [231]. Фахівці з теорії права наголошують на тому, що об'єкт правовідносин – це те, заради чого вони виникають. Причому якщо об'єкт права – суспільні відносини, що можуть бути предметом регулювання і вимагають такого регулювання, то об'єкт правовідносин – вужче, конкретніше – частка суспільних відносин, елемент (одиниця загального), щодо якого взаємодіють суб'єкти, те, на що спрямовані суб'єктивні юридичні права й обов'язки осіб. Людина, наголошують учені, не може бути об'єктом правовідносин [458].

З огляду на зазначене дещо хибним видається підхід Д. В. Мамчур, який, досліджуючи адміністративно-правові засади забезпечення транспортної дисципліни в державі, стверджує, що об'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху є: усі учасники дорожнього руху; усі транспортні засоби; особи, які здійснюють навчання різних груп населення Правилам дорожнього руху; автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди; обладнання автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів; медичне забезпечення безпеки дорожнього руху; навколишнє природне середовище [232]. Тут прослідковується змішування всіх елементів правових відносин. Водночас об'єктом відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху слід вважати дотримання та підвищення стану безпеки. Виміром такого стану передусім слід вважати якщо не повну відсутність дорожньо-транспортних пригод, що на практиці є недосяжним, то принаймні їх суттєве зменшення, ефективне усунення їх негативних наслідків.

Таким чином, забезпечення безпеки дорожнього руху є однією з

найважливіших складових забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Це пов'язано з тим, що сфера безпеки дорожнього руху безпосередньо впливає на всіх її учасників (як тих, хто здійснює переміщення на автомобільному транспорті, так і без нього). Діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху реалізовує значна кількість суб'єктів, основними з яких є органи державної влади. Таку діяльність провадять задля недопущення або ж значного зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод, усунення їх наслідків. Тому про ефективність забезпечення безпеки на автомобільному транспорті не можна говорити поза забезпеченням безпеки дорожнього руху. Забезпечення безпеки дорожнього руху як складова забезпечення безпеки на автомобільному транспорті – це нормативно врегульована діяльність уповноважених (або зобов'язаних) суб'єктів, спрямована на попередження та недопущення дорожньо-транспортних пригод, усунення їх негативних наслідків шляхом здійснення передбачених законодавством заходів, а також дотримання встановлених у цій сфері правових приписів.

4.2. Особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень пасажирів міським та міжміським транспортом

Автомобільний транспорт у всі часи цілком закономірно вважали джерелом підвищеної небезпеки. Особливо небезпечним такий транспорт стає під час перевезення значної кількості пасажирів. Дослідники цілком слушно зауважують, що людина, яка скористалася послугами транспортного засобу, перебуває в досить небезпечній зоні. З огляду на те, що відносна кількість загиблих від дорожньо-транспортних пригод в Україні в сім-десять разів більша, ніж у розвинених країнах [121], питання, пов'язані із забезпеченням безпеки на автомобільному транспорті під час перевезення пасажирів міським і міжміським транспортом, набувають особливої актуальності. Установлення особливостей забезпечення безпеки в цій сфері суспільних відносин підвищить

ефективність діяльності компетентних суб'єктів, а також дасть змогу сформулювати пропозиції щодо поліпшення нормативно-правового регулювання вказаних правовідносин.

Правовідносини у сфері перевезення пасажирів міським та міжміським транспортом є більш багатоаспектними та складними за своєю суттю, ніж ті, що виникають під час звичайних автомобільних перевезень. Це пов'язано з кількістю джерел їх нормативної регламентації, збільшеним суб'єктним складом, у тому числі кількості осіб, які в них задіяні, а також кількістю видів таких перевезень. Крім того, окреслені правовідносини будуть зазнавати більшого регулятивного впливу з боку уповноважених державою органів і посадових осіб. Усі ці обставини тісно пов'язані з питаннями забезпечення безпеки вказаної сфери суспільних відносин.

Основним нормативно-правовим актом, який визначає правові засади організації та діяльності автомобільного транспорту, зокрема здійснення перевезень пасажирів за допомогою нього, є Закон України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 року. Згідно зі ст. 1 вищенаведеного нормативно-правового акта, пасажирські перевезення – це перевезення пасажирів легковими автомобілями або автобусами. Причому розділ II зазначеного акта законодавства присвячено правовій регламентації внутрішніх перевезень пасажирів. Зокрема, у ст. 35 вказано, що послуги пасажирського автомобільного транспорту поділяють на послуги з перевезення пасажирів автобусами, на таксі та легковими автомобілями на замовлення [414]. Тобто законодавець виділяє три види автомобільного транспорту, за допомогою якого може бути здійснено перевезення пасажирів. Не вдаючись до аналізу сутності кожного із зазначених у положеннях законодавства виду транспорту, зауважимо, що в контексті представленого наукового дослідження для нас найбільший інтерес становить такий вид транспорту, як автобус.

Так, згідно зі ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт», автобусом є транспортний засіб, який за своєю конструкцією та обладнанням

призначений для перевезення пасажирів із кількістю місць для сидіння більше ніж дев'ять із місцем водія включно. Причому слід розрізняти перевезення пасажирів за допомогою автобуса залежно від автобусного маршруту, тобто шляху проходження автобуса між початковим і кінцевим пунктами з визначеними місцями на дорозі для посадки (висадки) пасажирів. Зокрема, ідеться про такі автобусні маршрути, як міський (автобусний маршрут, який не виходить за межі території населеного пункту) та міжміський (автобусний маршрут, який з'єднує населені пункти й протяжність якого перевищує 50 км). Таким чином, залежно від виду сполучень автобусні маршрути поділяють на міські й міжміські [324]. За цим критерієм законодавець виділяє також приміські та міжнародні автобусні маршрути, проте в контексті досліджуваної тематики такі види пасажирських перевезень інтересу для нас не становлять.

У межах усебічного аналізу досліджуваної проблеми слід з'ясувати низку інших критеріїв, відповідно до яких прийнято розрізняти вказані види пасажирських перевезень за допомогою автомобільного транспорту. Так, окрім зазначеного, законодавець називає такий критерій поділу автобусних маршрутів, як вид перевезення. З огляду на вказаний критерій, у ст. 35 Закону України «Про автомобільний транспорт» зафіксовано автобусні маршрути загального користування, спеціальних перевезень і нерегулярних перевезень. Причому перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування може здійснюватись у режимах: звичайному, експресному, маршрутному таксі [324].

Законодавчі положення засвідчують наявність значної кількості видів автомобільних перевезень, які здійснюються за допомогою міського й міжміського транспорту. Від цього залежать особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в окресленій сфері суспільних відносин як загалом, так і відносно окремо взятого різновиду. Так, першою особливістю всіх досліджуваних видів пасажирських перевезень є доволі розгалужена система нормативно-правового регулювання вказаних суспільних відносин, що складається зі значної кількості законодавчих актів. Окрім вказаного вище

Закону, окреслена сфера суспільних відносин урегульована законами України «Про транспорт» [414], «Про дорожній рух» [342], «Про автомобільні дороги» [325], «Про ліцензування видів господарської діяльності» [398] тощо.

Зазначену сферу суспільних відносин також регламентує значна кількість підзаконних нормативно-правових актів, чільне місце серед яких посідають акти Кабінету Міністрів України: Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 [403]; Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року № 176 [388]; Порядок проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 3 грудня 2008 року № 1081 [378]; Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 2 грудня 2015 року № 1001 [355]; Порядок надання пільг водіям з інвалідністю, водіям, які перевозять осіб з інвалідністю, у тому числі транспортними засобами, що належать громадським організаціям осіб з інвалідністю, підприємствам, установам, організаціям, які провадять діяльність у сфері соціального захисту населення, на безоплатне паркування і зберігання транспортних засобів, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 2011 року № 585 [373]; Єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 22 грудня 2010 року № 1166 [344]; Порядок здійснення державного контролю на автомобільному транспорті, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 8 листопада 2006 року № 1567 [371]; постанова Кабінету Міністрів України «Про деякі питання реформування системи державного технічного огляду колісних транспортних засобів» від 9 серпня 2007 року № 1036 [339] тощо.

Крім того, вказану сферу суспільних відносин урегульовано значною кількістю актів центральних органів виконавчої влади, серед яких акти Міністерства інфраструктури України, наприклад: Порядок ведення обліку та здійснення аналізу причин катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод та пожеж на автомобільному та міському електричному транспорті (трамвай, тролейбус), затверджений наказом Мінінфраструктури від 20 квітня 2017 року № 151 [367]; Порядок організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом, затверджений наказом Мінінфраструктури від 15 липня 2013 року № 480 [375]; Порядок технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті, затверджений наказом Мінінфраструктури від 23 червня 2015 року № 231 [383]; Правила надання послуг з технічного обслуговування і ремонту колісних транспортних засобів, затверджені наказом Мінінфраструктури від 28 листопада 2014 року № 615 [387]; Порядок підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту, затверджений наказом Мінінфраструктури від 26 липня 2013 року № 551 [377]; Порядок формування, затвердження та ведення реєстру міжнародних, міжміських та приміських автобусних маршрутів загального користування, затверджений наказом Мінінфраструктури від 20 травня 2013 року № 305 [384], та багато інших.

Аналіз наведеного матеріалу засвідчує, що сферу суспільних відносин із забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень пасажирів міським та міжміським транспортом урегульовано значною кількістю нормативно-правових актів. Причому більшість із них є актами підзаконного характеру, тобто такими, які видані державними органами в межах їх компетенції відповідно до закону або на його основі та на його виконання [83]. Такі акти видають задля конкретизації й трактування положень законодавства. Вони мають необхідну юридичну силу, яка, однак, не така загальна, як у законів [457]. У сукупності такі акти утворюють підзаконний

рівень нормативно-правового регулювання окремо взятої сфери суспільних відносин. Як цілком слушно з цього приводу зауважують учені-адміністративісти, головною перевагою наведеного рівня нормативного регулювання відповідних суспільних відносин є те, що підзаконні нормативно-правові акти, на відмінну від законів, дають змогу оперативніше реагувати на потреби державного життя і вносити відповідні корективи до нього [426; 427].

Погоджуючись із такою позицією, зауважимо, що вона може бути доречною за умов збалансованості законодавства, яке регламентує відповідну сферу суспільних відносин. У досліджуваному випадку очевидним є дисбаланс нормативно-правового регулювання, коли значна кількість правових актів унеможлиблює повноцінне з'ясування всіх нюансів правової регламентації цієї сфери суспільних відносин. Для пересічного громадянина, особливо без відповідної юридичної підготовки, це стає неможливим. Крім того, власне суб'єкт, уповноважений здійснювати нормативно-правову регламентацію суспільних відносин щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезення пасажирів міським та міжміським транспортом, не може відслідкувати всі правові акти, які діють в окресленій сфері, що знаходить вияв, зокрема, у неактуальності деяких із них, використанні застарілої термінології; посиланні на нечинні вже декілька років правові норми й акти законодавства загалом; визначенні повноважень недійсних суб'єктів. Прикладом таких актів є Порядок взаємодії та обміну інформацією між Державною інспекцією України з безпеки на наземному транспорті та Державною автомобільною інспекцією Міністерства внутрішніх справ України, що затверджений спільним наказом Мінінфраструктури та МВС України від 19 вересня 2014 року № 459/977, яким регламентовано механізм взаємодії та обміну інформацією про дорожньо-транспортні пригоди на автомобільному та міському електричному транспорті [374].

Належне нормативно-правове регулювання відносин із забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезення пасажирів міським та міжміським транспортом безпосередньо впливає на ефективність діяльності

уповноважених суб'єктів, визначаючи стан такої безпеки. Саме тому законодавцю необхідно зосередити увагу на цій сфері суспільних відносин, зокрема на сфері функціонування транспорту в Україні. Ідеться про необхідність систематизації законодавства шляхом його кодифікації.

Однією з найактуальніших проблем забезпечення безпеки під час перевезення пасажирів міським та міжміським транспортом є вкрай незадовільний технічний стан цього транспорту. Аналіз ст. 30 Закону України «Про автомобільний транспорт» установлює, що основним обов'язком автомобільного перевізника визнано здійснення перевезення пасажирів, зокрема утримання транспортного засобу в належному технічному й санітарному стані. У ст. 20 зазначеного акта законодавства встановлено, що конструкція й технічний стан транспортних засобів, а також їхні частини мають відповідати законодавчо встановленим вимогам і забезпечувати: безпеку людей, які користуються транспортними засобами чи беруть участь у дорожньому русі; відповідність нормам стосовно викидів забруднювальних речовин, парникових газів, електромагнітних завад, рівню шуму й інших чинників негативного впливу на людину та довкілля; запобігання пошкодженню транспортними засобами доріг та їх облаштування; ефективне використання енергетичних ресурсів, частин та експлуатаційних матеріалів; захист від незаконного використання транспортних засобів і запобігання пошкодженню вантажів; збереження властивостей безпеки від моменту виготовлення транспортного засобу до його утилізації; відповідність іншим вимогам законодавства [324]. Проте під час дослідження особливостей державного контролю на автомобільному транспорті в Україні Г. В. Галімішина цілком слушно відзначає той факт, що серед основних факторів, які обумовлюють високий рівень аварійності на автомобільному транспорті в Україні, вирізняються: збільшення на ринку послуг із перевезення пасажирів кількості суб'єктів малого підприємництва, які не мають належних умов для забезпечення вимог безпечної експлуатації автобусів; невідповідність конструкції та незадовільний технічний стан автобусів [91]. Причому,

здійснивши дослідження особливостей адміністративно-правової кваліфікації порушень водіями правил експлуатації автотранспортних засобів, Г. К. Голубєва дійшла висновку, що значна кількість дорожньо-транспортних пригод у сфері перевезення пасажирів стається внаслідок незадовільного стану автобусів [98].

Так, згідно зі статистичними даними за 2015 рік, на автодорогах України з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту було допущено 1 185 ДТП, у яких 71 особа загинула та 784 отримали травми. З вини водіїв автобусів цього року було вчинено 1 061 дорожньо-транспортну пригоду, у якій 66 осіб загинули та 735 осіб було травмовано [22]. У 2016 році лише за перше півріччя на автодорогах України з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту було допущено 522 дорожньо-транспортні пригоди, у яких 15 осіб загинули та 373 отримали травми [21]. Усього за 2016 рік на автошляхах України сталося 2 474 дорожньо-транспортні пригоди за участю автомобільного транспорту, що надає послуги з перевезення пасажирів і небезпечних вантажів, у яких 162 особи загинули та 1 964 отримали травми. Із зазначеної кількості дорожньо-транспортних пригод із вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту за вказаний період сталося 1 134 дорожньо-транспортні пригоди, унаслідок яких 44 особи загинули, а 849 отримали травми різного ступеня тяжкості. Причому з вини водіїв автобусів у 2016 році сталася 1 081 дорожньо-транспортна пригода (37 осіб загинули та 789 осіб отримали травми) [22].

2017 року показник дорожньо-транспортних пригод істотно зріс. Так, лише за перше півріччя було вчинено 1 234 дорожньо-транспортні пригоди за участю автомобільного транспорту, що надає послуги з перевезення пасажирів і небезпечних вантажів, у яких 60 осіб загинули та 867 отримали травми. Таким чином, рівень аварійності з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту збільшився на 14,6 %, кількість загиблих у дорожньо-транспортних пригодах осіб збільшилася на 53,3 %, кількість травмованих зросла на 7,5 %. Причому з вини водіїв автобусів за перше півріччя 2016 року було вчинено 474

дорожньо-транспортні пригоди, у яких загинуло 13, а травмовано 348 осіб. У першому півріччі 2017 року з вини водіїв автобусів скоєно 598 дорожньо-транспортних пригод, у яких загинуло 19, а травмовано 371 особу [21].

Згідно зі статистичними даними, за 9 місяців 2018 року на автошляхах України сталося 1 716 дорожньо-транспортних пригод за участю автомобільного транспорту, які надають послуги з перевезення пасажирів і небезпечних вантажів, у яких 121 особа загинула та 1 241 отримала травми. Зіставлення абсолютних показників аварійності на ліцензованому автомобільному транспорті засвідчує, що за цей період кількість дорожньо-транспортних пригод за участю транспортних засобів ліцензованих автомобільних автоперевізників зменшилася порівняно з відповідним періодом 2017 року на 9,4 %, кількість загиблих осіб збільшилася на 21 %, а кількість травмованих осіб зменшилась на 7,4 %. Із зазначеної кількості дорожньо-транспортних пригод із вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту за вказаний період сталося 902 дорожньо-транспортні пригоди, у яких 37 осіб загинули, а 559 отримали травми різного ступеня тяжкості. Причому з вини водіїв автобусів за 9 місяців 2018 року сталося 822 дорожньо-транспортні пригоди, у яких 35 осіб загинули та 534 отримали травми. За аналогічний період 2017 року сталося 835 дорожньо-транспортних пригод, у яких 27 осіб загинули та 580 отримали травми [23].

Аналіз дорожньо-транспортних пригод, які сталися на маршрутах руху автомобільного транспорту загального користування, свідчить, що більшість таких пригод сталися з вини водіїв автомобільного транспорту під час виконання перевезень пасажирів на міському маршруті: 2016 року – 75,1 %, 2017 року – 82,6 %, 2018 року – 71,8 %. Причому за дев'ять місяців 2018 року під час виконання перевезень пасажирів на внутрішньообласних маршрутах сталося 17,7 % дорожньо-транспортних пригод (2016 року – 15,3 %, 2017 року – 10,9 %). Під час виконання перевезень пасажирів на міжобласних маршрутах сталося дорожньо-транспортних пригод: 2016 року – 8,5 %, 2017 року – 2,6 %, 2018 року – 6 %. Залежно від часу та пори доби, найбільша кількість дорожньо-

транспортних пригод сталась у період із 10⁰⁰ до 17⁰⁰. Так, саме в цей проміжок часу було зафіксовано: 2016 року – 45 % ДТП, 2017 року – 47,5 %, 2018 року – 48,8 %. У вечірню пору доби (із 17⁰⁰ до 22⁰⁰) сталося ДТП: 2016 року – 32 %, 2017 року – 25 %, 2018 року – 23,9 %. У ранкову пору доби (з 5⁰⁰ до 10⁰⁰) сталося ДТП: 2016 року – 28 %, 2017 року – 22,5 %, 2018 року – 20,7 %. Водночас кількість дорожньо-транспортних пригод у нічний час із 22⁰⁰ до 6⁰⁰ 2017 року становила 5 %, а за 9 місяців 2018 року – 4,8 % [21–23].

Наведені статистичні дані засвідчують, що значна частка дорожньо-транспортних пригод припадає на перевезення пасажирів автобусами. Більшість із таких пригод трапляється під час перевезення пасажирів міським автомобільним транспортом. Звісно, не всі дорожньо-транспортні пригоди трапляються внаслідок несправності або незадовільного технічного стану автобусів. Однак здійснення належних і своєчасних заходів щодо виявлення такого стану автобусів компетентними суб'єктами може суттєво знизити рівень аварійності, а отже, зберегти життя та здоров'я як громадянам, які користуються цим видом послуг, так і тим, які їх надають. Цього можна досягти шляхом реалізації компетентними суб'єктами відповідних контрольних заходів.

У навчальному посібнику «Адміністративне право України» С. Г. Стеценко зазначає, що контроль – це одна з функцій державного управління, яка полягає в оцінюванні правомірності діяльності об'єкта контролю та здійснюється відповідними державними органами (посадовими особами) [512]. Причому, як цілком слушно зауважують учені-адміністративісти, сьогодні контроль є важливим інструментом у руках держави, який вона використовує для успішного здійснення поставлених перед нею завдань, а також для розв'язання проблеми ефективного управління суспільними процесами [24; 167]. Проведення контролю у сфері здійснення перевезень пасажирів міським та міжміським автомобільним транспортом набуває особливого значення в контексті забезпечення безпеки окресленої сфери суспільних відносин.

Так, Законом України «Про автомобільний транспорт» передбачено заходи щодо здійснення контролю у сфері автомобільних перевезень пасажирів за окремо взятими напрямками, серед яких – контроль технічного стану транспортних засобів. Відповідно до ст. 23 вищенаведеного нормативно-правового акта, контроль технічного стану транспортних засобів включає обов'язковий технічний контроль транспортних засобів і перевірку технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками. Причому перевірку технічного стану транспортних засобів під час обов'язкового технічного контролю транспортних засобів здійснюють суб'єкти господарювання. У період між обов'язковими технічними контролюми відповідність технічного стану транспортних засобів вимогам законодавства забезпечує перевізник [324].

Із метою визначення процедури проведення обов'язкового технічного контролю, обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів Кабінет Міністрів України прийняв постанову від 30 січня 2012 року № 137, якою затвердив Порядок проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу. Аналіз положень вищенаведеного нормативно-правового акта засвідчує, що періодичність проходження обов'язкового технічного контролю для автобусів, незалежно від строку їх експлуатації, становить два рази на рік [379]. Крім того, аналіз п. 27 Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 2 грудня 2015 року № 1001, свідчить, що транспортні засоби, які не пройшли обов'язковий технічний контроль та щодо яких не складено протокол перевірки технічного стану транспортного засобу, до використання під час провадження господарської діяльності не допускаються [355].

З огляду на такі законодавчі приписи можна припустити, що проблема

технічного стану автомобільного транспорту, за допомогою якого здійснюють перевезення пасажирів, повинна принаймні мати випадковий, фрагментарний характер. Проте в будь-якому місті обласного значення, зокрема у столиці, достатньо кілька разів (а нерідко досить і одного) скористатися цими послугами для того, щоб зрозуміти, що питання неналежного технічного стану вказаного виду автомобільного транспорту має одне з першочергових значень. Ідеться не тільки й не стільки про зовнішній вигляд автобусів, скільки про технічний стан їх основних вузлів та агрегатів: гальмівної системи, кермового керування тощо. У такому разі виникають і інші, не менш важливі проблеми, що наявні під час здійснення перевезення пасажирів автомобільним транспортом на міських і міжміських маршрутах.

Так, однією із таких проблем є значне перевантаження автобусів пасажирами, що особливо можна спостерігати в години пік, коли громадяни прямують до своїх робочих місць та у зворотному напрямку. Відповідно до ст. 35 Закону України «Про автомобільний транспорт», на відміну від міжміських пасажирських перевезень, на міських маршрутах дозволяється перевозити стоячих пасажирів автобусами, які за своєю конструкцією мають місця для стоячих пасажирів, у кількості, передбаченій технічною характеристикою транспортного засобу та визначеній у реєстраційних документах на цей транспортний засіб [324]. На практиці приписи зазначеної норми постійно порушують, і щоб побачити це, немає необхідності проводити якісь спеціальні дослідження – досить один раз скористатися автобусом, який здійснює перевезення пасажирів у режимі маршрутного таксі. Згідно зі ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт», перевезення пасажирів у режимі маршрутного таксі становлять собою перевезення пасажирів на міському чи приміському автобусному маршруті загального користування за розкладом руху, у якому визначається час відправлення автобусів із початкового та кінцевого пунктів маршруту з висадкою й посадкою пасажирів чи громадян на їхню вимогу на шляху прямування автобуса в місцях, де це не заборонено правилами дорожнього руху [324].

У контексті наведеного привертає увагу позиція Г. К. Голубєвої, представлена в дослідженні, присвяченому особливостям адміністративно-правової кваліфікації порушень водіями правил експлуатації автотранспортних засобів. Так, проаналізувавши ситуацію, дослідниця доходить висновку, що значні масштаби щоденних пасажирських перевезень, здійснюваних указаним видом транспортних засобів загального користування, та пропорційна їм економічна прибутковість цього виду послуг обумовлюють доволі неоднозначне ставлення з боку як водіїв, так і пересічних громадян до вимоги забезпечити кожного пасажирів маршрутної таксі місцем для сидіння. Практично в будь-якому маршрутному транспортному засобі стоячі місця для пасажирів, передбачені його технічною конструкцією, використовують із повним завантаженням. Доволі часто для людини є проблемою потрапити в маршрутне таксі, не кажучи вже про додаткові зручності. Це підтверджують чималі черги на зупинках у години пік [98].

Наведену проблему зобов'язані розв'язувати в межах своєї повсякденної діяльності суб'єкти, уповноважені державою на здійснення контрольних заходів. Зокрема, аналіз ст. 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» підтверджує, що державному контролю підлягають усі транспортні засоби українських та іноземних перевізників, які здійснюють автомобільні перевезення пасажирів і вантажів на території України. Причому державний контроль автомобільних перевізників на території України здійснюють шляхом проведення планових, позапланових і рейдових перевірок. Планові перевірки проводять не частіше одного разу на рік. Орган державного контролю не пізніше, ніж за 10 календарних днів до початку проведення планової перевірки, письмово повідомляє про це автомобільного перевізника, якого буде перевіряти. Водночас позапланові перевірки проводять лише на підставі заяви (повідомлення в письмовій формі) про порушення автомобільним перевізником вимог законодавства про автомобільний транспорт уповноважені особи органів, яким надано право здійснення державного контролю, із метою перевірки наведених фактів і виконання припису про порушення зазначеного

законодавства. Рейдові перевірки дотримання вимог законодавства про автомобільний транспорт під час виконання перевезень пасажирів і вантажів здійснюють шляхом зупинки транспортного засобу або без такої зупинки посадові особи центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, та його територіальних органів, які мають право зупиняти транспортний засіб у форменому одязі за допомогою сигнального диска (жезла) відповідно до порядку, затвердженого Кабінетом Міністрів України. Причому в разі проведення позапланових і рейдових перевірок автомобільного перевізника, який підлягатиме перевірці, про час проведення перевірки не інформують [324].

З огляду на наведені правові приписи найбільш ефективним видом державного контролю у сфері перевезення пасажирів автомобільним транспортом є рейдова перевірка, яку законодавець у ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» називає перевіркою на дорозі, що здійснюється відносно транспортного засобу суб'єкта господарювання на маршруті руху в будь-який час з урахуванням інфраструктури: автовокзали, автостанції, автобусні зупинки, місця посадки та висадки пасажирів, стоянки таксі й транспортних засобів, місця навантаження та розвантаження вантажних автомобілів, контрольно-вагові комплекси й інші об'єкти, які використовують суб'єкти господарювання для забезпечення діяльності автомобільного транспорту [324].

Задля визначення процедури здійснення державного контролю за додержанням суб'єктами господарювання, які провадять діяльність у сфері автомобільного транспорту, вимог законодавства про автомобільний транспорт, норм та стандартів щодо організації перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, норм міжнародних договорів про міжнародне автомобільне сполучення, виконанням умов перевезень, визначених дозволом на перевезення на міжобласних автобусних маршрутах, та відповідністю виду перевезень, відповідних ліцензій, Кабінет Міністрів України прийняв постанову від 6 листопада 2006 року № 1567, якою затверджено Порядок здійснення

державного контролю на автомобільному транспорті. Згідно з п. 3 наведеного нормативно-правового акта, органами державного контролю на автомобільному транспорті є Державна служба України з безпеки на транспорті [371].

Відповідно до Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103, Укртрансбезпека є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується й координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті. Основними завданнями Укртрансбезпеки є: реалізація державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному транспорті; внесення на розгляд Міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики з питань безпеки на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті; здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті; надання в передбачених законом випадках адміністративних послуг у сфері автомобільного, міського електричного, залізничного транспорту [359].

У Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті зазначено, що рейдову перевірку додержання суб'єктом господарювання законодавчих вимог здійснюють на підставі щотижневого графіка, який затверджує керівник Укртрансбезпеки або її територіального органу з урахуванням стану аварійності, періоду, що пройшов від попередньої перевірки, забезпечення належного рівня транспортного обслуговування в окремих регіонах, інформації про діяльність осіб, що незаконно надають послуги з перевезень, перевірки дотримання умов перевезень, визначених дозволом (договором) на перевезення, та інших обставин. Причому рейдові перевірки можуть проводитися із залученням посадових осіб відповідного підрозділу Національної поліції, Укравтодору, органу місцевого

самоврядування та/або місцевої держадміністрації, підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Укртрансбезпеки, та власників (балансоутримувачів) пунктів габаритно-вагового контролю (за погодженням з їхніми керівниками). У п. 15 вищенаведеного нормативно-правового акта вказано, що рейдовій перевірці підлягають: наявність документів, на підставі яких здійснюються перевезення автомобільним транспортом; додержання законодавчих вимог щодо міжнародних перевезень; додержання водієм вимог Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення; відповідність зовнішнього та внутрішнього спорядження (екіпірування) транспортного засобу встановленим вимогам; оснащення таксі справним таксометром; відповідність кількості пасажирів, яких перевозять, відомостям, зазначеним у реєстраційних документах, або нормам, передбаченим технічною характеристикою транспортного засобу; додержання водієм автобуса затвердженого розкладу та маршруту руху; наявність у всіх пасажирів квитків на проїзд і квитанцій на перевезення багажу, а в разі пільгового проїзду – відповідного посвідчення; додержання водієм режиму праці та відпочинку, а також вимоги щодо наявності в автобусі двох водіїв у разі перевезення пасажирів на відстань 500 і більше кілометрів або перевезення організованих груп дітей за маршрутом, який виходить за межі населеного пункту та має протяжність понад 250 кілометрів; виконання водієм інших вимог Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту та Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, інших нормативно-правових актів [371].

Аналіз наведених законодавчих приписів засвідчує, що під час рейдової перевірки має бути перевірено кількість пасажирів автобусів щодо відповідності встановленим вимогам. Проте на практиці цей законодавчий припис залишається нереалізованим, оскільки щодня кожен, хто переміщується автобусами, стикається з їх переповненням. Також слід звернути увагу на брак законодавчих приписів щодо можливості здійснення на дорозі (під час рейдових перевірок) перевірки компетентними суб'єктами технічного стану

транспортних засобів, за допомогою яких здійснюється перевезення пасажирів. Указаний аспект здійснення контрольних заходів має бути врегульований на законодавчому рівні, що, на нашу думку, особливо позитивно вплине на ефективність діяльності щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезення пасажирів міським та міжміським транспортом. До речі, у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, схваленій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 року № 481-р, одним із дієвих заходів забезпечення безпеки в досліджуваній сфері праввідносин визнано запровадження проведення перевірки технічного стану транспортних засобів під час їх експлуатації на дорозі [413].

У контексті окресленої проблеми переповнення автобусів, що слідують міськими та міжміськими маршрутами, наведемо позицію Г. К. Голубевої, яка зазначає, що в такій ситуації так чи інакше зацікавлені практично всі учасники відповідних соціально-економічних відносин. Із точки зору водіїв і власників маршрутних таксомоторів, за умови жорсткого контролювання місцевою владою цін за проїзд з одного боку та постійного зростання цін на паливно-мастильні матеріали – з іншого, перевезення пасажирів у кількості, що не перевищує число місць для сидіння, є нерентабельним. Те саме, на думку вченої, можна сказати й про міську владу, яка взагалі опиняється перед майже нерозв'язним комплексом проблем: задовольнити економічні вимоги маршрутних перевізників; забезпечити якомога дешевший проїзд у транспорті загального користування для громадян; вирішити транспортне питання. Об'єктивна неможливість розв'язати окреслену проблему силовими й адміністративними методами змушує органи місцевої влади, самоврядування, а також правоохоронні органи на місцях не зважати на численні порушення вимог законодавства. Дослідниця взагалі пропонує вилучити подібні законодавчі вимоги, а наявну проблему ігнорувати на сучасному етапі розвитку суспільних відносин [98].

На нашу думку, таку позицію слід визнати хибною. Зокрема, виникає

цілком логічне питання стосовно відсутності аналогічної проблеми в розвинутих європейських країнах. Адже вона пов'язана не лише з комфортністю пасажирських перевезень, а й із їх безпечністю. Згідно зі статистичними даними, у 4,8 % дорожньо-транспортних пригод 2018 року зафіксовано падіння пасажирів [23]. Саме тому доцільно запроваджувати дієві методи контролю, забезпечувати ефективність проведення рейдових перевірок, більш відповідально ставитися до їхніх результатів усім без винятку посадовим особам. На нашу думку, ідеться не про нехтування проблемою на сучасному етапі розвитку вказаних відносин і держави загалом, а про наявність корупційних складових, адже ринок автомобільних перевезень є досить прибутковим, а отже, спокусливим для багатьох осіб.

Ще однією проблемою, яку слід розглядати як особливість забезпечення безпеки під час перевезення пасажирів міським та міжміським транспортом, є діяльність одного з основних суб'єктів цих суспільних відносин – водія автобуса. На вказаний аспект досліджуваних правовідносин неодноразово звертали увагу вчені. Зокрема, Г. В. Галімшина до основних факторів, що зумовлюють високий рівень аварійності на пасажирському автомобільному транспорті в Україні, відносить недостатню кваліфікацію та низьку транспортну дисципліну водіїв автобусів. Причому науковець наголошує, що одним із ключових факторів, які сприяють збільшенню основних показників аварійності на цьому різновиді транспорту, є незнання або свідоме ігнорування перевізниками вимог нормативних актів у сфері функціонування автомобільного транспорту [91].

Зазначену проблему умовно можна поділити на декілька складових. По-перше, ідеться про низьку культуру всіх учасників дорожнього руху, зокрема водіїв автобусів. У цьому напрямі державі слід вживати заходів щодо її підвищення. Що стосується досліджуваного випадку, то необхідно здійснювати дієві контрольні заходи. Зокрема, у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року серед заходів, спрямованих на забезпечення безпеки перевезення пасажирів комерційним автомобільним

транспорт, вирізняється запровадження здійснення сучасного дистанційного моніторингу руху транспортних засобів із використанням системи GPS [413]. Вважаємо, що повноцінна реалізація цього заходу дасть змогу значно зменшити рівень аварійності на вказаному виді транспорту.

По-друге, варті уваги питання, пов'язані з організацією праці водіїв автобусів. Так, відповідно до ст. 18 Закону України «Про автомобільний транспорт», із метою організації безпечної праці та ефективного контролю за роботою водіїв транспортних засобів автомобільні перевізники зобов'язані: організувати роботу водіїв транспортних засобів, режим їхньої праці та відпочинку відповідно до вимог законодавства України; здійснювати заходи, спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху; дотримуватися вимог законодавства з питань охорони праці; здійснювати організацію та контроль за своєчасним проходженням водіями медичного огляду, забезпечувати їх санітарно-побутовими приміщеннями й обладнанням [324]. Більшість із наведених законодавчих приписів на практиці не реалізуються належним чином. Особливо це стосується водіїв автобусів, які здійснюють перевезення пасажирів у режимі маршрутної таксі. Такі особи не лише позбавлені місць відпочинку, а подекуди й взагалі відпочинку, вони не мають змоги нормально справляти свої фізіологічні потреби, оскільки для цього відсутні необхідні умови. На більшості таких маршрутів на жодній зупинці немає відповідних санітарних приміщень. Такі умови праці в комплексі із вкрай незадовільним технічним станом транспортного засобу, на якому водієві доводиться щодня по декілька годин поспіль здійснювати перевезення пасажирів, становлять реальну небезпеку настання аварійної ситуації внаслідок перевтоми водія [477].

Таким чином, забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезення пасажирів міським та міжміським транспортом на сьогодні є однією з найважливіших складових, яка безпосередньо впливає на стан забезпечення безпеки на автомобільному транспорті загалом. На такий стан речей впливає декілька взаємопов'язаних чинників: популярність цього виду транспортних послуг, про що свідчить, зокрема, кількість їх споживачів;

відповідно до статистичних даних, кількість дорожньо-транспортних пригод за участю автомобільного транспорту, за допомогою якого здійснюють автомобільні перевезення міським та міжміським транспортом; кількість постраждалих, зокрема загиблих від таких пригод осіб. Усе це обумовлює необхідність 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, притаманних сфері суспільних відносин щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень пасажирів міським та міжміським транспортом, а саме: значна кількість нормативно-правових актів (із превалюванням актів підзаконного характеру), які регламентують цю сферу суспільних відносин; украй незадовільний технічний стан автобусів; 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; неефективність здійснення уповноваженими державою органами, передусім органами й посадовими особами Укртрансбезпеки, заходів державного контролю за автомобільними перевезеннями пасажирів міським і міжміським транспортом.

4.3. Особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезення вантажів

Одним із найбільш проблемних аспектів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті слід вважати той, що пов'язаний із перевезенням вантажів, на що вказує низка чинників. Передусім ідеться про те, що найбільш резонансні, тобто такі, що мають тяжкі наслідки, дорожньо-транспортні пригоди стаються саме за участю автомобільного транспорту, що здійснює

перевезення вантажів. За умов перевезення небезпечних вантажів наслідками таких пригод можуть бути екологічні катастрофи для окремо взятого регіону. Крім того, перевезення вантажів автомобільним транспортом слід розглядати як невід'ємну складову належного соціально-економічного функціонування відповідних суспільних інституцій і держави загалом. Тому дорожньо-транспортні пригоди за участю такого транспорту, зокрема ті, у яких відсутні загиблі та/або травмовані особи, слід сприймати принаймні як несвоєчасне доставляння необхідного для здійснення нормальної, безперебійної діяльності відповідного підприємства, установи, організації вантажу, що безпосередньо впливає на зниження його економічних показників.

Визначення особливостей сфери відповідних суспільних відносин передбачає необхідність з'ясування сутності основних понять, які застосовують для позначення явищ і процесів, що виникають і розвиваються в їхніх межах. У сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезення вантажів такою категорією, власне, є «вантаж». Так, у загальному значенні, із точки зору семантики, вантаж – це речі, товари, що перевозяться або призначені для перевезення [83]. У юридичній енциклопедичній літературі вантажем вважають умову зобов'язання сторін, матеріальний об'єкт у договорі вантажоперевезення [82]. Вантажу притаманні як загальні ознаки (тоннаж, обсяг тощо), так і спеціальні (сипучість, вибухонебезпечність, їдкість тощо) [605].

Чинне національне законодавство не містить однозначного визначення сутності категорії «вантаж». У нормативно-правових актах, які здійснюють правову регламентацію відповідних суспільних відносин, сутність цієї категорії розкривають по-різному. Так, у Законі України «Про державний контроль за дотриманням законодавства про харчові продукти, корми, побічні продукти тваринного походження, здоров'я та благополуччя тварин» від 18 травня 2017 року вказано, що вантаж – це певна кількість харчових продуктів, кормів, сіна, соломи, побічних продуктів тваринного походження одного виду (в межах однієї товарної позиції згідно з УКТ ЗЕД), що супроводжується одним

міжнародним сертифікатом (якщо його наявність вимагається згідно із законом), перевозиться одним транспортним засобом та надходить з однієї країни або її окремої території (зони або компартмента) [336]. У Законі України «Про ратифікацію Правил перевезення вантажів у міжнародному прямому вантажному залізнично-поромному сполученні між портами України та портами Турецької Республіки, що мають залізничне сполучення, між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки» від 9 жовтня 2013 року зазначено, що під вантажем слід розуміти товари й інші об'єкти, прийняті до перевезення з оформленням договору перевезення (накладної) [406]. У Законі України «Про прикордонний контроль» від 5 листопада 2009 року сутність досліджуваної категорії розкривається так: майно, крім багажу, а також бортових припасів (для повітряних, морських та річкових суден), що перевозиться транспортними засобами [405].

Досліджуване поняття активно використовують на підзаконному рівні нормативно-правового регулювання. Зокрема, відповідно до Класифікації видів вантажів, затвердженої наказом Державної служби статистики України від 4 лютого 2014 року № 25, вантажем є товарно-матеріальні цінності, що перебувають у стані транспортування, переміщення, збереження в будь-якому вантажному транспортному засобі. До вантажів належать також усі вантажні місця й обладнання, такі як контейнери, знімні кузови або піддони [354]. Згідно з Методикою проведення вибіркового статистичного спостереження за діяльністю фізичних осіб – підприємців, які виконують комерційні вантажні автоперевезення, затвердженою наказом Державного комітету статистики України від 2 лютого 2006 року № 28, вантаж – це всі предмети з моменту прийняття для перевезень до здачі одержувачу вантажу [402].

Аналіз наведених позицій свідчить, що законодавство у сфері вантажних перевезень потребує уніфікації в частині визначення основних термінів і категорій, що в ньому використовуються. Причому слід відзначити, що з таким станом справ пов'язані й деякі з особливостей забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезення вантажів. Зокрема, ідеться про

неефективну нормативно-правову регламентацію цієї сфери суспільних відносин. Крім того, наявне тлумачення правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезення вантажів на рівні значної кількості законодавчих актів із превалюванням серед них актів підзаконного нормативно-правового характеру. Це вкотре підтверджує потребу в систематизації законодавства, що регламентує досліджувану сферу суспільних відносин, шляхом його кодифікації.

Звісно, зазначене не слід розглядати як єдину особливість, з якою у своїй повсякденній діяльності стикаються суб'єкти правовідносин щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезення вантажів. Існує також низка чинників, які негативно позначаються на статистиці аварійності, зокрема спричиняють смертність і травматизм під час здійснення автомобільних перевезень вантажів. Аналіз статистичної інформації свідчить про значну кількість дорожньо-транспортних пригод, які стаються за участю автомобільного транспорту, за допомогою якого здійснюють перевезення вантажів, із вини водіїв. Так, протягом 2015 року з вини водіїв вантажних автомобілів сталося 69 дорожньо-транспортних пригод, у яких 5 осіб загинули та 51 отримала травми. У 2016 році сталося 33 дорожньо-транспортні пригоди, у яких 6 осіб загинули та 14 отримали травми [22]. Із вини водіїв вантажних автомобілів лише в першому півріччі 2017 року сталося 24 дорожньо-транспортні пригоди, у яких 1 особа загинула та 4 отримали травми. Причому за аналогічний період 2016 року сталося 13 дорожньо-транспортних пригод, у яких 2 особи загинули та 3 отримали травми [21]. За 9 місяців 2018 року з вини водіїв автомобільного транспорту, за допомогою якого здійснюється перевезення вантажів, було вчинено 34 дорожньо-транспортні пригоди, у яких 2 особи загинули та 9 отримали травми. За аналогічний період 2017 року сталося 37 дорожньо-транспортних пригод з вини водіїв автомобільного транспорту, за допомогою якого здійснюється перевезення вантажів, унаслідок чого 5 осіб загинули та 11 отримали травми [23]. Наведені статистичні дані свідчать, що рівень аварійності у сфері здійснення автомобільних перевезень

вантажів є вкрай незадовільним.

Причинами дорожньо-транспортних пригод за участю автомобільного транспорту, за допомогою якого здійснюється перевезення вантажів, слід передусім вважати банальне порушення суб'єктами таких суспільних відносин правил дорожнього руху. Зокрема, проведений аналіз аварійності свідчить, що основними причинами настання дорожньо-транспортних пригод із вини водіїв вантажних автомобілів 2018 року стали: недотримання дистанції та інтервалу руху (42,6 %); порушення правил маневрування (25 %); перевищення швидкості руху (16,7 %); порушення правил проїзду перехресть (8,6 %); порушення правил обгону та/або виїзду на смугу зустрічного руху (5 %); експлуатація технічно несправних транспортних засобів (1,4 %); керування в нетверезому стані (0,5 %); порушення правил проїзду залізничних переїздів (0,2 %) [23].

У цьому контексті слід зазначити, що наведені причини аварійності, а отже, смертності й травматизму на автомобільному транспорті, можуть бути застосовані до суспільних відносин у сфері дорожнього руху загалом. Говорячи про особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезення вантажів, увагу слід акцентувати на аспектах суспільних відносин, які притаманні саме їм. Таким аспектом є, власне, вантажні перевезення. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт», вантажні перевезення – це перевезення вантажів вантажним автомобілем, тобто автомобілем, який за своєю конструкцією й обладнанням призначений для перевезення вантажів [324].

Так, однією з основних причин наведеного незадовільного стану забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень вантажів слід розглядати перевантаження вантажних автомобілів. Автоперевізник, прагнучи підвищити рентабельність перевезень, доволі часто не дотримується вимог щодо вмісту вантажу відповідно до габаритно-вагових параметрів автомобільних транспортних засобів. Результатом таких перевантажень стають непоодинокі випадки перегрівання та, зрештою, відмова

гальмівних систем вантажних автомобілів. Така ситуація під час руху на дорозі, особливо зі щільним автомобільним трафіком, призводить до найбільш тяжких наслідків – значних людських жертв. Крім того, порушення вагових параметрів автомобільного транспорту, за допомогою якого здійснюється перевезення вантажів, завдає значної шкоди транспортній інфраструктурі. Таке становище викликає необхідність проведення дієвих заходів зі здійснення державного контролю за вказаними параметрами вантажних перевезень. З огляду на значущість транспортної інфраструктури як засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, питання, пов'язані з її сучасним станом і перспективою розвитку, ми розглянемо в наступному підрозділі дослідження [484].

Одним із основних напрямів реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року щодо безпеки перевезення пасажирів і вантажів комерційним автомобільним транспортом є здійснення системного контролю за габаритно-ваговими параметрами транспортних засобів і заборона подальшого руху транспортних засобів, унаслідок перевірки яких встановлено, що їх габаритно-вагові параметри перевищують нормативні. Окремо наголошено на необхідності підвищення відповідальності за порушення габаритно-вагових параметрів транспортних засобів [413]. Відповідно до п. 22.5 Правил дорожнього руху, рух транспортних засобів та їх складів із навантаженням на одиночну вісь понад 11 т, здвоєні осі – понад 16 т, строєні осі – понад 22 т або фактичною масою понад 40 т (для контейнеровозів – навантаження на одиночну вісь – понад 11 т, здвоєні осі – понад 18 т, строєні осі – понад 24 т або фактичною масою понад 44 т, а на встановлених Укравтодором і Національною поліцією для них маршрутах – понад 46 т) у разі перевезення подільних вантажів автомобільними дорогами забороняється [403]. Причому щодо перевезення автомобільним транспортом небезпечних вантажів, а також руху великовагових і великогабаритних транспортних засобів застосовуються окремі нормативні приписи.

Так, відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт»,

небезпечний вантаж – це речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності й тара з-під них, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань, залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину, віднесено до одного з класів небезпечних речовин [324]. Аналогічне визначення сутності небезпечного вантажу наявне в ст. 1 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 6 квітня 2000 року, який установлює правові, організаційні, соціальні й економічні засади діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та авіаційним транспортом [402]. Великоваговим транспортним засобом законодавець вважає транспортний засіб із вантажем або без вантажу, хоча б один із вагових параметрів якого перевищує встановлені на території України допустиму максимальну масу чи осьове навантаження. Водночас великогабаритний транспортний засіб – транспортний засіб із вантажем або без вантажу, хоча б один із габаритних параметрів якого перевищує встановлені на території України допустимі параметри [324].

Аналіз п. 22.5 Правил дорожнього руху засвідчує, що за спеціальними положеннями здійснюється дорожнє перевезення небезпечних вантажів, рух транспортних засобів та їх составів у разі, коли хоча б один із їх габаритів перевищує за шириною 2,6 м, за висотою від поверхні дороги – 4 м (для контейнеровозів на встановлених Укравтодором і Національною поліцією маршрутах – 4,35 м), за довжиною – 22 м (для маршрутних транспортних засобів – 25 м), фактичну масу понад 40 т (для контейнеровозів – понад 44 т, на встановлених Укравтодором і Національною поліцією для них маршрутах – до 46 т), навантаження на одиночну вісь – 11 т (для автобусів, тролейбусів – 11,5 т), здвоєні осі – 16 т, строєні – 22 т (для контейнеровозів навантаження на

одиначну вісь – 11 т, здвоєні осі – 18 т, строєні – 24 т) або якщо вантаж виступає за задній габарит транспортного засобу більш як на 2 м [403].

Із метою визначення механізму здійснення габаритно-вагового контролю великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, які використовують на автомобільних дорогах загального користування, було прийнято постанову Кабінету Міністрів України «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування» від 27 червня 2007 року № 879, якою затверджено Порядок здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні [395]. На основі та на виконання наведеного нормативно-правового акта Міністерством інфраструктури України було видано наказ від 28 липня 2016 року № 255, яким затверджено Вимоги до облаштування та технічного оснащення пунктів габаритно-вагового контролю на автомобільних дорогах загального користування, які встановили вичерпний перелік такого облаштування та технічного оснащення [345]. Положення наведеного нормативно-правового акта підтверджують можливість визначення габаритно-вагових параметрів автомобільного транспортного засобу, за допомогою якого здійснюється перевезення відповідних вантажів, двома засобами – його зважування на стаціонарному або ж на пересувному пункті габаритно-вагового контролю.

Зазначимо, що законодавець використовує категорії «вимірювання» та «зважування» як синонімічні й визначає їх сутність як процес визначення за допомогою вимірювального (зважувального) обладнання габаритно-вагових параметрів фактичної маси та навантаження на вісь (осі) транспортного засобу, що проводять згідно з методикою, затвердженою спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади у сфері метрології. Причому габаритно-ваговим контролем вважають контроль за проїздом великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів автомобільними дорогами загального

користування, який включає перевірку відповідності габаритно-вагових параметрів таких транспортних засобів установленим законодавством параметрам і нормам, наявності дозволу на рух за визначеними маршрутами, а також дотримання визначених у дозволі умов і режиму руху транспортних засобів [395]. Стаціонарний пункт габаритно-вагового контролю влаштовують на автомобільних дорогах загального користування в спеціально обладнаних для проведення габаритно-вагового контролю місцях із перехідно-швидкісними смугами. Стаціонарний пункт габаритно-вагового контролю повинен мати: позначення відповідними дорожніми знаками; рівну поверхню без крутих ухилів (≤ 3 проміле); тверде покриття (асфальтобетонне або цементобетонне); стоянку для транспортних засобів, що проходять габаритно-ваговий контроль; підключення до мережі електроживлення (220/380 В); місце відпочинку для водіїв; стоянку для автомобілів персоналу; зовнішнє освітлення; стаціонарні ваги для точного зважування транспортних засобів у русі; ворота габаритного контролю для встановлення параметрів висоти та ширини транспортних засобів; оптичний датчик визначення довжини транспортних засобів; електронно-обчислювальну техніку з відповідним програмним забезпеченням для збору, аналізу, накопичення, зберігання та передачі інформації; приміщення для персоналу й електронно-обчислювальної техніки; засоби зв'язку (телефон, факс, Інтернет); свідоцтво про повірку ваг та свідоцтво про державну метрологічну атестацію ваг; засоби організації дорожнього руху відповідно до схеми організації дорожнього руху при під'їзді до пункту та виїзді з нього, узгодженої з відповідними підрозділами Національної поліції України та Державним агентством автомобільних доріг України; платіжний термінал для розрахунку електронним платіжним засобом [345].

Наявність і поширеність стаціонарних пунктів габаритно-вагового контролю сприятиме зменшенню випадків порушення встановлених у сфері перевезення автомобільним транспортом вантажів законодавчих приписів, підвищить ефективність діяльності уповноважених державою суб'єктів, направлену на забезпечення безпеки у цій сфері суспільних відносин. У разі

виявлення ознак порушення габаритно-вагових параметрів транспортного засобу компетентні суб'єкти зобов'язані вживати відповідних заходів. Однак прив'язка стаціонарних постів контролю до конкретної місцевості звужує можливості компетентних суб'єктів щодо ефективного використання цього виду контролю. Саме тому акцент необхідно робити на можливостях здійснення габаритно-вагового контролю пересувними пунктами. Пересувний пункт габаритно-вагового контролю влаштовують на автомобільних дорогах загального користування в спеціально обладнаних для проведення габаритно-вагового контролю місцях або на майданчиках для відпочинку, стоянках і майданчиках для короткочасної зупинки автомобілів, обладнаних перехідно-швидкісними смугами. Пересувний пункт габаритно-вагового контролю повинен мати: позначення відповідними тимчасовими дорожніми знаками; рівну поверхню із поздовжнім і поперечним ухилом ≤ 3 проміле; тверде покриття (асфальтобетонне або цементобетонне) без деформації дорожнього покриття; ширину не менше ніж 7,0 м [345].

У разі виявлення порушень габаритно-вагових параметрів автомобільного транспорту, за допомогою якого здійснюється перевезення вантажів, компетентні суб'єкти повинні притягувати винних осіб до адміністративної відповідальності. Згідно з визначенням авторського колективу підручника «Адміністративне право України. Академічний курс», адміністративна відповідальність – це сукупність адміністративних правовідносин, які виникають у зв'язку із застосуванням уповноваженими органами (посадовими особами) до осіб, що вчинили адміністративний проступок, передбачених нормами адміністративного права особливих санкцій – адміністративних стягнень [15]. Основним нормативно-правовим актом, який визначає правові засади адміністративної відповідальності, є КУпАП від 7 грудня 1984 року. Цей нормативно-правовий акт передбачає адміністративну відповідальність за: порушення правил перевезення вантажів (ст. 122 КУпАП); порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів і правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними

дорогами, вулицями та залізничними переїздами (ст. 132-1 КУпАП); порушення вимог безпеки під час надання послуг із перевезення вантажів автомобільним транспортом (ст. 133-1 КУпАП); порушення умов і правил здійснення міжнародних автомобільних перевезень вантажів (ст. 133-2 КУпАП) [176]. Проте жодної норми, яка визначала б міру адміністративної відповідальності за конкретні порушення габаритно-вагових параметрів автомобільного транспорту під час здійснення ним перевезення вантажів, КУпАП не містить.

Водночас такі нормативні приписи містить постанова Кабінету Міністрів України «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування», у якій встановлено плату за проїзд автомобільними дорогами загального користування великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів. Причому зазначено, що якщо рух здійснюється без відповідного дозволу або внесення плати за проїзд великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу, така плата визначається за пройдену частину маршруту територією України або за частину, яку перевізник має намір проїхати, у разі перевищення нормативу принаймні одного вагового або габаритного параметра: до 10 % – у подвійному розмірі; на 10–40 % – у потрійному розмірі; понад на 40 % – у п'ятикратному розмірі. У разі перевищення кількох нормативів вагових або габаритних параметрів плату за проїзд визначають виходячи з параметра з найбільшим перевищенням [395]. Оскільки, згідно з п. 22 ч. 1 ст. 92 Основного Закону України, діяння є адміністративними правопорушеннями, то відповідальність за них може бути визначено виключно на рівні законів України [186]. Тому встановлення діяння, за які фактично передбачено адміністративну відповідальність із розмірами штрафних санкцій за них, на рівні постанови Кабінету Міністрів України є порушенням конституційних приписів. Отже, вважаємо, що за перевезення вантажів автомобільним транспортом із перевищенням його габаритно-вагових параметрів доцільно передбачити адміністративну відповідальність на рівні КУпАП України.

Крім власне перевантаження, порушення габаритно-вагових параметрів автомобільного транспорту під час здійснення перевезення вантажів, однією з проблем, що впливає на рівень забезпечення безпеки у цій сфері суспільних відносин, є неналежна фіксація таких вантажів. Так, серед основних обов'язків водія автомобільного транспортного засобу, який здійснює перевезення вантажу, у ст. 49 Закону України «Про автомобільний транспорт» визначено обов'язок перевіряти надійність закріплення, накриття й ув'язування вантажу для його безпечного перевезення [324]. Згідно з п. 8.15 Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 року № 393, вантаж повинен бути належним чином закріплений засобами кріплення (ременями, ланцюгами, розтяжками, тросами, розпірними перекладами, якірними рейками (балками), сітками тощо) відповідно до національних стандартів щодо правил безпечного закріплення вантажів і засобів кріплення. Причому кількість засобів кріплення вантажу має бути достатньою для здійснення його безпечного перевезення [389]. У Правилах дорожнього руху йдеться про те, що для забезпечення безпеки дорожнього руху водій зобов'язаний: перед виїздом перевірити й забезпечити технічно справний стан і комплектність транспортного засобу, правильність розміщення та кріплення вантажу; бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну, стежити за правильністю розміщення та кріплення вантажу, технічним станом транспортного засобу і не відволікатися від керування цим засобом під час руху. Згідно з п. 22.2 вищенаведеного нормативно-правового акта, водій перед початком руху зобов'язаний перевірити надійність розташування та кріплення вантажу, а під час руху – контролювати це, щоб запобігти його падінню, волочінню, травмуванню осіб, які супроводжують вантаж, чи створенню перешкод для руху. Перевезення вантажу дозволяється за умови, що він: не наражає на небезпеку учасників дорожнього руху; не порушує стійкості транспортного засобу і не ускладнює керування ним; не обмежує водієві оглядовості; не закриває зовнішніх світлових приладів, світлоповертачів,

номерних і розпізнавальних знаків, а також не перешкоджає сприйманню сигналів, що подаються рукою; не створює шуму, не піднімає пилу та не забруднює проїзну частину й навколишнє середовище [403].

Попри законодавчі приписи щодо необхідності безпечного кріплення вантажу, водії автомобільного транспорту, особливо ті, що здійснюють перевезення будівельних матеріалів, постійно порушують такі приписи, створюючи небезпеку для інших учасників дорожнього руху. Звісно, першопричиною такої ситуації є низька культура водіїв вантажних транспортних засобів. Крім того, очевидною є недостатність здійснення контрольних заходів з боку компетентних суб'єктів. Законодавством передбачено недостатню міру відповідальності за порушення, що наявні в межах цих правовідносин. Так, наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 року № 393 передбачено детальну регламентацію правил перевезення автомобільним транспортом окремих видів вантажів: у контейнерах, піддонах і пакетах; продукції сільського господарства; навалочних вантажів; мінеральної сировини тощо [389]. У КУпАП за порушення правил перевезення вантажів встановлено адміністративну відповідальність у вигляді накладення штрафу в розмірі п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 50 штрафних балів [176].

Здебільшого законодавець розглядає порушення правил кріплення вантажів у контексті відповідальності перевізника за втрату, нестачу, пошкодження вантажу. Так, ст. 314 ГК України від 16 січня 2003 року встановлено, що перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу й пошкодження прийнятого до перевезення вантажу, якщо не доведе, що втрата, нестача або пошкодження сталися не з його вини. За шкоду, заподіяну під час перевезення вантажу, перевізник відповідає: у разі втрати або нестачі вантажу – у розмірі вартості вантажу, який втрачено або якого не вистачає; у разі пошкодження вантажу – у розмірі суми, на яку зменшилася його вартість; у разі втрати вантажу, зданого до перевезення з оголошенням його цінності, – у розмірі оголошеної цінності, якщо не буде доведено, що вона є нижчою від

дійсної вартості вантажу [103].

Таким чином, як одну з головних складових забезпечення безпеки на автомобільному транспорті слід розглядати здійснення перевезень за допомогою такого транспорту вантажів. На стан і рівень забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень вантажів впливає декілька взаємопов'язаних факторів, які прослідковуються також 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. Причому на стан і рівень забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезення вантажів впливатимуть і деякі особливості, пов'язані зі специфікою функціонування вказаного виду суспільних відносин. Серед таких основних особливостей – порушення габаритно-вагових параметрів автомобільних транспортних засобів, які здійснюють перевезення вантажів, а також порушення правил кріплення відповідних вантажів. З огляду на це сьогодні нагальною є проблема законодавчої регламентації вказаних особливостей із детальною регламентацією питань, пов'язаних із настанням адміністративної відповідальності.

4.4. Розвиток транспортної інфраструктури як засада забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

Глобальна автомобілізація як атрибут сучасного суспільства зумовлює суттєву активізацію автомобільного трафіку. Саме тому пріоритетним для кожної країни стає вдосконалення транспортної інфраструктури. З огляду на вигідне геополітичне розташування нашої держави, її прагнення до євроатлантичної інтеграції, набуття статусу повноцінного учасника європейського співтовариства, пов'язані з розвитком національної транспортної

інфраструктури питання набувають особливого значення. Як слушно зауважують автори наукових праць, розвинута транспортна інфраструктура є одним з основних сприятливих факторів, що сприятимуть збільшенню обсягів торговельних, туристичних, міграційних, фінансових та інших потоків через кордони держави [214]. Транспортна інфраструктура в умовах економічної глобалізації стає важливим чинником міжнародної конкурентоспроможності [177]. Проте розвиток транспортної інфраструктури не слід розглядати лише в контексті налагодження міжнародних зв'язків і розвитку національної економіки. Тут знаходить свій вияв і інший, тісно пов'язаний із зазначеними та не менш важливий аспект розвитку транспортної інфраструктури – підвищення ефективності забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Причому, з огляду на сучасний стан національної транспортної інфраструктури, питання її розвитку стають першочерговими на порядку денному відповідальних за напрям забезпечення безпеки на автомобільному транспорті суб'єктів.

Так, учені-адміністративісти переконують, що проблема аварійності на автомобільному транспорті набула надзвичайної значущості протягом останнього десятиріччя у зв'язку з невідповідністю наявної дорожньо-транспортної інфраструктури потребам суспільства та держави в безпечному дорожньому русі, украй низькою дисципліною учасників дорожнього руху. У межах дослідження адміністративно-правових засад здійснення громадського контролю за правоохоронною діяльністю в Україні С. Ф. Денисюк цілком слушно наголошує на тому, що складна ситуація з аварійністю здебільшого визначається мобільністю населення, що постійно зростає, за наявного перерозподілу перевезень від транспорту загального користування до приватного, збільшенням диспропорції між зростанням кількості автомобілів і приростом протяжності вулично-дорожньої мережі, не розрахованої на сучасні транспортні потоки [121]. Саме тому розвиток транспортної інфраструктури слід вважати однією з провідних засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Установлення й аналіз окремих складових такого розвитку

сприятиме виробленню дієвих кроків на шляху вдосконалення адміністративно-правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Вихідною точкою вирішення поставленого наукового завдання слід вважати з'ясування сутності категорії «транспортна інфраструктура». Авторський колектив великого тлумачного словника сучасної української мови зазначає, що слово «інфраструктура» слід розуміти як сукупність галузей і видів діяльності, що обслуговують як виробничу, так і невиробничу сфери економіки (транспорт, зв'язок, комунальне господарство, загальну та професійну освіту, охорону здоров'я тощо) [83]. Учені-правознавці сутність досліджуваної категорії сприймають по-різному, що здебільшого пов'язано зі специфікою предмета їх досліджень. Причому під час дослідження особливостей формування механізмів державного управління сталим розвитком регіонів України А. М. Балашов дійшов висновку, що в загальноприйнятому значенні інфраструктуру слід сприймати як сукупність об'єктів і форм діяльності, що відіграють допоміжну роль щодо матеріального виробництва й забезпечують загальні умови нормальної життєдіяльності суспільства [37].

Сутність категорії «транспортна інфраструктура» розкривається й на рівні нормативно-правових актів, зокрема міжнародних договорів України. Так, відповідно до п. «s» ст. 3 Протоколу про сталий транспорт до Рамкової конвенції про охорону та сталий розвиток Карпат, ратифікованої Законом України від 16 березня 2016 року [407], транспортною інфраструктурою слід вважати всі дороги та стаціонарні установки, які необхідні для кругообігу, безпеки та захисту навколишнього середовища від усіх видів транспорту [423]. У ст. 1 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» від 17 лютого 2011 року, який визначає правові й організаційні основи містобудівної діяльності і спрямований на забезпечення сталого розвитку територій з урахуванням державних, громадських і приватних інтересів, вказано, що інженерно-транспортна інфраструктура – це комплекс інженерних, транспортних споруд і комунікацій [408].

З огляду на зазначене, а також з урахуванням тематичної спрямованості

представленого наукового дослідження, транспортною інфраструктурою доцільно визнати сукупність об'єктів і пов'язаної з ними діяльності, призначенням яких є забезпечення функціонування галузі автомобільного транспорту. На сьогодні можна констатувати значну кількість таких об'єктів. Так, дослідивши особливості правового регулювання забезпечення екологічної безпеки, Г. К. Бригадир дійшов висновку, що транспортну інфраструктуру необхідно розглядати як систему обслуговування діяльності автомобільного транспорту, структурними складовими якої є: автозаправні станції, станції технічного обслуговування автомобільного транспорту, автомобільні мийки, автотранспортні підприємства, автомобільні шляхи тощо [74]. У монографічному дослідженні «Адміністративно-правове регулювання правовідносин у транспортній сфері України» В. Й. Развадовський сутність транспортної інфраструктури визначає через перелік її складових, до яких учений відносить шляхи сполучення, підприємства, установи й організації з надання послуг у сфері транспорту незалежно від їх форми власності та господарювання тощо [430].

Аналіз наведених позицій дає змогу виокремити дві групи об'єктів транспортної інфраструктури залежності від ступеня їх впливу на рівень безпеки на автомобільному транспорті. До першої групи таких об'єктів слід віднести ті, існування яких пов'язане з обслуговуванням автомобільного транспорту, забезпеченням функціонування пов'язаних із ним суспільних відносин. Серед таких об'єктів можна назвати: автостанції, автопавільйони, вантажні автомобільні станції та вантажні термінали (автопорти), зупинки, стоянки таксі, станції технічного обслуговування автомобільного транспорту, зони відпочинку водіїв і багато інших. Функціонування вказаних об'єктів транспортної інфраструктури має опосередкований зв'язок із забезпеченням безпеки на автомобільному транспорті. Їх існування здебільшого пов'язане із забезпеченням комфортності, ефективності здійснення автомобільних перевезень пасажирів і вантажів. Саме тому увагу слід акцентувати на другій групі об'єктів, що безпосередньо впливають на стан і рівень забезпечення

безпеки на автомобільному транспорті, – автомобільні дороги.

Так, у дослідженні, присвяченому адміністративно-правовим засадам управління у сфері автомобільних доріг в Україні, Я. І. Маслова зазначає, що автомобільні дороги становлять доволі складну, динамічну, соціальну систему, якою потрібно управляти. На думку науковця, автомобільні дороги – це дороги державного (міжнародні, регіональні, національні) та місцевого (територіальні, районні, обласні) значення, які забезпечують внутрішньодержавні й міжнародні перевезення пасажирів і вантажів з урахуванням адміністративно-територіального поділу держави, з'єднують населені пункти і є складовою єдиної транспортної системи держави [236]. Варта уваги позиція О. Л. Міленіна, який, досліджуючи правосвідомість учасників дорожнього руху, зазначає, що автомобільні дороги – це не тільки витвір людських рук, а й соціальне явище, що виконує в суспільстві важливі соціальні функції, основними з яких є: забезпечення безпеки учасників дорожнього руху; комунікаційна, інтеграційна, мобільна, стратегічна [253]. Проте законодавець (і з ним слід погодитись) більш широко розглядає сутність досліджуваної категорії.

Правові, економічні, організаційні та соціальні засади забезпечення функціонування автомобільних доріг, їх будівництва, реконструкції, ремонту й утримання в інтересах держави та користувачів автомобільних доріг визначено на рівні Закону України «Про автомобільні дороги» від 8 вересня 2005 року. Як указано в ст. 1 вищенаведеного нормативно-правового акта, автомобільна дорога – це лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних заходів [324]. Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, більш широко визначають сутність автомобільних доріг, включаючи до них ще й вулиці, у сукупності позначаючи їх поняттям «дорога», тобто частина території, зокрема в населеному пункті, з усіма розташованими на ній спорудами (мостами, шляхопроводами, естакадами, надземними та підземними пішохідними переходами) й засобами

організації дорожнього руху, призначена для руху транспортних засобів і пішоходів та обмежена по ширині зовнішнім краєм тротуарів чи краєм смуги відводу. Цей термін включає також спеціально побудовані тимчасові дороги, крім довільно накатаних доріг (колій) [403].

Із наведеного випливає, що автомобільна дорога є основною структурною складовою транспортної інфраструктури, що, окрім власне смуг руху автомобільного транспорту, включає пов'язані з нею споруди й засоби організації дорожнього руху. Саме тому в представленому дослідженні слід акцентувати на проблемі розвитку автомобільних доріг (у їх широкому значенні) як однієї з найважливіших засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Розглядаючи розвиток національної транспортної інфраструктури, зокрема автомобільних доріг в Україні, передусім слід констатувати наявність у цій сфері суспільних відносин проблем, характерних для галузі автомобільного транспорту загалом. На таких проблемах ми вже наголошували в попередніх підрозділах. У цьому контексті йдеться про неефективне нормативно-правове регулювання зазначеної сфери суспільних відносин. Зокрема, досліджуючи юридичну природу договору перевезення пасажирів і багажу на таксі, Д. О. Маріц цілком слушно констатує, що транспортна інфраструктура є досить розгалуженою, а нормативне регулювання – надзвичайно об'ємним. Водночас законодавець повною мірою не врахує ті правовідносини, що потребують урегулювання в сучасних умовах. Так, на сьогодні існує низка підзаконних нормативних актів, які були прийняті ще за радянських часів і на сучасному етапі розвитку суспільних відносин залишаються чинними, хоча й неактуальними – деякі положення вже не мають відповідного змістового наповнення та подекуди суперечать іншим нормативним актам [233]. Наведене вкотре доводить необхідність перегляду аспектів законодавчої регламентації суспільних відносин у сфері функціонування автомобільного транспорту, зокрема забезпечення безпеки у цій сфері.

Якщо проблеми нормативно-правового регулювання функціонування

національної транспортної інфраструктури відчувають на собі не всі суб'єкти вказаних відносин, то зараз існує чимало проблем, які стосуються кожного. Ідеться, наприклад, про незадовільний стан основного елементу транспортної інфраструктури – автомобільних доріг. Так, на сьогодні транспортно-експлуатаційний стан майже 50 % протяжності мережі автомобільних доріг загального користування не відповідає сучасним технічним вимогам за міцністю та рівністю [314]. Причому, як відмічає Міністерство інфраструктури України в роз'ясненні для автоперевізників щодо габаритно-вагових норм вантажних перевезень, понад 90 % автомобільних доріг в Україні потребують виконання ремонтно-будівельних робіт [434]. Нині можна визначити декілька основних причин такої ситуації.

Так, значна кількість автомобільних доріг дісталась нам у спадок від радянських часів, адже більшість їх було побудовано в 1960–70-х роках [313]. Фахівці Національного інституту стратегічних досліджень зауважують, що індекс якості автомобільних доріг в Україні є одним із найгірших у світі. Згідно з даними експертів Світового економічного форуму, які оцінювали якість доріг 148 країн світу, Україна отримала 2,14 бала із 7 можливих і посіла 144 місце, тоді як сусідня Польща набрала 3,05 бала (105 місце). Стан українських доріг є перешкодою для реалізації євроінтеграційних планів України, оскільки українські дороги мають високий ступінь зношеності, низьку міцність і значну нерівність дорожнього покриття та не відповідають європейським стандартам [604]. Тут доцільно окреслити принаймні два аспекти: по-перше, у радянські часи автомобільні дороги будували з урахуванням чинних тоді норм і стандартів (автомобільні дороги не могли бути розраховані на сучасні умови їх використання, зокрема на багатократне збільшення автомобільного трафіку, підвищення тоннажу вантажних перевезень та їх щільності тощо); по-друге, як і будь-який об'єкт інфраструктури, такі автомобільні дороги потребували якісного та своєчасного обслуговування, що, як відомо, у нашій державі відсутнє. Так, якщо наприкінці 1980-х років обсяги дорожніх робіт становили близько 30 тис. км на рік, то 2011 року, напередодні проведення в Україні

фінальної частини чемпіонату Європи з футболу «Євро-2012», цей показник ледь перевищив 2 тис. км; 2012 року було відкрито 1,6 тис. км автошляхів, а 2013-го – тільки 0,6 тис. км. У 2014 році Міністерство інфраструктури України вирішило взагалі відмовитися від будівництва нових доріг за державні кошти й обмежитися ямковим ремонтом [604]. Багаторічне нехтування уповноваженими державою суб'єктами незадовільним станом автомобільних доріг України призвело до того, що більшість із них потребує проведення будівельно-ремонтних робіт.

Водночас варто відзначити й позитивну тенденцію в досліджуваному напрямі. Останнім часом значно активізувалася робота компетентних суб'єктів щодо поліпшення стану транспортної інфраструктури. Так, згідно зі звітом Державного агентства автомобільних доріг України за 2017 рік, протягом 2016 року було відремонтовано та збудовано 928 км доріг. У 2017 році цей показник було значно підвищено, і він становив 2 177 км доріг. Загалом 2017 року ліквідовано: 8,3 млн м² (61 % від ураженості) на 53 тис. км доріг; на дорогах державного значення – 5,6 млн м² (86 %) на 28 тис. км; на дорогах місцевого значення – 2,7 млн м² (39 %) на 25 тис. км. На початок зимового періоду держава увійшла із залишком ямковості 5,2 млн м², 28 тис. км в основному мережі місцевих доріг. Причому збережено від передчасних руйнувань 200,9 км доріг шляхом улаштування на них захисних шарів з емульсійно-мінеральних сумішей і поверхневих. Укравтодор направив 6,5 % коштів від річного фінансування на збереження 125 мостових споруд від передчасних руйнувань. У межах забезпечення безпеки дорожнього руху за 12 місяців 2017 року на автомобільних дорогах загального користування: встановлено та замінено 79,5 тис. дорожніх знаків; нанесено 21,973 тис. км дорожньої розмітки; встановлено 148,13 км нової; знято з обліку 24 місця концентрації дорожньо-транспортних пригод. Для зимового утримання доріг було: підготовлено 7 164 одиниці техніки та навісного обладнання; заготовлено солі технічної – 159 тис. тонн, (84 % від річної потреби); фрикційних матеріалів (пісок) – 851 тис. тонн (79 % від річної потреби) [143].

Наведені дані свідчать про позитивні тенденції у сфері розвитку національної транспортної інфраструктури, що слід вважати надійною засадою забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Проте активізація, збільшення будівельно-ремонтних робіт є недостатньою, особливо з урахуванням відносно далекої перспективи розвитку вказаних суспільних відносин. Ідеться, поміж іншим, про порушення якості виконаних робіт. Так, якщо взяти лише дані, що містяться в наведеному вище звіті Укравтодору, за 2017 рік було здійснено 708 перевірок якості виконання дорожніх робіт на об'єктах будівництва, реконструкції та ремонту доріг. У результаті проведених перевірок було виявлено значну кількість недоліків і порушень технологічного процесу. Не ставлячи за мету навести всі з таких недоліків, наголосимо лише на основних із них, які в подальшому можуть суттєво впливати на стан забезпечення безпеки на автомобільному транспорті на відповідному об'єкті інфраструктури: відсутній або неналежний контроль за температурним режимом асфальтобетонної суміші на етапі випуску асфальтобетонної суміші та на місці виконання робіт; влаштування шару покриття на непідготовлену (неочищену) та неякісно підгрунтовану поверхню; незабезпечений поверхневий водовідвід; неузгодженість між проєктними рішеннями та фактичним виконанням робіт (невідповідність влаштованого матеріалу заявленому в дефектному акті); поява дефектів на відремонтованому покритті у вигляді викришувань, бітумних плям, розкриття стиків. Причому із 211 об'єктів будівництва та ремонту, на яких було здійснено моніторинг, на 32 були виявлені недоліки, які в подальшому можуть впливати на довговічність дорожньої конструкції [143].

Такий стан справ вимагає не тільки здійснення заходів контролю з боку уповноважених державою суб'єктів, а й запровадження та налагодження функціонування механізмів відшкодування збитків, завданих унаслідок проведення неякісних ремонтно-будівельних робіт транспортної інфраструктури. Ідеться про надання підрядниками гарантій щодо виконаних ремонтно-будівельних робіт на автомобільних дорогах. Гарантія

(франц. *garantie* – забезпечення, запорука) – один зі способів забезпечення виконання зобов'язання. Причому гарантійний строк – період часу, установлений законодавством або договором, протягом якого виробник (виконавець) забезпечує якісну роботу (застосування, використання) товару (виробу), послуги тощо [605]. Як повідомив засобам масової інформації Міністр інфраструктури України, другий рік поспіль в Україні всі компанії, які здійснюють дорожні роботи, дають гарантії мінімум на п'ять років. Нині ж ми переходимо на десятирічні гарантії. Так, 2017 року вперше було здійснено перевірку всіх доріг, побудованих 2016 року. Дефекти, виявлені на мінімум чверті з них, усунули підрядники. Лише незначний відсоток компаній намагалися вирішити конфлікт у судовому порядку. Однак таким чином вони закрили собі шлях для подальшого розвитку й участі в тендерах в Україні [432].

Установлення гарантійних строків, а отже, забезпечення якості проведення ремонтно-будівельних робіт, слід вважати одним із вагомих шляхів розвитку транспортної інфраструктури, тобто ключовою засадою забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Однак навіть стовідсоткові гарантії здійснення якісних ремонтно-будівельних робіт, усебічне, повне, належне їх фінансування не здатні повною мірою вирішити проблем жахливого стану національної транспортної інфраструктури, оскільки на сьогодні залишаються численні питання, пов'язані з її систематичним руйнуванням і знищенням. Найбільш вагомим серед таких аспектів є постійні порушення допустимого навантаження на автомобільні дороги, що відбуваються внаслідок збільшення вагових параметрів автомобільного транспорту, за допомогою якого здійснюється перевезення вантажів.

Так, згідно з даними фахівців Державного підприємства «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М. П. Шульгіна», близько 74 % автомобільних доріг були збудовані під розрахункові навантаження на вісь – 6 т загальною вагою не більше – 24 т. Щорічні збитки, яких зазнає дорожнє господарство внаслідок руйнування доріг через рух великовагових транспортних засобів, становлять понад 2 млрд грн. Згідно з дослідженнями

Світового банку, щорічні втрати країни внаслідок незадовільного стану автомобільних доріг становлять 3–4 % ВВП. Задля збереження автомобільних доріг загального користування центральний орган виконавчої влади – Укртрансбезпека (на який покладено завдання, зокрема, здійснення габаритно-вагового контролю за транспортними засобами, габаритно-вагові параметри яких перевищують нормативні) – розпочав заходи щодо запобігання та недопущення руйнування автомобільних доріг загального користування. За результатами роботи вже перевірено 4 556 транспортних засобів, із них у 319 виявлено порушення вагових параметрів. Нараховано плати за проїзд на 150 тис. євро, сплачено близько 740 тис. грн. Накладено штрафних санкцій на суму близько 148 тис. грн [434].

Проте, на жаль, слід констатувати, що зазначені контрольні заходи не розв’язують наявних у галузі транспортної інфраструктури проблем, пов’язаних з її систематичним руйнуванням вантажними автомобілями внаслідок недотримання їх габаритно-вагових параметрів, зокрема значного їх перебільшення. Уже декілька років поспіль спостерігається чітка тенденція до збільшення порушень в окресленій сфері суспільних відносин. Зокрема, істотно зростає кількість вантажу на один транспортний засіб. Наприклад, згідно зі статистичними даними, 1997 року будівельні вантажі (пісок, бетон) перевозили від 12 до 16 т одним транспортним засобом. Через 10 років, 2007 року, цей показник уже становив 15–18 т на один транспортний засіб. Станом на початок 2016 року кількість вантажу на один транспортний засіб становить від 25 до 45 т. Причому під час перевезення зернових вантажів середня вага вантажу становить від 45 до 75 т [316]. Прикладом може слугувати випадок, коли було затримано вантажний автомобільний транспортний засіб, який перевозив із м. Кропивницький 115 т зерна із загальною масою 135 т. Найбільшим «антирекордсменом» порушення габаритно-вагових параметрів автомобільного транспортного засобу став випадок, який трапився поблизу м. Тернопіль, де було затримано вантажний автомобіль із вагою 200 т. Як зазначають очевидці вказаної події, автомобіль із вантажем їхав повільно, зі швидкістю 30–

40 км/год. Його супроводжувала поліція – по п'ять машин з обох боків. За колоною утворився чималий затор [47]. У наведеному випадку законодавчо встановлені вагові норми було перевищено в п'ять разів!

Причин такої катастрофічної ситуації в галузі транспортної інфраструктури декілька. Зокрема, порушення норм щодо ваги й габаритів автомобільного транспорту є наслідком намагань навантажити якомога більше вантажу. Причому наразі відправники вантажів і вантажовласники жодним чином не зобов'язані вживати запобіжних заходів щодо недопущення перевантаження транспортних засобів і не несуть відповідальності за порушення транспортним засобом вагових норм. Крім того, водій перевізника не має законних підстав відмовити відправнику вантажу й вантажовласнику виконувати перевезення в разі завантаження автомобільного транспортного засобу з перевищенням встановлених вагових або габаритних норм та/або з порушенням умов, визначених у дозволі на участь у дорожньому русі [315]. Рух більшості великовагових транспортних засобів здійснюється без погодження з компетентними суб'єктами та з перевищенням дозволених вимог. Результатом такої безвідповідальності є погіршення стану доріг, утворення на покритті зсувів, колій та інших деформацій, що загрожує безпеці дорожнього руху. Попри це водії та громадяни – суб'єкти підприємницької діяльності – здебільшого здійснюють неконтрольовані перевезення вантажів, вагові параметри і навантаження на вісь яких перевищують дозволені стандартами у сфері безпеки дорожнього руху, що призводить до руйнування доріг і створює реальну загрозу безпеці руху [314].

Основною причиною цього є відсутність ефективної державної політики у сфері вантажоперевезень і безвідповідальність замовників, які визначають ціни, орієнтуючись лише на власні бажання. Так, середній тариф 2008 року становив близько 1,0 грн на 1 тнкм (вартість дизельного палива – 9–10 грн за літр); 2016 року – 0,7–0,8 грн на 1 тнкм (вартість дизельного палива – 18–20 грн за літр). Відповідно до цього, тарифи зменшилися на 20 %, а витрати збільшилися на 45 %. Вартість перевезень автотранспортом у деяких випадках є

нижчою, ніж вартість залізничних перевезень [316]. Звісно, у наведеному прикладі йдеться про внутрішні вантажні перевезення, адже шлях до розвинутих країн таким перевізникам закритий, оскільки там представлено комплексний підхід до проблеми перевантаження автомобільного транспортного засобу, збереження й розвитку транспортної інфраструктури. Тому на сьогодні нагальною є потреба у виробленні концептуальних засад, які б передбачали не тільки розвиток транспортної інфраструктури або окремих напрямів галузі функціонування автомобільного транспорту, а й стосувалися всіх аспектів забезпечення безпеки в окресленій сфері суспільних відносин.

Таким чином, розвиток транспортної інфраструктури нашої держави є важливою засадою забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Це твердження пов'язане з тим, що, на відміну від інших аспектів функціонування галузі автомобільного транспорту, із транспортною інфраструктурою пов'язані всі без винятку суб'єкти відповідних суспільних відносин. У такому разі транспортною інфраструктурою слід вважати сукупність об'єктів і пов'язаної з ними діяльності, призначенням яких є забезпечення функціонування галузі автомобільного транспорту. На жаль, статистичні дані свідчать про незадовільний стан національної транспортної інфраструктури, що негативно позначається на стані й рівні забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Передусім ідеться про стан автомобільних доріг як основного структурного елементу такої інфраструктури. Поліпшення цієї ситуації потребує реалізації комплексних заходів, спрямованих як на збереження наявної транспортної інфраструктури, так і на її подальший розвиток.

Висновки до розділу 4

Узагальнено ознаки, що можуть слугувати підґрунтям визначення сутності дорожнього руху: передбачає сукупність різноаспектних суспільних відносин; урегульований правовими нормами різної юридичної сили; такі

суспільні відносини виникають, розвиваються та видозмінюються у зв'язку з необхідністю переміщення людини й вантажів; таке переміщення відбувається в чітких просторових межах – автомобільними дорогами. Згідно з таким підходом, сутність дорожнього руху можна визначити як законодавчо регламентовану сукупність суспільних відносин, які виникають, розвиваються, видозмінюються у зв'язку з переміщенням автомобільними дорогами людей і вантажів.

Наголошено, що відносини у сфері дорожнього руху пов'язані з відносинами, що безпосередньо не стосуються переміщення людей і вантажів, а мають допоміжний характер. Як приклад названо відносини щодо: підготовки (перепідготовки) водіїв; видачі дозвільних документів; надання адміністративних послуг; підтримання автомобільних доріг у належному стані; проведення будівельних робіт; розвитку інфраструктури тощо.

Сутність безпеки дорожнього руху визначено як сукупність нормативно врегульованих суспільних відносин, які виникають і розвиваються щодо дорожнього руху між його учасниками, державою в особі уповноважених нею суб'єктів задля недопущення й усунення загроз охоронюваних законом інтересів суспільства й окремих індивідів, що виникають унаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Обґрунтовано висновок, згідно з яким забезпечення безпеки дорожнього руху є однією з найважливіших складових забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Це пов'язано з тим, що сфера безпеки дорожнього руху безпосередньо впливає на всіх її учасників (як тих, хто здійснює переміщення на автомобільному транспорті, так і без нього). Діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху реалізовує значна кількість суб'єктів, основними з яких є органи державної влади. Таку діяльність провадять задля недопущення або ж значного зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод, усунення їх наслідків. Тому про ефективність забезпечення безпеки на автомобільному транспорті не можна говорити поза забезпеченням безпеки дорожнього руху. Забезпечення безпеки дорожнього руху як складова

забезпечення безпеки на автомобільному транспорті – це нормативно врегульована діяльність уповноважених (або зобов'язаних) суб'єктів, спрямована на попередження та недопущення дорожньо-транспортних пригод, усунення їх негативних наслідків шляхом здійснення передбачених законодавством заходів, а також дотримання встановлених у цій сфері правових приписів.

Доведено, що правовідносини з перевезення пасажирів міським та міжміським транспортом, порівняно з тими, які виникають під час звичайних автомобільних перевезень, є більш багатоаспектними та складними за своєю суттю. Це зумовлено кількістю джерел їх нормативної регламентації, збільшеним суб'єктним складом, у тому числі кількості осіб, які в них задіяні, а також кількістю видів таких перевезень. Крім того, окреслені правовідносини будуть зазнавати більшого регулятивного впливу з боку уповноважених державою органів і посадових осіб. Усі ці обставини тісно пов'язані з питаннями забезпечення безпеки вказаної сфери суспільних відносин.

Зауважено, що на сьогодні можна констатувати наявність значної кількості видів автомобільних перевезень, які здійснюються за допомогою міського й міжміського транспорту. Від цього залежать особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в окресленій сфері суспільних відносин як загалом, так і відносно окремо взятого різновиду. Так, першою особливістю всіх досліджуваних видів пасажирських перевезень є доволі розгалужена система нормативно-правового регулювання вказаних суспільних відносин, що складається зі значної кількості законодавчих актів.

З'ясовано, що належне нормативно-правове регулювання відносин із забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезення пасажирів міським та міжміським транспортом безпосередньо впливає на ефективність діяльності уповноважених суб'єктів, визначаючи стан такої безпеки. Саме тому законодавцю необхідно зосередити увагу на цій сфері суспільних відносин, зокрема на сфері функціонування транспорту в Україні. Ідеться про необхідність систематизації законодавства шляхом його

кодифікації.

Констатовано, що значну частку дорожньо-транспортних пригод вчиняють під час перевезення пасажирів автобусами. Більшість із таких пригод трапляється під час перевезення пасажирів міським автомобільним транспортом. Звісно, не всі дорожньо-транспортні пригоди трапляються внаслідок несправності або незадовільного технічного стану автобусів. Однак здійснення належних і своєчасних заходів щодо виявлення такого стану автобусів компетентними суб'єктами може суттєво знизити рівень аварійності, а отже, зберегти життя та здоров'я як громадянам, які користуються цим видом послуг, так і тим, які їх надають. Цього можна досягти шляхом реалізації компетентними суб'єктами відповідних контрольних заходів.

Визначено такі проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезення пасажирів міським та міжміським транспортом: а) у край незадовільний технічний стан такого транспорту; б) значне перевантаження автобусів пасажирами, що особливо можна спостерігати в години пік, коли громадяни прямують до своїх робочих місць та у зворотному напрямку; в) недостатній рівень кваліфікації водіїв автобусів; г) неналежна організація праці водіїв автобусів.

Доведено, що найбільш ефективним видом державного контролю у сфері перевезення пасажирів автомобільним транспортом є рейдова перевірка, під час якої з'ясовують кількість пасажирів автобусів щодо відповідності встановленим вимогам. Проте на практиці цей законодавчий припис не діє, оскільки щодня кожен пасажир автобусних маршрутів стикається із ситуацією переповнення транспорту. Слід також констатувати відсутність законодавчих приписів щодо можливості здійснення на дорозі (під час рейдових перевірок) перевірки компетентними суб'єктами технічного стану транспортних засобів, за допомогою яких здійснюється перевезення пасажирів. Указаний аспект здійснення контрольних заходів має бути врегульований на законодавчому рівні, що, на нашу думку, особливо позитивно вплине на ефективність діяльності щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час

перевезення пасажирів міським та міжміським транспортом.

Обґрунтовано висновок, що забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезення пасажирів міським та міжміським транспортом сьогодні є однією з найважливіших складових, яка безпосередньо впливає на стан забезпечення безпеки на автомобільному транспорті загалом. На такий стан речей впливає декілька взаємопов'язаних чинників: популярність цього виду транспортних послуг, зокрема з огляду на кількість їх споживачів; згідно зі статистичними даними, значна кількість дорожньо-транспортних пригод за участю автомобільного транспорту, за допомогою якого здійснюються автомобільні перевезення міським та міжміським транспортом; кількість постраждалих, зокрема загиблих від таких пригод осіб.

Наголошено на необхідності здійснення комплексних заходів, спрямованих на забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезення пасажирів міським та міжміським транспортом. Належна реалізація таких заходів має бути здійснена з урахуванням особливостей, притаманних сфері суспільних відносин щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезення пасажирів міським та міжміським транспортом, а саме: значна кількість нормативно-правових актів (із превалюванням актів підзаконного характеру), які регламентують цю сферу суспільних відносин; украй незадовільний технічний стан автобусів; 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; неефективність здійснення уповноваженими державою органами, передусім органами й посадовими особами Укртрансбезпеки, заходів державного контролю за автомобільними перевезеннями пасажирів міським і міжміським транспортом.

Узагальнено причини незадовільного стану забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень вантажів, а саме: а) порушення правил дорожнього руху водіями вантажних транспортних засобів;

б) перевантаження вантажних автомобілів; в) неналежна фіксація вантажів на вантажних автомобілях.

Доведено, що за перевезення вантажів автомобільним транспортом із перевищенням його габаритно-вагових параметрів має бути встановлено адміністративну відповідальність у КУпАП.

Акцентовано увагу на тому, що на стан і рівень забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень вантажів впливає декілька взаємопов'язаних факторів, які прослідковуються й 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.

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

Обґрунтовано висновок, що розвиток транспортної інфраструктури нашої держави є важливою засадою забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Таке твердження передусім пов'язане з тим, що, на відміну від інших аспектів функціонування галузі автомобільного транспорту, із транспортною інфраструктурою пов'язані всі без винятку суб'єкти відповідних суспільних відносин.

Транспортною інфраструктурою запропоновано вважати сукупність об'єктів і пов'язаної з ними діяльності, призначенням яких є забезпечення функціонування галузі автомобільного транспорту.

Констатовано, що статистичні дані свідчать про незадовільний стан національної транспортної інфраструктури, що безпосередньо негативно впливає на стан і рівень забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Передусім ідеться про стан автомобільних доріг як основного структурного елементу такої інфраструктури. Поліпшення такого стану потребує реалізації комплексних заходів, спрямованих як на збереження наявної транспортної інфраструктури, так і на її подальший розвиток.

РОЗДІЛ 5

ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНОГО ЗАКОНОДАВСТВА, ЩО РЕГУЛЮЄ ПИТАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

5.1. Концептуальні засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

Сфера забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є складним і багатоаспектним явищем, що охоплює значну кількість взаємопов'язаних елементів. Кожен із таких елементів так чи інакше безпосередньо або опосередковано впливає на стан і рівень забезпечення безпеки на автомобільному транспорті загалом. У попередньому розділі представлено наукового дослідження увагу було сконцентровано на таких основних аспектах, як: забезпечення безпеки дорожнього руху; забезпечення безпеки під час перевезення пасажирів і вантажу; пріоритетні напрями розвитку транспортної інфраструктури. Причому, як впливає з отриманих результатів дослідження, кожен із наведених структурних елементів сфери суспільних відносин щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті позначається на інших її елементах. Так, наприклад, було встановлено, що неналежний стан регулювання перевезень автомобільним транспортом вантажів є основним фактором руйнування транспортної інфраструктури.

Такий стан справ вимагає від держави й уповноважених нею суб'єктів проведення комплексних заходів, які б визначали концептуальні засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, а не стосувалися окремо взятої її складової. На сьогодні слід констатувати неефективність спроб щодо реформування окремих секторів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, що підтверджують статистичні дані. Зокрема, згідно зі Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року,

схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 року № 481-р, за питомими показниками аварійності й наслідків дорожньо-транспортних пригод Україна є одним із лідерів серед європейських країн. Так, у середньому в країнах – членах Європейського Союзу (за даними 2015 року) на 100 тис. жителів припадає 5,1 % загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, на 100 тис. транспортних засобів – вісім загиблих, тоді як в Україні такі показники становлять (за даними 2016 року) відповідно 8 і 22,1 % осіб. Причому за відсутності якісного збору даних щодо травмованих і загиблих осіб унаслідок дорожньо-транспортних пригод зазначені показники можуть не відображати реальної картини [413].

Неефективність заходів щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті пов'язана також із непослідовністю, недостатністю окремих із них, відсутністю комплексного підходу до вирішення вказаної проблеми. Яскравим прикладом цього можуть слугувати спроби уповноважених суб'єктів щодо здійснення впливу на основну причину настання дорожньо-транспортних пригод, а отже, смертності й травматизму на дорогах. Так, за даними Світового банку, в Україні більшість дорожньо-транспортних пригод із тяжкими наслідками виникає через перевищення швидкості водіями, що є основною причиною настання смерті в 39 % випадків. Крім наведеної причини, називають такі: необлаштованість пішохідних переходів (відсутність освітлення, розмітки тощо), що призводить до смертельних наслідків у 38 % випадків; порушення правил проїзду перехресть, на яких стається близько 30 % усіх дорожньо-транспортних пригод зі смертельними наслідками; керування транспортними засобами в стані алкогольного сп'яніння [413]. Усі з наведених причин настання дорожньо-транспортних пригод із летальними наслідками, безперечно, взаємопов'язані та здебільшого зумовлюють одна одну.

Задля розв'язання окреслених проблем, нівелювання наведених причин аварійності було здійснено низку заходів, спрямованих, зокрема, на зменшення порушень швидкісного режиму. Такі заходи супроводжувалися змінами до чинного національного законодавства, яке визначає правові засади дорожнього

руху, а також відповідальність за їх порушення. Так, із прийняттям Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 24 вересня 2008 року було внесено зміни до адміністративного деліктного законодавства, зокрема до ст. 122 КУпАП, унаслідок чого штраф за перевищення швидкості було збільшено з 0,5–1 до 15–20 неоподаткованих мінімумів доходів громадян [176].

У подальшому було прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 14 липня 2015 року, згідно з яким ст. 122 КУпАП було викладено в новій редакції. Зокрема, тут було зафіксовано чіткий розмір штрафних санкцій за перевищення швидкості руху – 15 неоподаткованих мінімумів доходів громадян, тобто норма стала безальтернативною. Крім того, було запроваджено новий вид адміністративного стягнення – штрафні бали [327]. Як зазначено в ст. 27-1 КУпАП, штрафні бали є стягненням, що накладається на громадян за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, установлені КУпАП. Причому кожному громадянину, який має право керування транспортним засобом, щороку з його початку (із дня отримання права керування транспортним засобом) і до кінця нараховується 150 балів. У разі фіксації правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі від загальної кількості балів громадянина, який вчинив правопорушення, вираховується кількість штрафних балів, передбачених відповідною статтею Особливої частини КУпАП [327]. Минуло вже понад три роки відтоді, як набрали чинності зазначені законодавчі новели, а штрафні бали й досі залишаються не впровадженими на практиці.

Наступним кроком на шляху протидії порушенням у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема перевищенню законодавчо встановленого швидкісного режиму, стало прийняття постанови Кабінету Міністрів від 10 жовтня 2017 року № 883 «Про внесення змін до Правил дорожнього руху»

(затверджених постановою КМУ від 10 жовтня 2001 року № 1306 [403]). Ідеться про внесення єдиних змін – заміни цифри «60» на «50» [322], тобто обмеження швидкості руху в населених пунктах із 60 до 50 км/год. Міністр внутрішніх справ із цього приводу навів просте порівняння: за швидкості 60 км/год зупинковий шлях становить 55 м, а ймовірність летального результату в разі зіткнення з пішоходом – 82 %. Натомість за швидкості 50 км/год цей шлях становитиме 40 м, а ймовірність летальних наслідків – 20 % [156]. Не вдаючись до встановлення точності зазначених розрахунків, зазначимо, що зниження швидкості, наприклад, до 20 км/год, узагалі має сприяти вагомим результатам.

Та попри всі вжиті заходи перевищення швидкості руху донині залишається основною причиною аварійності. Необхідність здійснення зазначених кроків не викликає сумнівів, однак очевидною є їх фрагментарність, відсутність комплексного підходу. Так, у наш час наявна проблема щодо здійснення контролю за дотриманням швидкісного режиму, точніше, цілковитої його відсутності. В окремих областях починають упроваджувати пристрої автоматичної фіксації правопорушень. Однак їх украй не вистачає. Не втрачає актуальності питання нормативно-правової регламентації вказаних суспільних відносин. Таким чином, ідеться про відсутність належного законодавчого й матеріально-технічного забезпечення зазначених процесів.

Зазначене вище підтверджує необхідність запровадження комплексних підходів до розв'язання проблем, наявних у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Саме тому сьогодні існує нагальна потреба в розробленні концептуальних засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, які б стосувалися всіх наявних у цьому напрямі проблем. Звісно, у межах лише одного наукового дослідження, з огляду на вимоги до його обсягів, неможливо розробити й детально проаналізувати всі концептуальні засади. Тому наголосимо лише на основних із них, зокрема тих, що стосуються всіх відносин у цій сфері.

Дослідження різних аспектів діяльності щодо забезпечення безпеки на

автомобільному транспорті дає змогу констатувати, що однією з ключових проблем є неефективна нормативно-правова регламентація, яка здійснюється на рівні значної кількості законодавчих актів із превалюванням тих, що мають підзаконний нормативно-правовий характер. Також варта уваги законопроектна робота в цьому напрямі. На сьогодні наявна значна кількість законопроектів, які внесені на розгляд Верховної Ради України й стосуються певного питання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Так, наприклад, лише з метою врегулювання окремих аспектів сфери здійснення автомобільних перевезень вантажів до Верховної Ради України було подано такі законопроекти: «Про внесення змін до Закону України “Про автомобільний транспорт” (щодо дотримання вагових або габаритних норм та/або умов, визначених у дозволі на участь у дорожньому русі)» від 13 травня 2016 року № 4660 [330], що має на меті попередження передчасного руйнування автомобільних доріг перевантаженими транспортними засобами [315]; «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства у сфері дотримання вагових або габаритних норм» від 27 травня 2016 року № 4660-1 [328], який передбачає спрощення адміністрування дозволу, що дає право на рух автомобільними дорогами України в разі перевезення вантажів із перевищенням габаритних або вагових обмежень, зниження корупціогенного фактора у сфері видачі таких дозволів, забезпечення дотримання всіма учасниками ринку автомобільних вантажних перевезень норм законодавства та ведення їх діяльності в рамках правового поля, підвищення якості та безпеки перевезень автомобільним транспортом [316]; «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення контролю за безпекою автомобільних перевезень вантажів і відповідальності за порушення правил дорожнього руху» від 13 травня 2016 року № 4661 [329], метою якого є вдосконалення правових механізмів регулювання відносин у сфері дорожнього руху, зокрема щодо перевезення великовагових і великогабаритних вантажів автомобільним транспортом [314]; «Про внесення змін до Закону України “Про автомобільний транспорт” (щодо

дотримання учасниками ринку автомобільних вантажних перевезень норм законодавства в частині вагових та габаритних параметрів транспортних засобів)» від 23 червня 2017 року № 6644 [323], метою якого є попередження передчасного руйнування автомобільних доріг перевантаженими транспортними засобами [313].

Варта уваги спроба систематизації законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Ідеться про законопроект «Про дорожній рух та його безпеку» від 26 вересня 2016 року № 5184 [343]. Його зміст ми проаналізували в підрозділі 4.1 представленою наукового дослідження. З огляду на наведені нами висновки, а також зауваги Головного науково-експертного управління апарату Верховної Ради України [84] та Комітету Верховної Ради з питань транспорту [85], які дійшли одностайної позиції щодо необхідності повернення законопроекту на доопрацювання, він найближчим часом не може бути прийнятий.

Аналіз наведеного матеріалу свідчить, що на сьогодні існує значна кількість нормативно-правових актів, за допомогою яких здійснюють правову регламентацію суспільних відносин у сфері функціонування автомобільного транспорту, зокрема забезпечення його безпеки. Водночас нормативно-правові акти, які стосуються сфери функціонування транспорту загалом, суперечать один одному, що вкрай негативно позначається на уніфікації законодавства. Окремі з таких актів було прийнято ще за радянських часів, вони містять посилання на нечинні нормативно-правові акти, визначають правовий статус недійсних суб'єктів тощо. Зазначене підтверджує доцільність використання комплексного підходу, зокрема систематизації законодавства, що має бути здійснено з урахуванням перегляду нормативно-правової регламентації всіх відносин у сфері функціонування транспорту. Таке законодавство слід систематизувати шляхом його кодифікації, унаслідок чого повинен з'явитися новий нормативно-правовий акт – Транспортний кодекс України.

На необхідності прийняття подібного кодифікованого нормативно-правового акта наголошували окремі вчені-правознавці. Так, здійснивши

дослідження особливостей консолідації як форми систематизації законодавства, Є. Гетьман дійшов висновку про доцільність кодифікації всіх можливих галузей та інститутів українського законодавства, зокрема транспортної сфери, у якій запропоновано передбачити Транспортний кодекс. Проте, на думку вченого, кодифікація є доволі складною формою систематизації законодавства, яка потребує значних інтелектуальних затрат, тобто залучення провідних науковців до розроблення кодексу, а також практичних працівників [96]. Зазначене твердження є цілком слушним, однак не може бути сприйняте як перепона на шляху підвищення ефективності нормативно-правової регламентації суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті й функціонування транспорту загалом. Адже українське суспільство в усі часи славалося значним інтелектуальним потенціалом.

У дослідженні, присвяченому юридичній природі транспортного коридору як формі правового регулювання ринку транспортних послуг в Україні, А. В. Міщенко наголошує на необхідності прийняття єдиного нормативно-правового акта у сфері функціонування транспорту – Транспортного кодексу України, який виконував би функцію основного закону в транспортній галузі. Усі інші нормативно-правові акти конкретизували б положення цього Кодексу і приймалися для виконання загальних його засад [254]. На необхідності прийняття Транспортного кодексу наголошує також О. М. Нечипуренко в роботі, присвяченій цивільно-правовому регулюванню перевезень таксі [269]. У межах дослідження адміністративно-правових засад перевезення вантажів автомобільним транспортом Д. К. Медведєв дійшов висновку, що на сьогодні наріла потреба в розробленні Транспортного кодексу України з виокремленням у його межах загальної та спеціальної частин [242]. Зазначену думку обстоює О. Б. Черномаз у дослідженні, присвяченому адміністративно-правовому регулюванню правовідносин у сфері пасажирських перевезень на залізничному транспорті [588]. У наш час чимало вчених-правознавців, праці яких могли б

слугувати підґрунтям кодифікованого акта законодавства, вважають за доцільне розпочати розробку Транспортного кодексу України.

Отже, основною концептуальною засадою забезпечення безпеки на автомобільному транспорті слід вважати розроблення й подальше прийняття єдиного кодифікованого законодавчого акта, який би передбачав нормативно-правову регламентацію суспільних відносин у сфері функціонування транспорту загалом. Реалізація таких кроків значно підвищила б ефективність правового регулювання суспільних відносин у досліджуваній сфері, сприяла б уніфікації законодавства, мала б позитивний вплив на правозастосовну діяльність компетентних суб'єктів.

У контексті наведених позицій зазначимо, що систематизація законодавства у сфері функціонування транспорту, у тому числі забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, має супроводжуватися впровадженням інших концептуальних засад. Зокрема, як було зазначено вище, особливої уваги потребують питання встановлення юридичної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. На сьогодні ці аспекти досліджуваних суспільних відносин урегульовано на підзаконному нормативно-правовому рівні, що, з огляду на конституційні приписи, є неприпустимим. Основний же масив правових норм щодо видів правопорушень у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, а також відповідальність за їх учинення зосереджено в положеннях КУпАП, який уже є застарілим нормативно-правовим актом, прийнятим ще за радянських часів і таким, до якого найчастіше вносять законодавчі правки.

Так, авторський колектив навчального посібника «Адміністративна відповідальність в Україні», підготовленого за загальною редакцією А. Т. Комзюка, слушно переконує, що чинне законодавство про адміністративні правопорушення досить значне за обсягом. КУпАП, прийнятий ще 1984 року, – один із нормативно-правових актів, до якого найчастіше вносять зміни й доповнення. Особливо інтенсивно положення КУпАП почали змінювати після проголошення незалежності України. Усе це створює певні труднощі в

застосуванні адміністративно-правових норм, негативно позначається на діяльності адміністративно-юрисдикційних органів, забезпеченні законності застосування заходів відповідальності за вчинені правопорушення, що в умовах правової держави неприпустиме [8].

Отже, вважаємо, що окреме місце (розділ або частину) в Транспортному кодексі України слід присвятити нормативно-правовій регламентації правопорушень у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Склади таких правопорушень повинні бути якомога повно й детально визначені в положеннях Транспортного кодексу як єдиного нормативно-правового акта, який встановлюватиме правові засади адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Це сприятиме як вихованню громадян у дусі додержання законодавчо встановлених приписів, так і відсутності плутанини, а отже, зрозумілості законодавчих положень для пересічних громадян, а також усуненню надмірної нормативної регламентації у цій сфері суспільних відносин.

Завершальним, однак не менш важливим аспектом розроблення концептуальних засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є питання, пов'язані зі здійсненням фінансового забезпечення вказаних вище ініціатив. Як цілком доречно з цього приводу зауважує авторський колектив підручника «Фінансове право», підготовленого за загальною редакцією М. П. Кучерявенка, реалізація внутрішніх і зовнішніх функцій держави є неможливою без використання фінансових ресурсів. Саме акумуляція коштів у державі уможлиблює формування відповідних спеціальних фондів [573]. Подібне твердження актуальне й відносно сфери забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, яка за своєю суттю вимагає постійного та активного фінансування.

Так, 2017 року в Україні проведено капітальний ремонт лише 2 тис. кілометрів автомобільних доріг із запланованих 2,5 тис. кілометрів. План не було виконано через недостатнє фінансування. Водночас, як повідомив Президент України, 2018 року на будівництво доріг у країні було виділено

30 млрд грн. Державний бюджет на 2018 рік передбачав збільшення фінансування будівництва й ремонту українських доріг на 37 % порівняно з 2017 роком – до 44 млрд грн [263]. Проте й зазначене фінансування на сьогодні є вкрай недостатнім.

Зокрема, фахівці Національного інституту стратегічних досліджень зазначають, що на ремонт і розбудову дорожньої мережі, відповідно до світової практики, країни витрачають близько 4 % ВВП на рік, тоді як в Україні 2012 року, коли тривали масштабні роботи з розбудови інфраструктури до Чемпіонату Європи з футболу, загальна сума витрат на дороги становила всього 0,9 % від ВВП країни. Безпосередньо на розвиток мережі й утримання автомобільних доріг загального користування в Україні витрачається близько 5,5 тис. доларів США на 1 км, що менше навіть порівняно з Білоруссю (у 2,4 раза) і Польщею (у 3,1 раза), а порівняно з провідними країнами Європейського Союзу – менше у 8–9 разів. Проте сучасні дороги не можуть бути дешевими та якісними одночасно, адже, за даними Укравтодору, ремонт 1 км 4-смугової магістралі в Україні коштує від 5 до 6 млн євро, а використання новітніх технологій і матеріалів, визнаних у всьому світі, наближують вартість робіт до європейського рівня – 7–10 млн євро за 1 км [604].

Здійснивши аудит ефективності використання бюджетних коштів на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт доріг державного значення, Рахункова палата України зазначила, що фінансування дорожньої галузі за рахунок платежів, які стягують із безпосередніх користувачів доріг, не здійснюється. За таких умов без створення Державного дорожнього фонду України неможливо забезпечити поліпшення стану доріг та оптимізацію їх мережі відповідно до вимог розвитку економіки держави, які вимагають будівництва нових доріг і збереження від руйнування наявних. Без створення Державного дорожнього фонду України заяви Уряду про початок масштабного ремонту автодоріг з 2017 року є голосливими. Причому наголошують на неефективності заходів із кредитування. Зокрема, на практиці залучені кредитні ресурси суттєво не впливали на поліпшення стану мережі автомобільних доріг

загального користування. Склалася ситуація, коли витрати бюджету на погашення кредитів, отриманих під державні гарантії на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування, постійно збільшувалися, а видатки Укравтодору на безпосереднє фінансування дорожньої галузі, навпаки, зменшувалися. Фактично вже 2011 року кожна третя гривня, отримана Укравтодором, була спрямована не на розвиток доріг, а на погашення кредитів. 2015 року видатки Укравтодору на погашення кредитів із загального фонду держбюджету досягли пікового значення – 17,6 млрд грн [144].

Отже, підвищення ефективності забезпечення безпеки на автомобільному транспорті вимагає залучення значних коштів, збільшення фінансування, що, як доводить аналіз наведених положень, потрібно здійснювати за рахунок збільшення джерел їх надходження. Такого фінансування потребують і зазначені вище ініціативи щодо збільшення ефективності нормативно-правової регламентації окресленої сфери суспільних відносин. Зокрема, у пояснювальній записці до будь-якого із законопроектів окремим розділом наводять фінансово-економічне обґрунтування його реалізації. До речі, автори законопроекту «Про дорожній рух та його безпеку» [343] в пояснювальній записці до нього [317] зазначили, що реалізація його положень не потребуватиме збільшення видатків державного та місцевих бюджетів, що, звісно, не може відповідати дійсності. Саме тому розробка Транспортного кодексу України повинна супроводжуватися ретельною роботою щодо фінансово-економічного обґрунтування його прийняття та подальшої реалізації [375].

Таким чином, сфера суспільних відносин щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті потребує розроблення комплексних підходів стосовно підвищення ефективності її функціонування. Такі підходи мають базуватися на концептуальних засадах забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, які у взаємозв'язку одна з одною визначали б шляхи вдосконалення аспектів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та мали б у разі їх належної реалізації позитивний вплив на функціонування транспорту загалом. Серед основних із таких концептуальних засад слід виділити: 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.

5.2. Зарубіжний досвід забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та можливості його використання в Україні

Свого часу російський дослідник І. Я. Кисельов зазначав, що вивчення зарубіжного досвіду – це сурогат експерименту, який у праві в чистому вигляді неможливий, він лише дає змогу виділити аспекти, які можуть бути адаптовані в процесі національної нормотворчості [166]. Водночас Р. С. Мельник із цього приводу наголошував: «Зарубіжний досвід сприяє розширенню наших уявлень про досліджувані правові явища; допомагає поглянути на певну проблему під іншим кутом зору; зіставити власні здобутки зі здобутками зарубіжних колег; не марнувати час на розв'язання проблем, які вже розглянуто на сторінках закордонних видань. Та й, власне, надзвичайна наукова актуальність і практична корисність будь-яких порівняльно-правових досліджень безперечні» [245]. З огляду на міркування вчених, зарубіжний довід є досить зручним «експериментальним майданчиком», який дає змогу опосередковано спостерігати за розвитком певних явищ або навіть цілих сфер людської діяльності, робити щодо цього певні висновки та переймати якісь позитивні моменти, особливо коли йдеться про вдосконалення галузі забезпечення безпеки на автомобільному транспорті [489].

Слід зазначити, що важливість і пріоритетність вивчення та імплементації зарубіжного досвіду в контексті наведеної проблематики відображено одразу в кількох нормативно-правових актах нашої держави. Причому в положеннях цих документів переважно йдеться про необхідність перейняття саме європейських тенденцій.

Зокрема, про це зазначено в наказі Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Галузевої програми забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті на 2016–2018 роки» від 18 березня 2016 року № 112 [346]. Метою Програми визначено поліпшення ситуації у сфері безпеки дорожнього руху на автомобільному транспорті в Україні (передусім під час здійснення комерційних автомобільних перевезень), зниження рівня аварійності на автомобільному транспорті, кількості ДТП та тяжкості наслідків, до яких вони призводять, забезпечення прийняттого рівня безпеки перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом шляхом реалізації заходів із поліпшення стану безпеки руху автомобільного транспорту. Одним з основних завдань, реалізація якого є необхідною для досягнення поставленої мети, визначено вдосконалення нормативно-правової бази з питань безпеки автомобільних перевезень, зокрема з урахуванням змін у законодавстві в частині здійснення його адаптації (наближення) до законодавства ЄС у цій сфері [346].

У Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затвердженій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 року № 481, наведено такі ключові напрями її реалізації:

- проведення аналізу й удосконалення законодавства з питань безпеки дорожнього руху з метою забезпечення відповідності найкращим законодавчим стандартам, які діють у країнах Європи з найбезпечнішими дорожньо-транспортними системами;
- гармонізація стандартів проектування та будівництва доріг відповідно до стандартів ЄС та кращих практик інших країн;
- проведення аналізу та здійснення контролю за якістю впровадження

важливих складових безпечної дорожньої інфраструктури згідно з вимогами та/або кращими практиками ЄС;

– запровадження інтегрованої системи управління режимами швидкості згідно з рекомендаціями міжнародних, європейських інституцій;

– реформування системи здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів згідно зі стандартами ЄС;

– гармонізація стандартів у сфері охорони здоров'я щодо медичних оглядів кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів із законодавством ЄС;

– реформування системи складання іспитів для отримання посвідчення водія відповідно до вимог директив ЄС;

– запровадження європейської системи допуску до ринку автомобільних перевезень пасажирів і вантажів тощо [413].

Про доцільність імплементації зарубіжного, зокрема європейського, досвіду у сфері транспорту та безпеки на автомобільному транспорті йдеться в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року від 30 травня 2018 року № 430-р. На думку розробників цього документа, запровадження європейських стандартів дасть змогу створити сучасну інфраструктуру, чесні ринкові умови та вільну ринкову конкуренцію, ефективний розвиток і координацію діяльності різних видів транспорту разом із запровадженням ефективної системи державного регулювання та управління, що забезпечить основу для розвитку та функціонального зростання національної транспортної системи України. Крім того, підвищення ефективності та якості надання транспортних послуг дасть змогу поліпшити конкурентоспроможність транспортної системи України, стимулюватиме український експорт і сприятиме розвитку внутрішнього виробництва й торгівлі [412].

Згідно з настановами офіційних документів, спробуємо спершу визначити позитивний довід європейських країн у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті [489].

Так, якщо брати до уваги загальноєвропейський рівень, то доцільним є

висвітлення досвіду роботи органу, що діє на території ЄС, – Європейської організації дорожнього контролю (Euro Controle Route – ECR). Її заснували чотири міністри транспорту країн Бенілюксу та Франції, а також їхні інспекційні служби з метою ефективної співпраці у здійсненні контрольних заходів під час перевезення вантажів і пасажирів автомобільним транспортом. ECR об'єднує європейські організації дорожнього контролю та має на меті підвищення безпеки дорожнього руху, гармонізацію процедури контролю, обмін досвідом і практичними навичками, дотримання автотранспортного законодавства та сприяння чесній конкуренції [136].

Установчим документом організації є адміністративна угода про заснування Euro Controle Route. Головною метою цієї адміністративної угоди стало створення та підтримка високого рівня безпеки на транспорті у зв'язку з використанням (як за власний рахунок, так і за рахунок інших країн) автомобільних транспортних засобів у Європі. Нормами адміністративної угоди передбачено:

- упровадження регулярного та надійного обміну інформацією;
- розроблення та реалізація спільних і скоординованих заходів серед країн-учасниць та з іншими зацікавленими сторонами шляхом оптимального використання наявних технологій;
- організація спільних навчальних програм для інспекційних органів і заохочення транскордонних обмінів досвідом;
- визначення єдиної процедури контролю;
- розроблення єдиного стандарту для обладнання, зокрема заохочення спільних технологічних розробок;
- запровадження постійних консультацій щодо ситуації у відповідній сфері, підготовки пропозицій і рекомендацій [136].

Крім того, підвищення безпеки дорожнього руху у Європі на основі співробітництва й гармонізації є пріоритетним завданням зазначеної організації [136].

Позитивним чинником у роботі зазначеного відомства для України слід

вважати передусім інтеграцію органів національного транспортного контролю в систему цієї організації, що дасть змогу перейняти та запровадити більшість європейських стандартів у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, а також удосконалити контрольно-наглядову присутність держави в цій галузі [489].

Проте європейський досвід щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті не обмежується виключно діяльністю вищенаведеної організації. У цьому контексті можна виокремити позитивні надбання багатьох європейських країн.

Так, варта уваги німецька система забезпечення безпеки на транспорті, зокрема автомобільному, яка загалом схожа на національну. Регулювання у сфері забезпечення безпеки на транспорті здійснюють декілька державних органів. Наприклад, до структури Федерального міністерства транспорту Німеччини входить Центральне управління, яке опікується питаннями кадрової політики, соціального забезпечення, фінансів, безпеки і права, управління, транспортної політики й економіки, залізничного транспорту та внутрішнього судноплавства, морського транспорту, повітряного транспорту, автомобільних доріг і водних шляхів. На координацію федеральної та регіональної транспортної політики в Німеччині спрямована діяльність консультативного органу – Конференції міністрів транспорту земель [282].

Крім того, у складі Міністерства цієї країни функціонує Федеральне автотранспортне відомство, завданнями якого є:

- ліцензування нових типів транспортних засобів і запчастин до них;
- перевірка роботи відділів технічного контролю та гарантій якості, автотранспортних засобів, що надаються виробниками;
- ведення центрального реєстру транспортних засобів, центрального реєстру порушень правил руху на транспортні й центрального реєстру водійських прав;
- видача довідок і публікацій статистичних матеріалів [542].

Забезпечення безпеки на автомобільному транспорті також є

функціональним напрямом роботи дорожньої поліції Міністерства внутрішніх справ Німеччини. Завданнями дорожньої поліції є:

- протоколювання дорожньо-транспортних пригод;
- розшук автотранспорту, що був причетний до аварії;
- спостереження за дотриманням правил дорожнього руху;
- контроль за вуличним рухом і швидкістю автотранспорту;
- контроль за технічним станом вантажних автомобілів та автобусів;
- контроль за часом безперервного знаходження водіїв за кермом і часом відпочинку;
- спостереження за перевезеннями небезпечних вантажів [542].

Чимало важливих для перейняття аспектів можна запозичити з досвіду забезпечення безпеки на автомобільному транспорті Швеції. Загалом транспортною галуззю цієї країни керує Міністерство підприємництва, енергетики та комунікацій, яке поділяється на три гілки. Очолюють його одразу три міністри: Міністр підприємництва, Міністр інфраструктури, Міністр інформаційних технологій та енергетики [52].

Відділ транспорту Міністерства інфраструктури провадить діяльність за такими напрямками:

- інфраструктура та фінансування;
- матеріальне планування;
- інноваційні інфраструктурні проєкти;
- науково-дослідна діяльність;
- ринок і регулювання (умови доступу до ринків, вимоги до колісних транспортних засобів, мереж зв'язку та інфраструктури);
- нагляд за правилами дорожнього руху;
- керівництво та послідовне виконання (керівництво агенціями, бюджет, виконання й аналіз, організаційні питання) [52].

Безпосереднє забезпечення безпеки на автомобільному транспорті здійснює спеціальна Національна дорожня адміністрація. Водночас шведська модель підтримки високого рівня безпеки на автомобільному та інших видах

транспорту обумовлюється ефективною політикою та відповідними процедурами в цій сфері. Слід зазначити, що головна мета транспортної політики – створити стійку транспортну систему, яка ґрунтується на принципах доступності, безпеки й охорони навколишнього середовища. Цьому сприяє ефективне фінансування та надійне функціонування транспорту всіх видів для мешканців і бізнесових структур по всій країні, а також контроль і нагляд у цьому напрямі [52].

Важливе значення у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті відіграє Концепція нульової смертності, яка передбачає розгляд дорожньо-транспортної системи як єдине ціле, компоненти якого – дороги, транспортні засоби та пішоходи – під час взаємодії один з одним гарантують безпеку. Цілісний підхід є принципово новим у сфері безпеки дорожнього руху. На підставі такого бачення у Швеції здійснено адаптацію доріг, вулиць і транспортних засобів до потреб людини. Причому відповідальність за безпеку несуть як розбудовники дорожньо-транспортної системи, так і її користувачі. Із часу прийняття Концепції нульової смертності у Швеції зменшилася кількість загиблих у дорожньо-транспортних пригодах [562].

Крім того, позитивним є досвід Швеції у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті щодо:

- наявності обов'язкової вимоги ліцензування автошкіл і контролю за їх діяльністю;
- допуску до викладання в автошколах осіб, які пройшли спеціальні навчання в асоціаціях автошкіл;
- запровадження обов'язкових іспитів для водіїв, які бажають отримати допуск до роботи з надання послуг таксі;
- формування стійкого суспільного погляду відносно недопустимості водіння автомобільних транспортних засобів під впливом алкогольних речовин тощо [142].

Досить специфічним є британський досвід забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Він означений залученням у цю сферу сил як

державних, так і приватних організацій. З боку офіційних органів безпекою на транспорті опікується Міністерство транспорту, основними завданнями якого є:

- розроблення та забезпечення реалізації державної політики;
- удосконалення англійського автобусного транспорту шляхом державного регулювання та фінансування цієї галузі;
- підтримка високих стандартів безпеки й захисту на транспорті, зокрема автомобільному, тощо [617].

Забезпечення безпеки на автомобільному транспорті Міністерство здійснює через наявний у його структурі Департамент транспорту, а також низку профільних агентств, зокрема:

- із ліцензування транспортних засобів та водіїв;
- зі стандартизації транспортних засобів і водіїв;
- із сертифікації автомобілів;
- дорожнє агентство, служба дорожніх комісарів тощо [617].

Крім того, Міністерство транспорту працює із широким спектром недержавних організацій, які діють у галузі безпеки дорожнього руху, передусім із Королівським товариством із попередження аварій [178].

Позитивний досвід Норвегії щодо питань забезпечення безпеки на автомобільному транспорті ґрунтується на діяльності Міністерства транспорту і комунікацій, яке ефективно координує та здійснює нагляд у цій сфері на основі комплексного підходу. Запорукою успішної роботи є тісна взаємодія Міністерства з національними й місцевими структурами (поліцією, Міністерством освіти й досліджень, Міністерством охорони здоров'я та медичних послуг, адміністрацією громадських доріг, неурядовими організаціями тощо). Тут також функціонує особливий національний форум із питань дорожньої безпеки, що уможливлює обмін корисною інформацією між усіма відомствами, долученими до регулювання вказаної сфери, використання позитивного досвіду кожного органу [251].

Слід зауважити, що ефективні системи та стратегії забезпечення безпеки на автомобільному транспорті розробляють не лише в державах Європейського

Союзу. Наприклад, вартій уваги також досвід США в цій сфері, що на сьогодні мають найпотужнішу транспортну систему у світі, яка є основним інструментом забезпечення надійного функціонування економіки країни. Тут ефективно реалізовано організаційно-правове забезпечення державного управління у сфері транспортної безпеки. Відповідно, рівень транспортної безпеки й ефективності транспортної системи США є стабільно високим. Основним плановим документом у цій сфері є Довгострокова концепція розвитку США в XXI столітті. На основі Концепції розроблено Стратегічний план розвитку транспорту. Щороку цей план деталізують угодами (Annual Performance Agreement) [448]. Відповідно до цього плану, основними стратегічними пріоритетами розвитку автомобільного транспорту й транспорту загалом у США є такі: безпека, мобільність, економічне зростання, національна безпека тощо [448].

Забезпеченням безпеки на автомобільному та інших видах транспорту у США займається спеціальний орган – Міністерство транспорту [489], до складу якого входить Національна адміністрація з безпеки дорожнього руху, діяльність якої передбачає:

- ліцензування діяльності суб'єктів у сфері імпорту й вироблення транспортних засобів;
- реєстрацію та облік транспортних засобів;
- видачу дозволів на імпорт транспортних засобів та їх складових частин;
- пошук, створення та впровадження інноваційних технологій у сферу забезпечення безпеки на автомобільному та інших видах транспорту тощо [615].

Доцільно також розглянути досвід держав пострадянського простору в досліджуваній сфері. Наприклад, у Білорусі безпека на автомобільному транспорті є одним із найбільш пріоритетних питань державного регулювання. У цьому напрямі прийнято значну кількість законодавчих і підзаконних нормативних актів, наприклад, Закон Республіки Білорусь «Про автомобільний транспорт та автомобільні перевезення», Закон Республіки Білорусь «Про

основи транспортної діяльності», Указ Президента Республіки Білорусь «Про деякі питання проведення конкурсів на право виконання автомобільних перевезень пасажирів у регулярному сполученні», Постанова Міністерства транспорту та комунікацій Республіки Білорусь «Про затвердження Положення щодо робочого часу та часу відпочинку для водіїв автомобілів» тощо [277].

Основним органом у транспортній сфері є Міністерство транспорту та комунікацій Республіки Білорусь, що перебуває в підпорядкуванні Ради міністрів Республіки Білорусь. Зазначене міністерство здійснює державне регулювання та управління у сфері автомобільного, морського, внутрішнього водного, за винятком маломірних суден, залізничного, міського електричного транспорту й метрополітену, цивільної авіації та використання частини повітряного простору Республіки Білорусь, яка в установленому порядку визначена для повітряних трас, місцевих повітряних ліній, районів виконання авіаційних робіт, аеродромів цивільної авіації й аеропортів, дорожньої діяльності, діяльності юридичних осіб та індивідуальних підприємців, що здійснюють:

- діяльність, пов'язану з перевезеннями, зокрема транспортно-експедиційну;
- надання послуг, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів, вантажів, транспортних засобів, ремонтом транспортних засобів і технологічного устаткування;
- обстеження, проектування, зведення, реконструкцію, ремонт, утримання республіканських автомобільних доріг;
- наукові дослідження;
- підготовку кадрів;
- інформаційне забезпечення;
- інші роботи в галузі транспортної діяльності [89].

Безпосередньо у сфері державного регулювання автомобільного транспорту й автомобільних перевезень Міністерство транспорту та комунікацій Республіки Білорусь забезпечує:

- провадження відповідної політики, зокрема безпекової;
- створення умов для розвитку міжнародних автомобільних перевезень, у тому числі для оновлення парку транспортних засобів, які використовують для міжнародних автомобільних перевезень вантажів;
- створення умов для безпечного виконання автомобільних перевезень, а також виконання (надання) робіт (послуг), пов'язаних із такими перевезеннями;
- контроль за організацією та виконанням автомобільних перевезень, а також надання послуг, пов'язаних із такими перевезеннями, тощо [279].

Роль Міністерства внутрішніх справ Республіки Білорусь у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в особі Державної автомобільної інспекції схожа на українську модель роботи поліції в цій галузі. Крім забезпечення безпеки дорожнього руху та здійснення контролю за цим напрямом, Державна автомобільна інспекція Білорусі виконує низку важливих функцій, зокрема щодо:

- дорожньо-патрульної служби;
- технічного нагляду;
- організації дорожнього руху;
- дорожньої інспекції;
- реєстраційно-екзаменаційні;
- пропаганди безпеки дорожнього руху;
- організаційно-аналітичні;
- експлуатації автоматизованих систем управління тощо [281].

Розглядаючи досвід Узбекистану у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, слід звернути увагу на структуру органів державної влади, які провадять діяльність у цій галузі. Основним відомством у зазначеному аспекті є Узбецьке агентство автомобільного транспорту – орган державного управління, спеціально уповноважений для вирішення питань структурних та інституційних перетворень, сприяння формуванню та розвитку ринку послуг і безпеки у сфері автомобільного транспорту й перевезень, який у своїй діяльності безпосередньо підзвітний Кабінету Міністрів Республіки

Узбекистан [306].

Основними завданнями вказаного агентства є:

– провадження єдиної технічної політики в галузі автомобільного транспорту;

– удосконалення нормативно-правової та методичної бази здійснення автомобільних перевезень, а також організації безпеки пасажирів і об'єктів автомобільного транспорту;

– організація системи централізованого управління, координації діяльності автовокзалів та автостанцій;

– забезпечення сприятливих умов для розвитку ринкових відносин і конкурентного середовища на ринку послуг автомобільного транспорту шляхом упровадження механізмів тендерної реалізації маршрутів перевезень, якісного та безпечного перевезення пасажирів, координації роботи організаторів тендерів;

– здійснення ліцензування діяльності з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, контролю за наявністю ліцензійних карток на автотранспортних засобах, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;

– контроль за дотриманням умов здійснення міжнародних автомобільних перевезень на території Республіки Узбекистан, передбачених міжнародними договорами;

– організація підвищення кваліфікації, підготовки й перепідготовки кадрів на автомобільному транспорті, зокрема з питань забезпечення транспортної безпеки [306].

В Узбекистані, як і в багатьох інших країнах на пострадянському просторі, значний спектр функцій щодо сфери забезпечення безпеки на автомобільному транспорті віднесено до компетенції поліцейських органів. Так, Головне управління безпеки дорожнього руху Міністерства внутрішніх справ Республіки Узбекистан є структурним підрозділом центрального апарату Міністерства внутрішніх справ Республіки Узбекистан, який забезпечує

організацію роботи щодо попередження та профілактики правопорушень на дорогах, забезпечення безпеки дорожнього руху. У контексті забезпечення безпеки на автомобільному транспорті цей орган здійснює:

- вивчення діяльності підрозділів безпеки дорожнього руху органів внутрішніх справ щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема профілактики дорожньо-транспортних пригод і порушень правил дорожнього руху, а також боротьби з ними, виявлення та встановлення осіб, причетних до вчинення правопорушень;

- облік авто-, мототранспортних засобів, проведення їх технічного огляду та здійснення нагляду за їхнім технічним станом, дотриманням норм і правил експлуатації;

- визначення маршрутів прямування транспортних засобів, що перевозять пасажирів, великовагові, великогабаритні, небезпечні та спеціальні вантажі;

- забезпечення в установленому порядку контролю за діяльністю освітніх установ із підготовки водіїв, прийманням іспитів;

- накладення заборони на експлуатацію транспортних засобів, технічний стан яких не відповідає встановленим вимогам безпеки;

- застосування обмежень або заборони на проведення ремонтно-будівельних та інших робіт на вулицях і дорогах, якщо не дотримуються вимоги щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;

- вжиття негайних заходів щодо оточення (блокування) необхідних ділянок доріг, обмеження або припинення руху транспортних засобів у разі надзвичайних ситуацій;

- здійснення заходів з охорони й супроводу особливо небезпечних і спеціальних вантажів тощо [305].

Отже, результати аналізу зарубіжного досвіду щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті на прикладі Європейського Союзу, зокрема окремих країн – членів організації (Німеччини, Швеції, Великої Британії, Норвегії), а також інших держав (США, Білорусі та Узбекистану) дали змогу виділити низку позитивних чинників, які доречно було б запозичити та

запровадити в правову систему України [489]:

1. На прикладі багатьох зарубіжних держав доцільно розширити нормативну-правову базу у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в напрямі збільшення кількості стратегічних норм із визначенням конкретних планів дій на певні періоди та важелів контролю за їх виконанням.

2. Варто визначити пріоритетні напрями транспортної політики, до яких включити обов'язок постійної підтримки високих стандартів безпеки та вимогу щодо необхідності впровадження інноваційних технологій у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

3. Доцільним є впровадження міжнародних та європейських стандартів у сферу контролю та нагляду безпеки на автомобільному транспорті, а також інтеграції до міжнародних організацій у цій галузі.

4. Необхідно вдосконалити дозвільно-ліцензійну політику в контексті посилення вимог до суб'єктів господарювання та водіїв стосовно неухильного дотримання ними положень законодавства щодо отримання можливості провадити певні види діяльності.

5.3. Напрями вдосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

Статистика засвідчує, що на сьогодні в Україні загострилася проблема щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. За цих умов важливим є не лише комплексне та всебічне вдосконалення відповідного законодавства, а й виважена та послідовна державна політика в окресленій сфері. У найбільш загальному значенні політика означає здатність досягати цілей мирними засобами, а не шляхом застосування сили. Це стосується як гармонізації відносин між великими державами, так і подолання внутрішньонаціональних, регіональних, локальних конфліктів. Політика є збалансованою системою цілей, інтересів і пріоритетів [122]. В українській

науковій термінології слово «політика» відповідає двом різним поняттям, для яких в інших мовах, зокрема в англійській, використовуються різні поняття (*policy* та *politics*). Типовими прикладами визначень цих двох понять можна вважати такі: 1) політика (*politics*) – це сфера взаємовідносин різних соціальних груп та індивідів щодо використання інститутів публічної влади для реалізації своїх суспільно значущих інтересів і потреб (політику в цьому контексті вивчають та аналізують переважно політологи); 2) політика (*policy*) загалом – це план, курс або напрям дій, прийнятий і дотримуваний владою, керівником, політичною партією тощо. Саме в такому значенні слово «політика» вживають, коли йдеться про державну політику та про її окремі напрями (зовнішня, внутрішня, економічна, соціальна) [50; 122].

На думку І. Петренка, державна політика – це діяльність органів державної влади з управління та керівництва суспільством на основі єдиних цілей, принципів і методів, яка передбачає розробку, законодавче закріплення та впровадження державних цільових програм у різних сферах суспільного життя з метою розв'язання нагальних проблем чи задоволення потреб суспільства. Вагоме місце в державній політиці належить структуруванню інтересів різних груп населення та пошуку компромісу між ними, адже остаточне рішення має максимально наближати суспільний добробут [295]. Згідно з позицією В. В. Тертички, державна політика – це відносно стабільна, організована й цілеспрямована діяльність/бездіяльність державних інституцій, здійснювана ними безпосередньо чи опосередковано щодо певної проблеми або сукупності проблем, що впливає на життя суспільства [531]. Варто погодитись із думкою автора, який наводить досить вичерпний перелік характерних ознак державної політики, зокрема: 1) державна політика – це не випадкова, безсистемна поведінка учасників процесу політики, а цілеспрямована діяльність/бездіяльність, що розробляється для досягнення поставленої мети (хоча не завжди досягає задекларованого); 2) політика охоплює не окремі абстрактні рішення, а цілеспрямовані напрями чи моделі діяльності/бездіяльності державних інституцій і передбачає як розробку

заходів, так і їх упровадження; 3) політика втілюється в життя не завжди через владні структури, адже досить часто у її втіленні беруть участь приватні організації чи окремі особи; 4) державна політика є відповіддю на суспільні вимоги чи вимоги діяльності/бездіяльності учасників процесу політики: законодавців, бюрократів, груп інтересів, громадян тощо; 5) політика – це дієвість/пасивність державних інституцій, а не їх плани – саме така політика аналізується й оцінюється; 6) державна політика може бути позитивною – у разі розв’язання певних проблем, і негативною – за умови діяльності/бездіяльності, недосягнення поставленої мети чи досягнення протилежного; 7) державна політика ґрунтується на законі, тобто вона має бути легітимною (у сучасному суспільстві фіскальні, регулятивні чи контрольні дії сприймаються як легітимні, і все ж легітимність є необхідною, але не достатньою умовою ефективної державної політики); 8) державна політика ґрунтується на монополії держави на законний примус чи насильство, тобто державні органи використовують певну шкалу інструментів для досягнення мети політики; 9) слід розрізняти рішення й політику – щоденні урядові рішення, продиктовані як політикою, так і обставинами, спонукають до проведення певної політики, але вони не є політикою [172; 531].

Визначаючи поняття «державна політика», І. Петренко доводить, що це «діяльність органів державної влади з управління та керівництва суспільством на основі єдиних цілей, принципів і методів, яка передбачає розробку, законодавче закріплення та впровадження державних цільових програм у різних сферах суспільного життя з метою розв’язання нагальних проблем чи задоволення потреб суспільства» [295]. Сутність державної політики полягає в тому, що остання є діяльністю органів державної влади для досягнення певних цілей і розв’язання суспільних проблем. Державна політика не завжди поширюється на все суспільство, вона часто регулює лише певні сфери, тобто передбачає вплив на визначену суспільну групу. Таким чином, державною її називають передусім через походження [291; 295].

Водночас О. П. Дем’янчук до основних атрибутів державної політики

зараховує: адміністративні повноваження – легітимність ухвалення рішень та їх виконання за ієрархією, яка забезпечується суспільно визнаними органами управління, тобто органами державної влади й громадського самоврядування; компетенцію в тій сфері, якої стосується державна політика; упорядкованість і наступність – наявність системи розробки та ухвалення рішень, відстеження результатів, оцінка та коригування дій [118].

Здійснивши систематизацію різних підходів до тлумачення державної політики, О. Кучеренко дійшов висновку, що в сучасній суспільно-політичній думці переважають три головні концепції державної політики, а саме: 1) плюралістична (акцентує увагу на процесі формування та здійснення державної політики в сучасному демократичному суспільстві як мультирівневої конкуренції між впливовими суспільно-політичними групами та об'єднаннями); 2) суспільного вибору (розглядає соціально й політично орієнтованого індивіда як основного носія соціальної активності, а тому на здійснення державної політики значною мірою впливають політичні та державні діячі вищих щаблів управління, що діють на основі вибору раціонального соціального інтересу); 3) детерміністська (становлення та функціонування державної політики визначаються економічними відносинами та відповідним способом виробництва). Саме ці концепції, на переконання автора, дають змогу встановити певну логіку виявлення необхідних умов для розроблення концептуальних засад провадження державної політики в Україні [206].

Таким чином, державною політикою у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті слід вважати систему послідовних, цілеспрямованих дій органів державної влади (зокрема вищих органів виконавчої влади), що мають на меті розв'язання конкретних проблем. Державна політика, у тому числі у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, є своєрідною інструкцією щодо дій у певному напрямі, передбачає відповідну систему заходів регулятивного й організаційного характеру. Таким чином, для того щоб державна політика була

ефективною та послідовною, вона повинна здійснюватись у конкретних напрямках.

З огляду на викладене вище, удосконалення державної політики передбачає перегляд концептуальних підходів: по-перше, щодо поліпшення ефективності роботи власне органів виконавчої влади під час формування державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; по-друге, стосовно безпосереднього вдосконалення системи дій, заходів організаційного й регулятивного характеру, фінансових пріоритетів тощо в напрямі забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Із зазначеного випливає, що фактично існує два ключові напрями вдосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: 1) внутрішній; 2) зовнішній. Кожен із них має певні піднапрями.

Розглядаючи перший напрям удосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті (внутрішній), слід констатувати проблему *кадрового забезпечення органів виконавчої влади*, які уповноважені формувати та здійснювати відповідні заходи щодо реалізації вказаної політики. У науці державного управління кадрове забезпечення визначають як комплекс дій, спрямований на стан і розвиток системи державного управління, свідомість, поведінку й діяльність суб'єктів управлінського процесу з метою досягнення цілей та реалізації функцій держави, відображених у Конституції та законодавчих актах, шляхом запровадження державної кадрової політики через діяльність органів державної влади, наділених необхідною компетенцією [17; 123; 540; 567].

На думку Н. П. Матюхіної, кадрове забезпечення – це специфічна, повторювана діяльність, здійснювана в процесі управління органами державної влади, змістом якої є забезпечення органів і підрозділів необхідним, що відповідає певним вимогам, контингентом людей, а також відповідною інформацією про нього, запровадження науково обґрунтованих методів, відбору, розстановки, навчання, виховання, стимулювання кадрів, правового регулювання проходження служби та надання правового захисту особовому

складу [238].

Слушною слід визнати точку зору В. М. Ємельянова та В. М. Верби, які серед основних проблем у сфері кадрового забезпечення, що потребують невідкладного розв'язання, називають такі: по-перше, невідповідність державної кадрової політики вимогам трансформаційних процесів у державі (значна частина наявного кадрового корпусу державного управління та місцевого самоврядування не готова до роботи в умовах сьогодення і на перспективу); по-друге, недосконалість законодавчої бази, яка не надає процесам управління персоналом правової обґрунтованості, урегульованості й захищеності, не враховує європейські стандарти в кадровій сфері; по-третє, відсутність стратегічного спрямування щодо підготовки персоналу відповідно до потреб суспільства, яке передбачає кваліфіковане здійснення прогнозування, планування, постійне оцінювання ситуації з персоналом у країні; по-четверте, невпорядкованість, слабка функціональна визначеність структур щодо роботи з персоналом, недостатня кваліфікація персоналу кадрових служб, що зумовлює неефективність, неузгодженість підходів у кадровому менеджменті на всіх рівнях. Такий стан заважає активній професіоналізації багатьох видів економічної діяльності, професійній самореалізації людей практично в усіх сферах суспільного виробництва. Державна кадрова політика повинна спиратися на потужну систему роботи з персоналом, сучасні технології з управління персоналом [138].

Таким чином, кадрове забезпечення є важливим напрямом удосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, адже нині наявна ситуація, коли у відповідних органах державної влади працюють особи, які не мають спеціальних знань у певній сфері. Зазначене призводить до прийняття науково не обґрунтованих рішень, що зумовлює суттєві матеріальні й інші витрати. За цих умов якість та ефективність забезпечення безпеки на автомобільному транспорті може не тільки залишитися на тому самому рівні, а й значно знизитися. Отже, кадрове питання має бути пріоритетним під час удосконалення державної політики в

досліджуваній сфері.

Наступним напрямом удосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є *протидія корупції*. У широкому значенні протидія корупції – це будь-яка діяльність у сфері соціального управління, яка сприяє зменшенню можливостей для корумпування суспільних відносин, зокрема шляхом забезпечення верховенства права, реалізації інших принципів права, розвитку демократичного суспільства й утвердження правової держави [243]. У вузькому значенні протидія корупції – це система заходів політичного, правового, організаційно-управлінського, ідеологічного, соціально-психологічного та іншого характеру, що спрямовані на зменшення обсягів корупції, зміну характеру корупційних виявів, обмеження взаємовпливу корупції та інших соціальних явищ і процесів, збільшення ризику для осіб, які вчиняють корупційні правопорушення, нейтралізацію дії та усунення факторів корупції, виявлення, припинення й розслідування виявів корупції, притягнення винних у вчиненні корупційних правопорушень осіб до юридичної відповідальності, поновлення законних прав та інтересів фізичних і юридичних осіб, усунення наслідків корупційних діянь [243].

Протидія корупції є вкрай важливим напрямом удосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Так, статистика доводить, що саме через надмірну корумпованість органів державної влади та їхніх посадових осіб виникають ситуації, коли на автомобільні шляхи випускають вантажівки, які суттєво перевантажені та пошкоджують асфальтове покриття. Корумпованість поліції призводить до того, що водіїв, які перебувають у стані алкогольного сп'яніння, нерідко не притягують до відповідальності. Саме тому протидія корупції у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті позитивним чином вплине на вказану сферу суспільних відносин, адже грошові кошти будуть використовувати безпосередньо за цільовим призначенням. Крім того, знизиться ризик виникнення факторів, за яких може бути завдано шкоди

навколишньому середовищу, автомобільним шляхам тощо [476].

Розглядаючи зовнішній напрям удосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, передусім слід констатувати *підвищення рівня гарантування безпеки на всіх видах автомобільного транспорту*. Гарантіями вважають систему соціально-економічних, політичних, моральних, юридичних, організаційних передумов, засобів і способів, що створюють рівні можливості для здійснення та реалізації особистістю своїх прав, свобод та інтересів [524]. Такі гарантії передбачають: 1) забезпечення пасажирів автобусних маршрутів загального користування якісними та безпечними послугами; 2) створення умов для безпечного перевезення, забезпечення соціально-економічних гарантій захисту пасажирів і вантажу шляхом страхування життя та здоров'я пасажирів і їх майна, а також вантажів; 3) забезпечення високого рівня доступності автомобільного транспорту для всіх категорій громадян; 4) мотивація перевізників щодо інвестування для здійснення заходів із підвищення рівня якості та комфортності перевезень тощо [476].

Наступним важливим напрямом є *подальше приведення українського законодавства у відповідність до європейських стандартів безпеки на автомобільному транспорті*. Ринок транспортних послуг країн ЄС зберігає стійкі темпи зростання. Перевезення пасажирів і вантажів у межах Європейського Союзу є єдиним технологічним процесом. Характерною рисою європейського ринку транспортних послуг є присутність перевізників країн ЄС на всіх національних ринках країн-членів, що зумовило появу трьох рівнів конкуренції на національному ринку (між національними перевізниками країни; між національними й іноземними перевізниками; між іноземними перевізниками) та загострення конкуренції на загальноєвропейському ринку. Водночас збільшення обсягу посередницьких послуг на транспорті, зокрема експедиційних, логістичних і митних, висуває нові вимоги до регулювання єдиного ринку транспортних послуг у Європейському Союзі [36].

Адаптація України до європейських стандартів забезпечення безпеки на

автомобільному транспорті – досить складний процес, адже вимагає від перевізників суттєвого підвищення стандартів безпеки як пасажирських, так і вантажних перевезень. Це передбачає значні витрати для галузі [228]. Тому необхідно шукати компроміси. Наприклад, у найбільш проблемних питаннях пропонувати перехідні періоди, урахувати специфіку українських проблем. Сподіваємося, що Міністерство інфраструктури, Комітет з питань транспорту ВРУ, перевізники й експерти зможуть досягнути компромісу, результатом якого стануть відповідні законодавчі пропозиції [228].

Доцільно також виокремити такий напрям удосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, як *розвиток законодавчої та нормативної бази*. Удосконалення законодавства – це процес, який забезпечує відповідність юридичних норм суспільним відносинам, які реально існують, що досягається шляхом своєчасного видання правових актів у законодавчо визначеному порядку згідно зі змістом і формою його вираження відповідно до об'єктивних потреб суспільства, яке розвивається [290; 440]. У юридичній літературі якість закону вважають сукупністю його властивостей, що характеризують закон як регулятор суспільних відносин [79]. На сьогодні важливість удосконалення відповідного законодавства складно переоцінити, адже саме за допомогою норм права можливо врегулювати відповідні правовідносини [476].

Вартий уваги і такий напрям, як *підвищення рівня безпеки дорожнього руху*. Безпека дорожнього руху – це система суспільних відносин, яка склалася у сфері дорожнього руху з метою задоволення потреб його учасників у переміщенні та відображає ступінь захищеності цих учасників і держави від ДТП та їх наслідків. Таким чином, забезпечення безпеки дорожнього руху можна визначити як правотворчу, правозастосовну та правоохоронну діяльність державних органів і громадських організацій, наділених контрольно-наглядовими повноваженнями за дотриманням учасниками дорожнього руху, іншими фізичними та юридичними особами загальнообов'язкових правил, нормативів і стандартів, спрямованих на попередження та припинення

правопорушень, притягнення правопорушників до відповідальності [288]. Слід зазначити, що безпеці дорожнього руху як напряму державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті законодавець приділяє чимало уваги, про що свідчить прийнята 2018 року Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, метою якої є зниження в Україні рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, передусім соціально-економічних, відповідно до цілей, визначених Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року та Генеральною Асамблеєю ООН у межах десятиліття дій з безпеки дорожнього руху 2011–2020 років, зокрема щодо зниження на 30 % рівня смертності внаслідок ДТП, а також створення безпечних і комфортних умов руху транспортних засобів, пішоходів та інших учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі [347].

Відповідно до вказаного нормативно-правового акта, проблему підвищення рівня безпеки дорожнього руху передбачається розв'язати шляхом: удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; удосконалення ведення обліку та проведення аналізу даних щодо ДТП; підвищення рівня безпечності доріг, дорожньої інфраструктури й транспортних засобів; поліпшення медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв; підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів і вантажів комерційним автомобільним транспортом; поліпшення безпечної поведінки учасників дорожнього руху; удосконалення здійснення заходів реагування та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод; забезпечення дотримання правил дорожнього руху [347]. Водночас слід зауважити, що в законодавця досить високі очікування, пов'язані із запровадженням окресленої Програми. Схвальним слід визнати те, що в цьому документі визначено низку завдань та окреслено шляхи виконання цих завдань. Водночас, попри таку увагу з боку законодавця, державна політика в цьому напрямі також потребує вдосконалення. Зокрема, важливою умовою є необхідність посилення контролю в досліджуваній сфері за використанням

грошових засобів за цільовим призначенням, забезпечення розподілу між органами виконавчої влади функцій з управління дорожнім рухом, посилення вимог до автомобільних перевізників і контролю за дотриманням ними вимог законодавства щодо безпеки перевезень тощо [476].

Наступним не менш важливим напрямом є *охорона навколишнього середовища*. Так, В. Ф. Семенов і Т. П. Галушкіна розглядають охорону навколишнього середовища з позиції досягнення екологічної рівноваги, тобто як динамічний стан природного середовища, завдяки якому може бути забезпечена саморегуляція та відтворення всіх його компонентів: атмосферного повітря, водних ресурсів, ґрунтового покриву, рослинного й тваринного світу [452]. Правова охорона навколишнього середовища – це встановлений державою обсяг прав та обов'язків суб'єктів права щодо навколишнього природного середовища, тобто правила поведінки, обов'язкові для всіх членів суспільства, виконання яких виключає порушення екологічної рівноваги в процесі природокористування, а отже, попереджає перешкоди для нормального розвитку і взаємодії з навколишнім середовищем [244; 419].

Із початку ХХІ століття пріоритетними стали вимоги щодо мінімізації споживання викопного вуглеводневого палива та забезпечення високої транспортної ефективності, досягнення необхідного рівня безпеки виконання транспортних послуг, транспортного комфорту, зменшення шкідливості впливу на навколишнє середовище. Автотранспорт – одне із джерел забруднення повітря. Викиди газів на дорогах негативно впливають на загальний стан здоров'я суспільства, адже дорожній рух – це джерело викидів тонкодисперсних і надто тонкодисперсних часток у містах. Чимало наукових досліджень свідчать, що ці частки негативним чином позначаються на здоров'ї людей. Транспортна мережа в Україні доволі насичена, кількість та активність автотранспорту в містах значні, що завдає відчутної шкоди довкіллю. Основні причини цього – застарілі конструкції двигунів, неякісне паливо (бензин, а не газ чи інші, менш токсичні речовини) та погана організація руху, особливо в містах, на перехрестях [545].

Таким чином, охорона навколишнього середовища, безперечно, є важливим напрямом державної політики у сфері забезпечення безпеки автомобільного транспорту. Значущість удосконалення вказаного напрямку зумовлена тим, що державна політика в цій сфері є вкрай непослідовною, а іноді навіть нелогічною. Так, попри декларування пріоритетного значення забезпечення екологічної безпеки, держава: 1) дозволяє розмитнення автомобілів незалежно від того, чи дотримуються загальноприйняті стандарти викидів (євро-5 та євро-6); 2) не здійснює технічного огляду автомобілів, зокрема щодо відповідності викидів установленим стандартам (було відмінено щорічний технічний огляд автомобілів); 3) питання щодо токсичності вантажних автомобілів узагалі практично залишилося поза увагою законодавця.

Останній напрям, якому варто приділити увагу, – *підвищення конкурентоспроможності транспорту й ефективності перевезень*. У юридичній літературі конкурентоспроможність визначають як сукупність споживчих якостей товару, що характеризує їх відмінність від товару конкурента за рівнем відповідності тим чи іншим суспільним потребам, з урахуванням витрат на їх задоволення [608]. Отже, чим більше конкурентоспроможний товар, тим більше людей його використовують. Зазначене є актуальним і для сфери автомобільного транспорту. На нашу думку, конкурентоспроможність автомобільного транспорту виражається в його доступності для всіх громадян, безпечності використання, швидкості тощо. Тож забезпечення конкурентоспроможності автомобільного транспорту матиме вагоме соціально-економічне й політичне значення для кожної окремої людини та держави загалом [476].

Деякі вчені пропонують такі шляхи вдосконалення державної політики в досліджуваній сфері: координація та реалізація програм, зокрема щодо розвитку автомобільних доріг як державного, так і місцевого значення, розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів, енергозбереження, підвищення безпеки дорожнього руху; створення механізму надання соціально значущих послуг, зокрема перевезення пасажирів у сільській

місцевості та осіб з обмеженими фізичними можливостями; урегулювання відносин автомобільних перевізників, власників автостанцій та органів виконавчої влади; розроблення правил перевезення пасажирів у таксі, вимог до такого виду діяльності та її квотування, проведення державної перереєстрації автомобілів, які обладнані для роботи як таксі; посилення вимог до автомобільних перевізників та забезпечення контролю за дотриманням ними вимог законодавства стосовно безпеки дорожнього руху; удосконалення нормативно-правової бази щодо охорони навколишнього природного середовища, енергозбереження, енергоефективності та використання транспортними засобами альтернативних видів палива; упорядкування системи страхування від нещасних випадків на транспорті під час здійснення нерегулярних і регулярних спеціальних перевезень пасажирів; запровадження економічного механізму, спрямованого на підвищення конкурентоспроможності автомобільних перевізників, забезпечення збереження та створення нових робочих місць; розроблення механізму допуску автомобільних перевізників до провадження господарської діяльності на ринку послуг із перевезення пасажирів і вантажів [61; 227].

Водночас для вдосконалення конкурентоспроможності автомобільного транспорту й ефективності перевезень необхідною є лібералізація ринку перевезень. Нині зроблено перший важливий крок у реформуванні пасажирських автобусних перевезень – схвалено необхідні зміни до постанов Кабінету Міністрів України, які дозволили змінити ситуацію на ринку регулярних автобусних перевезень на всій території України вже в найближчій перспективі. Ці зміни стосуються Порядку проведення конкурсу на регулярних автобусних маршрутах і Правил надання послуг на автомобільному транспорті. Уперше за останні десять років ми впроваджуємо норми, які передусім спрямовані на поліпшення безпеки та якості перевезень, а також створення належних умов для людей з інвалідністю [564].

Отже, слід констатувати, що політика держави у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є непослідовною та фактично

неефективною, що підтверджують офіційні статистичні дані [476]. Удосконалення державної політики в окреслених нами напрямках дасть змогу: по-перше, якісно поліпшити діяльність уповноважених органів державної влади; по-друге, досягти необхідного стану у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Діяльність законодавців у цих напрямках матиме важливе стратегічне значення та забезпечить соціально-економічну й політичну стабільність у державі.

5.4. Удосконалення відповідальності у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

Останнім часом міжнародна спільнота дедалі частіше акцентує увагу на проблемі забезпечення безпеки у сфері транспорту й дорожнього руху. Зокрема, у резолюції Генеральної Асамблеї ООН від 2 березня 2010 року № 64/255 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі» наголошено на значній кількості випадків смерті на дорогах у всьому світі внаслідок ДТП, а також на тому, що 20–50 млн осіб щорічно отримують не смертельні травми внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Проблема вирізняється значущістю з огляду на те, що безпосередньо стосується здоров'я населення і має соціально-економічні наслідки, які за умов нехтування ними здатні негативно позначатися на сталому розвитку країн, стояти на заваді прогресу [299]. Про важливість забезпечення безпеки на транспорті, зокрема автомобільному, ідеться також у національних правових документах України. Наприклад, у постанові ВРУ «Про Рекомендації парламентських слухань на тему “Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху”» від 13 квітня 2016 року № 1091-VIII зазначено, що Україна, порівняно з країнами ЄС та сусідніми, має надзвичайно низькі показники безпеки дорожнього руху, що призводить до значних людських та економічних втрат. Наслідком цього є високий рівень смертності й травматизму на дорогах. За даними офіційної

статистики, за 11 місяців 2015 року в Україні сталося 119 175 дорожньо-транспортних пригод, унаслідок яких загинуло 3 529 осіб, травмовано 28 104 особи. За даними ВООЗ, в Україні рівень смертності від дорожньо-транспортних пригод становить 12 осіб на 100 тисяч населення, що вдвічі перевищує середній показник у країнах ЄС. Дорожньо-транспортні пригоди є першою за поширеністю причиною смерті українців віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю – віком від 5 до 14 років. Втрати від ДТП мають і економічний вимір, зокрема, як зазначили під час слухань міжнародні експерти, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму становлять 4 млрд доларів США на рік, включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть унаслідок дорожньо-транспортних пригод [409].

Також варта уваги Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, схвалена розпорядження КМУ від 14 червня 2017 року № 481-р, у якій ідеться про те, що протягом останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху, що призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод та їх негативних наслідків. Так, за даними ВООЗ, дорожньо-транспортний травматизм на сьогодні є однією з найбільших проблем охорони здоров'я. За прогнозами, у 2030 році дорожньо-транспортні пригоди можуть стати однією з основних п'яти причин смертності людей у світі [413]. Причому в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є одним із найвищих у Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. Упродовж 2011–2016 років в Україні зареєстровано близько 170,8 тис. дорожньо-транспортних пригод із постраждалими, у яких загинуло 26,7 тис. та травмовано 210,4 тис. осіб. У 2016 році зафіксовано зростання кількості дорожньо-транспортних пригод на

5,1 % та травмованих у них осіб на 6,4 % порівняно з 2015 роком. Особливо тривожним є те, що понад 42,6 % загиблих у дорожньо-транспортних пригодах 2016 року – пішоходи й велосипедисти. Значне занепокоєння викликає те, що за останній шестирічний період на дорогах України загинуло 1,4 тис. дітей віком до 18 років, а ДТП в Україні є першою за поширеністю причиною смерті молоді віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю причиною смерті дітей віком від 5 до 14 років [413]. Крім того, згідно з офіційними статистичними даними, за питомими показниками аварійності та наслідків дорожньо-транспортних пригод Україна також є одним із лідерів серед європейських країн. Так, у середньому в країнах – членах ЄС (за даними 2015 року) на 100 тис. жителів припадає 5,1 % загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, на 100 тис. транспортних засобів – вісім загиблих, тоді як в Україні такі показники становлять (за даними 2016 року) відповідно 8 і 22,1 %. Важливо також врахувати, що за відсутності якісного збору даних щодо травмованих і загиблих унаслідок дорожньо-транспортних пригод зазначені показники можуть не відображати реальні цифри [413].

Вищевикладене засвідчує, що проблема забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в Україні є особливо актуальною. Низка недоліків у державній політиці у цій сфері призводить до значних соціальних втрат, а також негативно позначається на вітчизняній економіці. Так, за розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 4,5 млрд доларів США на рік, що становить приблизно 3,4 % валового внутрішнього продукту (у розрахунках 2014 року), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть унаслідок ДТП [413].

Факторів, що негативним чином позначаються на рівні безпеки на автомобільному транспорті, досить багато. Так, наприклад, за результатами проведення аналізу наявних даних та аналітичного звіту Світового банку, в Україні більшість дорожньо-транспортних пригод із тяжкими наслідками

виникають через: перевищення швидкості водіядами, що є основною причиною настання смерті у 39 % випадків; необлаштованість пішохідних переходів (відсутність освітлення, розмітки тощо), що призводить до смертельних наслідків у 38 % випадків; порушення правил проїзду перехресть, на яких стається близько 30 % усіх дорожньо-транспортних пригод зі смертельними наслідками; керування транспортними засобами в стані алкогольного сп'яніння. Значна кількість ДТП і постраждалих від них також впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України [413]. На низці проблем у досліджуваній сфері наголошено у Парламентських слуханнях, Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року. Зокрема, основними причинами виникнення проблем визнано: відсутність головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху, а отже, відсутня цілісна система державного управління безпекою дорожнього руху, нечіткий розподіл функцій, наявність конфлікту інтересів, низький рівень інституціональної спроможності органів державної влади щодо аналізу, планування та діяльності у зазначеній сфері; недосконалість правового механізму й нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху; невизначеність основних напрямів і стандартів безпеки дорожнього руху; відсутність обґрунтованої економічної оцінки вартості життя, здоров'я та завданої економіці шкоди від дорожньо-транспортних пригод; відсутність фінансування або механізму фінансування, спрямованого на запобігання та зниження рівня аварійності, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод із тяжкими наслідками; недосконалість системи збору інформації про дорожньо-транспортні пригоди, її обробки, дослідження та аналізу; недостатня відповідність розвитку вулично-дорожньої мережі та її стану інтенсивності транспортного та пішохідного руху; недоступність транспорту та транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю; невідповідність швидкісних режимів і надмірна швидкість руху автомобілів, особливо в зонах населених пунктів; низький рівень підготовки водіїв та відсутність механізму здійснення

ефективного контролю за діяльністю автошкіл; недосконалість порядку здійснення контролю за виконанням законодавства в частині дотримання правил дорожнього руху, особливо щодо осіб, які керують транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння та перевищують швидкість; відсутність системи державного нагляду за транспортними засобами та їх відповідністю технічним вимогам сучасних стандартів безпеки; низький рівень виховання суспільства у сфері безпеки дорожнього руху, власної відповідальності та дотримання правил дорожнього руху; брак ефективної системи сповіщення про дорожньо-транспортні пригоди й екстреної допомоги постраждалим унаслідок дорожньо-транспортних пригод; відсутність системних заходів із медико-психологічної, функціональної та соціально-професійної реабілітації жертв ДТП [409; 413].

Серед інших факторів, що негативним чином позначаються на рівні безпеки на автомобільному транспорті, чільне місце, на нашу думку, посідає проблема відповідальності, на чому наголошено в зазначених вище документах. Крім того, про відповідальність ідеться переважно в її позитивному контексті, тобто увага акцентується на тому, що громадяни виявляють досить низький рівень свідомості й 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. Тому в цьому підрозділі ми маємо на меті дослідити можливі шляхи вдосконалення юридичної відповідальності як засобу зміцнення гарантій безпеки на автомобільному транспорті [413].

Передусім слід з'ясувати зміст поняття «відповідальність». У тлумачному словнику термін «відповідальність» визначено таким чином:

– покладений на когось або взятий на себе обов'язок відповідати за певну ділянку роботи, справу, за чиїсь дії, вчинки;

– необхідність, обов'язок відповідати за свої дії, вчинки, бути відповідальним за них [83].

Спираючись на лексичне значення цього слова, можна дійти висновку, що відповідальність – це різновид соціального обов'язку, що підтверджується й науковими підходами до тлумачення поняття «соціальна відповідальність». Так, наприклад, Л. І. Білецька сприймає соціальну відповідальність як обов'язок особистості (що виражає об'єктивно необхідне відношення між нею і суспільством) оцінювати свої наміри та здійснювати вибір поведінки відповідно до норм, що відображають інтереси суспільного розвитку, а в разі порушення їх (вияви безвідповідальності) обов'язок дати звіт суспільству та піддатися громадському осуду (заходам громадського примусу) або покаранню (заходам державного примусу) за антисуспільний вчинок [216]. Р. Л. Хачатуров тлумачать соціальну відповідальність як обов'язок дотримання суб'єктами суспільних відносин вимог соціальних норм, а в разі безвідповідальної поведінки, яка не узгоджується із приписами цих норм і порушує громадський порядок, зазнання винним позбавлень особистого або майнового характеру [579]. О. Є. Кузьмін, О. В. Пирог, Л. І. Чернобай, С. Б. Романишин, Н. О. Вацик вважають, що соціальна відповідальність – соціальне явище, що становить добровільне та свідоме виконання, використання та дотримання суб'єктами суспільних відносин приписів соціальних норм, а в разі їхнього порушення – застосування до порушника заходів впливу, передбачених цими нормами. Дослідники підкреслюють, що соціальна відповідальність має на меті впорядкування, гармонізацію суспільних відносин і забезпечення їхнього поступального та стабільного розвитку [501]. О. Іваненко у своїх працях пише, що соціальна відповідальність є формою взаємозв'язку особи й суспільства. Вона, тобто відповідальність, виникає в результаті соціальної необхідності узгодження поведінки людини із системою суспільних відносин як сфера меж необхідної поведінки людини, вимог суспільства до індивіда, як невідворотність відповідальності за свою поведінку перед особою чи організацією, котрі мають на це право [152]. О. Поляков характеризує соціальну відповідальність як зовнішню негативну реакцію з боку суспільства на дії суб'єкта, пов'язані з порушенням норм, що руйнують соціальну

комунікацію. Тобто йдеться фактично про легітимну соціальну відповідь на неприпустиму поведінку через реалізацію принципу покарання. І. Семякін визначає соціальну відповідальність як обов'язок індивіда виконувати відповідні політичні, юридичні та моральні вимоги, які встановлюються суспільством, державою чи колективом [530].

У сфері права відповідальність також пов'язують із необхідністю, її тлумачать як специфічний різновид юридичного обов'язку. Так, О. Ф. Скакун визначає юридичну відповідальність як передбачені законом вид і міру обов'язку правопорушника потерпати від примусового державно-владного позбавлення благ психологічного, організаційного або майнового характеру в правовідносинах, що виникають між ним і державою із факту правопорушення [459]. Натомість О. В. Зайчук і Н. М. Оніщенко зауважують, що юридична відповідальність є особливим різновидом соціальної. Саме її належність до соціальних категорій визначає наявність у юридичної відповідальності всіх ознак соціальної, адже вона реалізовується в суспільстві, забезпечує суспільний порядок, гарантує захист суспільних інтересів і передбачає наявність суспільних суб'єктів. Однак самостійний характер юридичної відповідальності зумовлює також існування особливих рис, які визначають своєрідність цієї категорії та надають можливість віднести її до правових понять. Юридична відповідальність – це застосування в особливому процесуальному порядку до особи, яка вчинила правопорушення, заходів державного примусу, що передбачені санкцією правової норми [140]. Водночас К. Г. Волинка інтерпретує юридичну відповідальність як застосування до особи, що вчинила правопорушення, примусових заходів, передбачених санкцією порушеної норми, у встановленому для цього процесуальному порядку від імені держави і на підставі закону [86]. М. В. Цвік переконує, що юридична відповідальність виражає негативне ставлення суспільства до правопорушень і передбачає настання несприятливих юридичних наслідків для порушника, тому спирається на державний примус. Юридична відповідальність виникає в межах правовідносин між суб'єктом, який порушив приписи

правової норми, з одного боку, і державою в особі її органів чи інших організацій (наприклад, власника підприємства), що уповноважені визначити щодо порушника міру відповідальності на підставі правових норм, – з іншого. Таким чином, юридична відповідальність гарантується діяльністю компетентних органів щодо застосування санкцій правових норм, здійснюваною в межах юридичної процедури. Остання забезпечує об'єктивність і всебічність розгляду справи про юридичну відповідальність суб'єкта правопорушення й одночасно гарантує йому право на захист від моменту притягнення до відповідальності до її завершального етапу (реалізації). З огляду на зазначене правник стверджує, що юридичний зміст відповідальності виражається в безумовному обов'язку правопорушника зазнавати несприятливих наслідків особистого, майнового або організаційного характеру, вид і міра яких передбачені санкціями правових норм [141]. В. Л. Федоренко пише, що зазначена відповідальність – це вид соціальної відповідальності, зміст якої передбачає негативну реакцію на правопорушення (делікт) і протиправну поведінку або діяльність суб'єктів (фізичних і юридичних осіб), які їх скоїли, з боку держави і суспільства та застосування державою до деліктоздатних суб'єктів відповідних санкцій [133]. На думку В. К. Бабаєва, юридична відповідальність – це такий політико-правовий стан, що виник унаслідок особисто вчиненого правопорушення та передбачений юридичною нормою, за якого компетентний орган, посадова особа на основі закону або в спеціальній формі вимагає від правопорушника звіт щодо вчиненого діяння, покладає на нього певну міру позбавлень, а правопорушник зазнає несприятливих наслідків порушення юридичної норми. Юридична відповідальність (якщо брати до уваги її місце в системі права) становить комплексний за змістом (складається з норм різних галузей), своєрідний за структурою (охоплює інститути й цілу галузь – кримінальне право), охоронний за призначенням функціональний інститут права, який регулює деліктні відносини методом покарання правопорушників. Поняття «юридична відповідальність» тісно пов'язане з такими категоріями, як «покарання»,

«санкція правової норми», «правопорушення», «обов'язок», «необхідність» [526]. І. М. Сенякін охарактеризував юридичну відповідальність як правове відношення, яке виникає на підставі вчиненого правопорушення між державою в особі її спеціальних органів і правопорушником, на якого покладається обов'язок зазнати відповідних позбавлень та негативних наслідків за вчинене правопорушення, тобто порушення вимог, що містяться в нормах права [525].

Із викладеного видно, що у сфері юриспруденції юридичну відповідальність зазвичай визначають у контексті її негативного (або ретроспективного) аспекту. Причому більшість дослідників не заперечують наявність позитивного аспекту цієї категорії, хоча й відносять його переважно до сфери моралі, правової етики, оскільки в такому значенні відповідальність має доволі неоднозначний характер, її досить складно визначити, зокрема окреслити її підстави, межі й обсяги як суто юридичного інституту чи засобу. Це практично унеможлиблює чітке законодавче врегулювання відповідальності.

Відповідальність у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті слід визначити як обов'язок особи зазнати (понести) для себе певні негативні наслідки, вид, міру, підстави і порядок застосовування яких визначено 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. Розмірковуючи про вдосконалення відповідальності у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, хочемо передусім наголосити на важливості вдосконалення механізму санаційного реагування держави (в особі її компетентних органів і посадових осіб) на протиправну діяльність чи бездіяльність осіб у цій сфері.

Залежно від характеру правопорушення відповідальність може бути кримінальною, адміністративною, цивільною чи дисциплінарною. У контексті проблематики нашого дослідження особливий інтерес становить саме

адміністративна відповідальність. Останню вважають сукупністю адміністративних правовідносин, що виникають у зв'язку із застосуванням уповноваженими органами (посадовими особами) до осіб, які вчинили адміністративний проступок, передбачених нормами адміністративного права особливих санкцій – адміністративних стягнень [15; 51]. Водночас окремі вчені зауважують, що адміністративна відповідальність – це адміністративний примус у вигляді застосування уповноваженим органом (посадовою особою) адміністративного стягнення відносно особи, яка вчинила адміністративне правопорушення. Ідеться про специфічний засіб реалізації примусу в державному управлінні. Зокрема, процес притягнення до адміністративної відповідальності може розглядатися як наслідок реалізації контрольних функцій органів державного управління, хоча в багатьох випадках притягнення до адміністративної відповідальності не є виявом державного управління [51; 289]. Д. М. Бахрах тлумачить адміністративну відповідальність як особливий вид юридичної відповідальності, якому притаманні всі ознаки останньої (вона настає на основі норм права, за порушення правових норм, конкретизується юрисдикційними актами компетентних органів, пов'язана з державним примусом). Водночас учений констатує, що адміністративна відповідальність є складовою адміністративного примусу і наділена всіма його якостями (наприклад, здійснюється в межах позаслужбового підпорядкування тощо) [43]. Окремі науковці, серед яких Ю. П. Битяк, В. М. Гаращук і В. В. Богуцький, адміністративною відповідальністю вважають накладення на правопорушників загальнообов'язкових правил, які діють у державному управлінні, адміністративних стягнень, що тягнуть за собою для цих осіб обтяжливі наслідки матеріального чи морального характеру [12; 51].

Можливість застосування відповідальності, зокрема адміністративної, до суб'єктів, які порушують безпеку на транспорті, закріплена в низці нормативно-правових актів різної юридичної сили, наприклад: Кодекс України про адміністративні правопорушення, закони України «Про автомобільний транспорт», «Про транспорт», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про

дорожній рух», «Про автомобільні дороги», постанова КМУ «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» тощо. Однак у більшості цих нормативно-правових актів норми про юридичну відповідальність за порушення безпеки на транспорті мають бланкетний характер, тобто в них зазначено, що за протиправну поведінку в цій сфері до правопорушників застосовують юридичну відповідальність у порядку і межах, передбачених законодавством. Що ж стосується конкретних складів правопорушень та санкцій за їх учинення, то їх основними юридичними джерелами є вищезгадані Кодекс України про адміністративні правопорушення й Закон України «Про автомобільний транспорт». Аналіз положень указаних нормативно-правових актів у частині врегулювання досліджуваної адміністративної відповідальності свідчить про наявність певних суперечностей у їх змісті.

Так, у ст. 60 Закону України «Про автомобільний транспорт» ідеться про відповідальність за порушення законодавства про автомобільний транспорт, зокрема передбачено низку складів правопорушень, за які застосовується лише один вид стягнення – адміністративно-господарський штраф. Причому поняття адміністративно-господарського штрафу в законі не визначено. Натомість його закріплено в ст. 241 ГК України, де зауважено, що адміністративно-господарський штраф – це грошова сума, яка сплачується суб'єктом господарювання до відповідного бюджету в разі порушення ним встановлених правил здійснення господарської діяльності. Адміністративно-господарський штраф може застосовуватися у визначених законом випадках одночасно з іншими адміністративно-господарськими санкціями, передбаченими ст. 239 цього Кодексу [103]. Звідси постає цілком логічне питання про те, чим відрізняється адміністративно-господарський штраф від адміністративного штрафу як виду адміністративного стягнення, передбаченого в КУпАП. Згідно зі ст. 24 цього Кодексу, штраф є грошовим стягненням, що накладається на громадян, посадових та юридичних осіб за адміністративні правопорушення у випадках і розмірі, встановлених цим Кодексом та іншими законами України.

Причому аналіз ст. 25 КУпАП свідчить про те, що, крім адміністративного штрафу, у встановлених законом випадках до особи можуть бути застосовані також деякі інші, додаткові адміністративні стягнення, наприклад, позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю [176].

Отже, аналіз положень ГК України та КУпАП свідчить про те, що в них штраф загалом визначено однаково, зокрема як засіб впливу на особу правопорушника, що застосовується з метою: по-перше, виховання особи, яка вчинила протиправні дії (бездіяльність); по-друге, профілактики, запобігання вчиненню аналогічних правопорушень; по-третє, отримання сатисфакції, відшкодування завданих збитків. У чому ж тоді полягає відмінність між адміністративно-господарськими та адміністративними штрафами? З одного боку, цілком очевидним є те, що перші (тобто адміністративно-господарські) штрафи застосовують тільки в господарських відносинах. Однак у КУпАП також передбачені штрафи за порушення правил ведення господарської діяльності. У галузі забезпечення транспортної безпеки проблема ускладнюється ще й тим, що фактично за одні й ті самі правопорушення закон передбачає як адміністративно-господарські, так і адміністративні штрафи, які різняться за розміром. Так, наприклад, у Законі «Про автомобільний транспорт» закріплено, що перевезення пасажирів на маршруті протяжністю понад 500 км одним водієм карається штрафом у розмірі тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [324]. Водночас у КУпАП встановлено, що перевезення пасажирів на автобусному маршруті протяжністю понад 500 км одним водієм тягне за собою накладення штрафу в розмірі десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [176]. Або ж, скажімо, у КУпАП передбачено, що за здійснення регулярних перевезень пасажирів на постійних маршрутах без укладення договору на перевезення пасажирів автомобільним транспортом або без паспорта маршруту на посадових осіб, громадян – суб'єктів підприємницької діяльності накладається штраф у розмірі тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [176]. Водночас, відповідно до Закону «Про автомобільний транспорт», надання послуг із

перевезень пасажирів та вантажів без оформлення документів, перелік яких визначений у ст. 39 та 48 цього Закону (серед яких зазначаються і договір, і паспорт маршруту), карається адміністративно-господарським штрафом у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [324].

Установлюючи різні санкції за однакові правопорушення, нормотворець, вочевидь, ґрунтується на тому, що суб'єктом відповідальності є різні особи, у контексті адміністративно-господарських штрафів – це суб'єкт господарювання, незалежно від його природи, тобто це може бути як фізична, так і юридична особа, яка займається відповідною господарською діяльністю, зокрема у сфері транспорту. Згідно з ГК України, суб'єктами господарювання є учасники господарських відносин, які здійснюють господарську діяльність, реалізуючи господарську компетенцію (сукупність господарських прав та обов'язків), мають відокремлене майно і несуть відповідальність за своїми зобов'язаннями в межах цього майна, крім випадків, передбачених законодавством [103]. Водночас суб'єктом адміністративних порушень у сфері транспорту є лише фізичні й посадові особи (окрім випадку, передбаченого ст. 14-1 КУпАП), тобто ті особи, які безпосередньо своїми діями, бездіяльністю вчинили, допустили вчинення конкретного правопорушення. Проте досить часто і суб'єкт господарювання, і фізична особа як суб'єкт адміністративної відповідальності – це одна й та сама особа, зокрема йдеться про фізичну особу-підприємця, яка не використовує працю найманих працівників. Звідси постає питання: чи є справедливим, коли за одне й те саме протиправне діяння до однієї і тієї самої особи може бути застосовано одразу два стягнення у вигляді штрафів – як адміністративно-господарського, так і адміністративного? Адже така особа зазнає для себе позбавлення в значно більшій мірі, аніж за умови, коли суб'єктом господарської діяльності є юридична особа, оскільки в такому разі позбавлення, визначені адміністративно-господарськими санкціями, несе юридична особа, а адміністративні стягнення у вигляді штрафу покладаються на її працівника чи посадову особу, яка вчинила, допустила вчинення порушення у сфері забезпечення безпеки на транспорті.

З огляду на зазначене слід переглянути законодавство, яке регламентує відповідальність у сфері транспорту. Зокрема, у ньому, на нашу думку, необхідно передбачити, що в разі вчинення правопорушення у сфері транспорту фізичною особою, яка займається господарською діяльністю з перевезення на індивідуальній основі, і за яке відповідальність у вигляді штрафу передбачена як Кодексом України про адміністративні правопорушення, так і Законом України «Про автомобільний транспорт», має застосовуватися штраф, передбачений першим актом, тобто КУпАП.

Крім того, застосування адміністративно-господарських санкцій за деякими складами правопорушень, закріплених у Законі України «Про автомобільний транспорт», є досить сумнівним. Зокрема, ідеться про відповідальність за:

- порушення режимів праці та відпочинку водіями транспортних засобів;
- перевезення пасажирів на маршруті протяжністю понад 500 км одним водієм.

Вважаємо, що за ці правопорушення слід застосовувати лише адміністративні стягнення, оскільки вони (порушення) досить опосередковано стосуються сфери законності, легальності здійснення господарської діяльності й переважно пов'язані з підтримкою безпеки на транспорті, режим якої встановлюється нормами адміністративного законодавства. Таким чином, ідеться про порушення передусім адміністративно-правових, а не господарсько-правових норм.

Також переконані, що з метою більш ефективної реалізації функцій відповідальності, зокрема запобіжної та виховної, необхідно посилити цю відповідальність шляхом перегляду розмірів штрафів, передбачених у КУпАП за деякі порушення безпеки на транспорті. Адже в низці випадків вони залишаються невиправдано низькими, з огляду на важливість об'єкта, який охороняє вказана відповідальність (наприклад, відповідальність за порушення перевезення на автомобільному транспорті небезпечних вантажів, предметів, речовин) [466].

Підбиваючи підсумки, можемо констатувати, що юридична відповідальність у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті означена низкою проблем, розв'язання яких потребує чіткого визначення суб'єктного складу адміністративної відповідальності, зокрема віднесення до нього юридичних осіб, конкретизації і розмежування випадків застосування адміністративно-господарських та адміністративних санкцій тощо. Вирішення цих питань має відбуватись у контексті нової кодифікації законодавства України про адміністративну відповідальність.

Висновки до розділу 5

Аргументовано положення щодо потреби в розробленні концептуальних засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, які б стосувалися всіх наявних у цьому напрямі проблем.

Дістало подальшого розвитку обґрунтування необхідності розроблення та прийняття Транспортного кодексу України, який би здійснював нормативно-правову регламентацію суспільних відносин у сфері функціонування транспорту загалом. Реалізація таких кроків сприятиме підвищенню ефективності правового регулювання досліджуваної сфери суспільних відносин, уніфікації законодавства, оптимізації правозастосовної діяльності компетентних суб'єктів.

Доведено, що окреме місце (розділ або частину) в Транспортному кодексі України слід присвятити нормативно-правовій регламентації правопорушень у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Склади таких правопорушень повинні бути якомога повно й детально визначені в положеннях Транспортного кодексу як єдиного нормативно-правового акта, який встановлюватиме правові засади адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Це сприятиме як вихованню громадян у дусі додержання законодавчо встановлених приписів,

так і відсутності плутанини, а отже, зрозумілості законодавчих положень для пересічних громадян, а також усуненню надмірної нормативної регламентації цієї сфери суспільних відносин.

Обґрунтовано висновок про те, що сфера суспільних відносин щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті потребує розроблення комплексних підходів стосовно підвищення ефективності її функціонування. Такі підходи мають базуватися на концептуальних засадах забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, які у взаємозв'язку одна з одною визначали б шляхи вдосконалення аспектів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті і мали б у разі їх належної реалізації позитивний вплив на функціонування транспорту загалом.

Серед основних концептуальних засад виокремлено: 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.

Узагальнено зарубіжний досвід забезпечення безпеки на автомобільному транспорті на прикладі Норвегії, Швеції, Німеччини, Великої Британії, країн Європейського Союзу, а також Сполучених Штатів Америки, Узбекистану та Білорусі. Висвітлено пріоритетні напрями до запозичень, які полягають у:

– розробленні стратегічних нормативних положень щодо проведення комплексу дій у напрямі вдосконалення безпеки на автомобільному транспорті та визначення важелів контролю їх реалізації;

– визнанні основними пріоритетами транспортної політики, по-перше, обов'язку підтримувати високі стандарти безпеки на автомобільному

транспорті, а по-друге, постійного впровадження інноваційних технологій у цій сфері;

– упровадженні міжнародних стандартів контролю та нагляду з питань забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, поступової інтеграції до міжнародних організацій, що провадять діяльність у вказаній сфері;

– удосконаленні дозвільно-ліцензійної політики до водіїв та суб'єктів господарювання відносно неухильного дотримання ними вимог чинного законодавства задля отримання права на провадження певних видів діяльності.

Державною політикою у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті запропоновано вважати систему послідовних, цілеспрямованих дій органів державної влади (зокрема вищих органів виконавчої влади), що мають на меті розв'язання конкретних проблем у певній сфері суспільних правовідносин. Державна політика, у тому числі у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, є своєрідною інструкцією щодо дій у певному напрямі, передбачає відповідну систему заходів регулятивного й організаційного характеру.

Окреслено загальні напрями вдосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, зокрема щодо: по-перше, поліпшення ефективності роботи органів виконавчої влади під час формування державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; по-друге, безпосереднього вдосконалення системи дій, заходів організаційного й регулятивного характеру, фінансових пріоритетів тощо в напрямі забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Акцентовано увагу на тому, що вдосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті має два рівні: 1) внутрішній; 2) зовнішній.

Внутрішній рівень удосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті охоплює: а) удосконалення 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 у подальшому позитивно позначиться на стані вказаної сфери суспільних відносин, адже грошові засоби будуть використовуватися безпосередньо за цільовим призначенням).

Зовнішній рівень удосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті передбачає: а) подальше приведення українського законодавства у відповідність до європейських стандартів безпеки на автомобільному транспорті; б) належну законодавчу базу у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; в) підвищення рівня безпеки дорожнього руху; г) поліпшення стану охорони навколишнього середовища; д) підвищення рівня безпеки надання транспортних послуг, транспортного комфорту.

Відповідальність у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті визначено як обов'язок особи зазнати (понести) для себе певні негативні наслідки, вид, міру, підстави і порядок застосування яких визначено 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.

Наголошено, що юридична відповідальність у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті означена низкою проблем, розв'язання яких потребує чіткого визначення суб'єктного складу адміністративної відповідальності, зокрема віднесення до нього юридичних осіб, конкретизації і розмежування випадків застосування адміністративно-господарських та адміністративних санкцій тощо. Вирішення цих питань має відбуватись у контексті нової кодифікації законодавства України про адміністративну відповідальність.

ВИСНОВКИ

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. У результаті дослідження сформульовано такі основні висновки:

З'ясовано, що проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в наукових працях досліджувались 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; ґ) проблеми кримінальної відповідальності; д) дослідження статистичних даних у сфері забезпечення безпеки на транспорті.

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

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 автомобільному транспорті потребує постійного та активного внесення змін до відповідного законодавства; г) забезпечення безпеки на автомобільному транспорті вимагає активної роботи з громадськістю.

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 і суспільства, економічності, доцільності, ефективності; 2) управлінські принципи: плановості, контролю, безперервності, принцип забезпечення зворотного зв'язку; 3) орієнтуючі принципи: системності, інформаційного забезпечення.

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 та іншим важливим інтересам фізичних і юридичних осіб незалежно від форм власності, суспільства і держави в цілому.

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: Верховну Раду України; Президента України; Кабінет Міністрів України; 2) 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 перш за все 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.

Установлено, 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 наявну в цьому аспекті ситуацію 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 актів.

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.

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, які реалізуються в рамках діяльності спеціально уповноважених державно-владних органів (суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті), спрямованих на вирішення питання стосовно надання чи відмови у наданні юридичній або фізичній особі виключного права 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 у разі їх вчинення – притягнення винних до відповідальності, а також забезпечення законності в середині системи контрольно-наглядових органів під час реалізації ними встановлених законом повноважень.

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 провадить значна кількість суб'єктів, провідними серед яких є органи державної влади. Така діяльність спрямована на недопущення або ж значне 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 як 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 ужиття передбачених законодавством заходів, а також дотримання встановлених у цій сфері правових приписів.

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 необхідності 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 маршрутної 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.

Акцентовано увагу, що на стан і рівень забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень вантажів впливає декілька взаємопов'язаних факторів, які прослідковуються й 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.

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, із транспортною інфраструктурою мають справу всі без винятку суб'єкти відповідних суспільних відносин.

Обстоюється позиція, що на сьогодні існує нагальна необхідність розроблення та розвитку концептуальних засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, які б торкалися всіх наявних проблем. 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.

Узагальнено зарубіжний досвід забезпечення безпеки на автомобільному транспорті на прикладі Норвегії, Швеції, Німеччини, Великобританії, Європейського Союзу в цілому, Сполучених Штатів Америки, Узбекистану та Білорусі. Висвітлено пріоритетні напрями до запозичень, які полягають у такому: а) збільшенні стратегічних нормативних положень щодо проведення комплексу дій з удосконалення безпеки на автомобільному транспорті та визначенні важелів контролю за їх реалізацією; б) установленні 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 та нагляду з питань забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та поступової інтеграції до міжнародних організацій, що провадять діяльність у цій сфері; г) удосконаленні дозвільно-

ліцензійної політики задля посилення вимог до водіїв та суб'єктів господарювання щодо неухильного дотримання ними вимог чинного законодавства з метою отримання права на провадження певних видів діяльності.

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 й 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 вдосконалення системи дій, заходів організаційного та регулятивного характеру, фінансових пріоритетів тощо в напрямі забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

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 у зазначеній сфері, виконання якого забезпечується силою державного впливу аж до примусу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абаринов В. О. Традиции правительственных кортежей. *День* : [сайт]. URL: <http://www.day.kiev.ua/290619?idsource=296636&mainlang=rus>.
2. Авдонкин В. С., Карпов Е. А., Науменко А. Б. Правоохранительные органы Российской Федерации : учеб. пособие для юрид. вузов / отв. ред. канд. юрид. наук, доц. Г. В. Дроздов. Москва : Новый юрист, 1997. 112 с.
3. Автомобільний транспорт України. *Україна* : [інформ.-довід. сайт]. URL: http://proukraine.net.ua/?page_id=443.
4. Автомобільний транспорт: переваги та недоліки : лекція 5. URL: http://www.shevchenkove.org.ua/person_syte/Sheremet%20I/Dosvid/Електронний%20посібник%20ВВТ/ВВТ%20сайт/Л5.pdf.
5. Агапов А. Б. Федеральное административное право России : курс лекций. Москва : Юристь, 1997. 352 с.
6. Агафонов С. М. Административные процедуры и их реализация в деятельности органов внутренних дел Российской Федерации : автореф. дис. ... канд юрид. наук : 12.00.14. Москва, 2008. 24 с.
7. Административное право : учебник / под ред. Ю. М. Козлова, Л. Л. Попова. Москва : Юристь, 1999. 728 с.
8. Адміністративна відповідальність в Україні : навч. посіб. / А. Т. Комзюк, В. А. Гуменюк, Г. В. Джагупов та ін.; за заг. ред. А. Т. Комзюка. 3-тє вид., доопрац. Харків : Харк. нац. ун-т внутр. справ, 2007. 80 с.
9. Адміністративна відповідальність та провадження в справах про адміністративні правопорушення : навч. посіб. / О. В. Кузьменко, М. В. Плугатир, І. Д. Пастух та ін.; за заг. ред. О. В. Кузьменко. Київ : Центр учб. літ., 2016. 388 с.
10. Адміністративна діяльність : навч. посіб. / М. В. Ковалів, З. Р. Кісіль, Д. П. Калаянов та ін. Київ : Правова єдність, 2009. 432 с.
11. Адміністративна діяльність ОВС (особлива частина) : навч. посіб. /

В. В. Середа, М. В. Ковалів, Ю. С. Назар та ін. Львів : ЛьвДУВС, 2015. 582 с.

12. Адміністративне право : підручник / Ю. П. Битяк (кер. авт. кол.), В. М. Гаращук, В. В. Богущкий та ін.; за заг. ред. Ю. П. Битяка, В. М. Гаращука, В. В. Зуй. Харків : Право, 2010. 624 с.

13. Адміністративне право України : навч. посіб. / В. В. Галунько, В. І. Курило, С. О. Короєд, О. Ю. Дрозд та ін.; за ред. проф. В. В. Галунька. Херсон : Грінь Д. С., 2015. Т. 1 : Загальне адміністративне право. 272 с.

14. Адміністративне право України : підруч. для юрид. вузів і фак. / Ю. П. Битяк, В. В. Богущкий, В. М. Паращук та ін.; за ред. Ю. П. Битяка. Харків : Право, 2000. 520 с.

15. Адміністративне право України. Академічний курс : підручник : у 2-х т. / ред. колегія: В. Б. Авер'янов (голова). Київ : Юрид. думка, 2004. Т. 1 : Загальна частина. 584 с.

16. Адміністративне процесуальне право : навч. посіб. / Т. П. Мінка, С. М. Алфьоров, О. М. Обушенко, Д. Г. Заброта та ін.; за заг. ред. Т. П. Мінки. Дніпропетровськ : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2012. 278 с.

17. Административный менеджмент / Сост.: И. П. Алдохин, Л. Ю. Гордиенко, Л. Ф. Кондусова, Т. И. Лепейко, К. И. Мельникова. Харьков : TACIS ED UK 9301, 1996.

18. Акуленко Л., Майструк С., Коськовецький В. Посвідчення водія на право керування транспортними засобами : європейський досвід та рекомендації для України. Київ : Укр. центр європ. політики, 2017. 74 с. URL: http://ucerp.org.ua/wp-content/uploads/2017/07/auto_id_survey_WEB.pdf.

19. Алексеев С. С. Общая теория права : в 2-х т. Москва : Юрид. лит, 1981. Т. 1. 359 с.

20. Алімов Р. С. Процедури в адміністративному праві України : теорія і практика : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Донецьк, 2002. 171 с.

21. Аналіз стану безпеки руху, судноплавства та аварійності на транспорті в Україні за I півріччя 2017 року. *Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека)* : [сайт]. URL:

http://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Bezpeka_DTP/analiz_2017/analiz_avariynosti_i_pivrichchya_2017_0.pdf.

22. Аналіз стану безпеки руху, судноплавства та аварійності на транспорті в Україні за 2016 рік. *Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека)* : [сайт]. URL: http://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Bezpeka_DTP/analiz_2017/analiz_avariynosti_2016.pdf.

23. Аналіз стану безпеки руху, судноплавства та аварійності на транспорті в Україні за 9 місяців 2018 року. *Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека)* : [сайт]. URL: http://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Bezpeka_DTP/2018/Analiz%20avariynosti%20za%209%20misyaciv%202018.pdf.

24. Андрійко О. Ф. Державний контроль в Україні : організаційно-правові засади. Київ : Наукова думка, 2004. 304 с.

25. Андрущук І. В. Взаємодія як педагогічна категорія. *Педагогічний дискурс*. 2013. № 14. С. 15–19.

26. Анісімова Т. І., Касьянов М. А. Безпека автомобільного транспорту в Україні. *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*. 2015. № 1. С. 90–95.

27. Армаш Н. О. Керівник органу виконавчої влади : адміністративно-правовий статус. Запоріжжя : ЗІДМУ, 2006. 248 с. URL: <http://radnuk.info/posibnuk/admin-pravo/451-kerivnuk/7093-s-3.html>.

28. Арсеньев К. К., Петрушевский Е. Е. Энциклопедический словарь. Санкт-Петербург : Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон, 1899. Т. 26. 704 с.

29. Аскин Я. Ф. Принципы в системе философского знания. *Принцип развития* : сб. ст. / под ред. Я. Ф. Аскина. Саратов, 1972. С. 3–22.

30. Асланян Н. Основные начала российского частного права : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. Москва, 2002. 50 с.

31. Атмашитов В. М. Проблемы взаимодействия аппаратов уголовного розыска с другими службами ГОРОВД при раскрытии преступлений. Москва :

ВНИИ МВД СССР, 1981. 98 с.

32. Афанасьев В. Г. Научное управление обществом (Опыт системного исследования). Москва : Политиздат, 1968. 384 с.

33. Баб'як А. В. Адміністративно-процесуальні строки : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2005. 209 с.

34. Багандов А. Б. Лицензирование юридических лиц. Москва : Медпрактика, 2000. 126 с.

35. Багатомовний юридичний словник-довідник / І. О. Голубовська, В. М. Шовковий, О. М. Лефтерова та ін. Київ : Київ. ун-т, 2012. 543 с.

36. Бакаєва І. Г., Вишневський О. О. Регулювання єдиного ринку транспортних послуг Європейського Союзу. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту*. Серія : Економіка і управління. 2013. Вип. 23–24. С. 226–230.

37. Балашов А. М. Формування механізмів державного управління сталим розвитком регіонів України : дис. ... д-ра наук з держ. упр. : 25.00.02. Запоріжжя, 2010. 312 с.

38. Балін В. А. Досвід державного управління автомобільними перевезеннями в УРСР. *Аспекти публічного управління*. 2014. № 11–12. С. 39–47.

39. Балобанова Д. О. Теорія криміналізації : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Одеса, 2007. 200 с.

40. Бандурка О. М. Теорія і практика управління органами внутрішніх справ України : монографія. Харків : Ун-т внутр. справ, 2004. 779 с.

41. Бандурка О. М., Тищенко М. М. Адміністративний процес : підручник. Київ : Літера ЛТД, 2001. 336 с.

42. Баркова С. П. Щодо поняття «транспортні засоби». *Форум права*. 2013. № 2. С. 13–18.

43. Бахрах Д. Н. Административное право : учебник для вузов. Москва : БЕК, 1999. 368 с.

44. Бахрах Д. Н., Россинский Б. В., Стариков Ю. Н. Административное

право : учебник для вузов. Москва : Норма, 2007. 816 с.

45. Бахрах Д. Н., Татарян В. Г. Административное право России : учебник. 4-е изд., перераб. и доп. Москва : Эксмо, 2009. 608 с.

46. Бедзір В. Безпека на транспорті – одне з наших єврозобов'язань. *Урядовий кур'єр*. 2017. 24 червня. URL: <https://ukurier.gov.ua/uk/articles/bezpeka-na-transporti-odne-z-nashih-yevrozobovyaza/>.

47. Безконтрольні фури: сотні тонн на українських дорогах ніхто не помічає. *Znaj.ua* : [сайт]. URL: <https://znaj.ua/society/bezkontrolni-fury-sotni-tonn-na-ukrayinskyh-dorogah-niht-ne-pomichaye>.

48. Безкровний Є. А. Організаційно-правові засади діяльності органів прокуратури України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.10. Київ, 2015. 223 с.

49. Беляев В. П. Надзор как форма юридической деятельности. *Известия вузов. Серия : Правоведение*. 2004. № 3. С. 68–84.

50. Берназюк І. Визначення засад внутрішньої і зовнішньої політики як напрям стратегічної правотворчості Верховної Ради України. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 2. С. 178–182. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pgip_2017_2_35.

51. Белікова О. В. Механізм реалізації заходів адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері земельних відносин в Україні. *Адміністративне право і процес*. 2013. № 4 (6). URL: <http://goo.gl/oaQPqV>.

52. Білецька І. В. Транспортна система Швеції : новий досвід та перспективи. *Автошляховик України*. 2014. № 4 (240). С. 15–17.

53. Білоус В. Т. Координація боротьби з економічною злочинністю : монографія. Ірпінь : Акад. держ. податк. служби України, 2002. 440 с.

54. Білоус В. Т. Координація управління правоохоронними органами України по боротьбі з економічною злочинністю (адміністративно-правовий аспект) : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Ірпінь, 2004. 444 с.

55. Богатирьов І. Г. Кримінальні покарання, не пов'язані з позбавленням волі (теорія і практика їх виконання кримінально-виконавчою інспекцією) : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2006. 434 с.

56. Боднарчук В. Сутність і зміст поняття «компетенція» в державному управлінні. *Державне управління та місцеве самоврядування*. 2016. Вип. 2. С. 19–26. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/dums_2016_2_4.

57. Бойко Д. Д. Адміністративно-деліктне забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Дніпропетровськ, 2015. 20 с.

58. Бойко І. В., Зима О. Т., Соловійова О. М. Адміністративна процедура : конспект лекцій / за заг. ред. І. В. Бойко. Харків : Право, 2017. 132 с.

59. Бойко М. Д. Право соціального забезпечення України : навч. посіб. Київ : Олан, 2004. 312 с.

60. Бойков А. Д. Третья власть в России. Продолжение реформ. Москва : Юрлитинформ, 2002. 280 с.

61. Бойченко К. Розвиток автомобільного транспорту в Україні : економіко-правові аспекти. *Наукові конференції* : [сайт]. URL: <http://oldconf.neasmo.org.ua/node/396>.

62. Бокій О. М. Адміністративно-правовий режим обігу зброї в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2010. 260 с.

63. Болотіна Н. Б. Трудове право України : підручник. 4-те вид., стер. Київ : Вікар, 2006. 725 с.

64. Болдін М. Я. Адміністративно-правові засади діяльності Національного банку України у сфері рефінансування банків : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2017. 270 с.

65. Большая энциклопедия : в 62 т. / гл. ред. С. А. Кондратов; редкол.: Г. В. Кожевников и др. Москва : ТЕРРА, 2006. Т. 39. 592 с.

66. Большая юридическая энциклопедия / авт. и сост. А. Б. Барихин. Москва : Кн. мир, 2010. 960 с.

67. Большой юридический словарь / под ред. А. Я. Сухарева, В. Е. Крубских. 2-е изд., перераб. и доп. Москва : ИНФРА-М, 2000. 704 с.

68. Бондаренко В. А., Пустова Н. О. Дозвіл як спосіб правового регулювання класифікації видів дозволів у сфері телекомунікацій. *Науковий*

вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. 2017. Вип. 3. С. 72–81.

69. Борець Л. В. Правове регулювання відомчого фінансового контролю в системі МВС України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Ірпінь, 2004. 212 с.

70. Бортник Н. П., Єсімов С. С. Проблеми нормативно-правового регулювання діяльності Національної поліції у сфері безпеки дорожнього руху. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Серія : Юридичні науки. 2016. № 837. С. 29–35.

71. Братель С. Г. Класифікація адміністративних процедур. *Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2014. Т. 14. С. 214–220.

72. Братель С. Г. Поняття та ознаки адміністративних процедур. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2014. Вип. 1. Т. 2. С. 66–69.

73. Братусь С. Н. Субъекты гражданского права. Москва : Госюриздат, 1950. 367 с.

74. Бригадир І. В. Правове регулювання забезпечення екологічної безпеки в галузі автомобільного транспорту : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06. Харків, 2008. 206 с.

75. Бригадир І. В. Правове регулювання забезпечення екологічної безпеки в галузі автомобільного транспорту : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06. Харків, 2008. 20 с.

76. Бровій А. А. Адміністративно-організаційні засади контролю і нагляду в забезпеченні законності виконання трудових відносин. *Право і безпека*. 2011. № 5 (42). С. 43–48.

77. Бурбика М. М. Міжнародний досвід адміністративно-правового забезпечення взаємодії правоохоронних органів. *Наука і правоохорона*. 2013. № 2 (20). С. 21–25.

78. Вакульчик О. М., Дубицький Д. П. Сутність та класифікація загроз економічній безпеці підприємства. *Вісник Академії митної служби України*. 2008. № 4 (40). С. 3–12.

79. Васильев М. П. Законодательная техника : науч.-техн. пособие. Москва : Городец, 2000. 237 с.

80. Васильев С. В. Принцип доцільності у цивільному судочинстві України. *Теорія і практика правознавства*. 2015. Вип. 2. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/tipp_2015_2_12.

81. Ведерніков Ю. А., Папірна А. В. Теорія держави і права : навч. посіб. Київ : Знання, 2008. 333 с. (Вища освіта XXI століття). URL: https://pidruchniki.com/18340719/pravo/ponyattya_zmist_subyektivnogo_prava.

82. Великий енциклопедичний юридичний словник / за ред. Ю. С. Шемшученка. Київ : Юрид. думка, 2007. 992 с.

83. Великий тлумачний словник сучасної української мови (з дод., допов. та CD) / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. Київ; Ірпінь : Перун, 2009. 1736 с.

84. Висновок Головного науково-експертного управління апарату Верховної Ради України на проект Закон України «Про дорожній рух та його безпеку» : від 30 берез. 2017 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=60111&pf35401=419555>.

85. Висновок Комітету Верховної Ради з питань транспорту на проект Закон України «Про дорожній рух та його безпеку» : від 15 листоп. 2017 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=60111&pf35401=438410>.

86. Волинка К. Г. Теорія держави і права : навч. посіб. Київ : МАУП, 2003. 240 с.

87. Волік В. В. Правове регулювання діяльності в 1917–1991 роках міського транспорту в Україні : історико-правовий огляд. *Форум права*. 2012. № 4. С. 158–170.

88. Волков П. П. Автомобільний транспорт України (короткий нарис з історії). *Перевізник. Уа*. 2004. Березень. С. 32–35.

89. Вопросы Министерства транспорта и коммуникаций Республики

Беларуси : постан. Совета министров Республики Беларусь от 31 июля 2006 г. № 985. *Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь* : [сайт]. URL: <http://pravo.by/document/?guid=3871&p0=C20600985>.

90. Воронін Я. Г. Поняття та види дозвільних процедур у нафтогазовому комплексі. *Порівняльно-аналітичне право*. 2014. № 3. С. 97–101.

91. Галімшина Г. В. Державний контроль на автомобільному транспорті в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Донецьк, 2010. 242 с.

92. Галуцько В. В., Олефір В. І., Пихтін М. П. Адміністративне право України : навч. посіб. : у 2-х т. Херсон : Херсонська міська друкарня, 2011. Т. 1. 320 с.

93. Гальченко О. С. Удосконалення правового регулювання оплати праці в умовах ринкової економіки : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.05. Луганськ, 2010. 188 с.

94. Гаращук В. М. Контроль та нагляд в державному управлінні : монографія. Харків : Фоліо, 2002. 176 с.

95. Гевко В. В. Використання непроцесуальної інформації під час доказування у стадії попереднього розслідування : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Київ, 1996. 18 с.

96. Гетьман Є. Консолідація як форма систематизації законодавства. *Право і Безпека*. 2010. № 4 (36). С. 115–118.

97. Гілецький Й. Р., Сливка Р. Р., Богович М. М. Географія : довідник. Харків : Веста; Ранок, 2008. 480 с.

98. Голубева Г. К. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями правил експлуатації автотранспортних засобів : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Ірпінь, 2008. 227 с.

99. Голубева Н. Правова природа загальних засад цивільного законодавства України. *Актуальні проблеми держави і права*. 2008. Вип. 38. С. 18–21.

100. Гончар Л. Я. Організаційно-правові засади становлення та діяльності адміністративних судів України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.10.

Львів, 2017. 220 с.

101. Гончарук С. Т. Основи адміністративного права України : навч. посіб. Київ : Аванпост–Прим, 2004. 200 с.

102. Господарське право України : підручник для студ. вищ. навч. закл. / М. К. Галянтич, С. М. Грудницька, О. М. Міхатуліна та ін. Київ : МАУП, 2005. 424 с.

103. Господарський кодекс України : Закон України від 16 січ. 2003 р. № 436-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18, 19–20, 21–22. Ст. 144.

104. Государственный и общественный контроль в СССР / под ред. В. И. Туровцева. М. : Наука, 1970. 335 с.

105. Гуржій Т. О. Актуальні проблеми державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху. *Адміністративне право та процес*. 2012. № 1 (1). С. 78–87.

106. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху : теоретико-правові та організаційні засади : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Дніпропетровськ, 2011. 40 с.

107. Гурковський М. П. Реєстраційна діяльність публічної адміністрації : організаційно-правовий аспект : монографія. Львів : ЛьвДУВС, 2012. 204 с.

108. Гурковський М. П. Реєстраційна діяльність публічної адміністрації : організаційно-правовий аспект : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Львів, 2009. 221 с.

109. Гусаров С. М. Адміністративно-правові засади управлінської діяльності Державної автомобільної інспекції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2002. 171 с.

110. Гусева Є. І. Адміністративно-правове регулювання участі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Запоріжжя, 2018. 22 с.

111. Гуславський В. С. Кримінальна відповідальність за порушення

правил експлуатації транспорту (ст. 215-2 КК України) : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 1997. 247 с.

112. Гуславський В. С. Управління співробітництвом ОВС України з правоохоронними органами країн СНД : організаційно-правові засади : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2006. 444 с.

113. Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка : в 4 т. Москва : Изд. книгопродавца-типографа М. О. Вольфа, 1881. Т. 2 : И–О. 808 с.

114. Дахно І. І. Зовнішньоекономічна діяльність : навч. посіб. 2-ге вид., виправл. і доповн. Київ : МАУП, 2006. 248 с.

115. Дашутін І. В. Правове регулювання судового захисту трудових прав громадян : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.05. Харків, 2008. 178 с.

116. Дворецька Г. В. Соціологія : навч. посіб. 2-ге вид., переробл. і доповн. Київ : КНЕУ, 2002. 472 с. URL: <http://politics.ellib.org.ua/pages-3010.html>.

117. Делюмо Ж. Грех и страх : формирование чувства вины в цивилизации Запада (XIII-XVIII вв.) / пер. с франц. И. Б. Иткина, Е. Э. Ляминой, Е. И. Лебедевой, А. Г. Пазельской; под ред. Д. Э. Харитоновича. Екатеринбург : Урал. ун-т, 2003. 752 с.

118. Дем'янчук О. П. «Державна політика» та «публічна політика» : варіант перехідного періоду. *Наукові записки Національного університету «Києво-Могилянська академія»*. 2000. Вип. 18. Політичні науки. С. 31–36. URL: http://www.library.ukma.kiev.ua/e-lib/nz/nz18_2000_polityk/05_demyanchuk_op.pdr.

119. Денисова А. В. Співвідношення контролю та нагляду. *Адміністративне право і процес*. 2015. № 2 (4). С. 30–37.

120. Денисюк Д. С. Адміністративно-правові засади дозвільної діяльності ДАІ МВС України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2010. 192 с.

121. Денисюк С. Ф. Громадський контроль за правоохоронною діяльністю в Україні : адміністративно-правові засади : дис. ... д-ра юрид.

наук : 12.00.07. Київ, 2010. 380 с.

122. Державна політика : підручник / редкол.: Ю. В. Ковбасюк (голова), К. О. Ващенко (заст. голови), Ю. П. Сурмін (заст. голови) та ін. Київ : Нац. акад. держ. упр. при Президентові України, 2014. 448 с.

123. Державне управління : навч. посіб. / А. Ф. Мельник, О. Ю. Оболенський, А. Ю. Васіна, Л. Ю. Гордієнко; за ред. А. Ф. Мельник. Київ : Знання–Прес, 2003. 343 с.

124. Джафарова О. В. Види дозвільної діяльності органів публічної адміністрації в Україні. *Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія»*. Одеса, 2015. Т. 16. С. 105–114.

125. Добров А. Н. Институт регистрации в административном праве : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.14. Москва, 2005. 173 с.

126. Добровольская Т. Н. Принципы советского уголовного процесса (Вопросы теории и практики). Москва : Юрид. лит., 1971. 200 с.

127. Долгополова М. М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2003. 210 с.

128. Долинская В. В. Основные положения и тенденции акционерного права : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. Москва, 2007. 669 с.

129. Дрьомін В. М. Інституціональна теорія злочинності та криміналізації суспільства : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08. Одеса, 2010. 422 с.

130. Дубровський І. М. Соціальна безпека : щодо питання про концептуалізацію. *Право і Безпека*. 2009. № 2. С. 182–185.

131. Егорова Н. А. Теоретические проблемы уголовной ответственности за преступления лиц, выполняющих управленческие функции : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08. Москва, 2007. 579 с.

132. Ем В. С. К вопросу о понятии, содержании и сущности правовых обязанностей. *Вестник Московского университета*. Серия 11. Право. 1981. № 1. С. 56–64.

133. Енциклопедичний словник з державного управління / уклад.: Ю. П. Сурмін, В. Д. Бакуменко, А. М. Михненко та ін.; за ред. Ю. В. Ковбасюка, В. П. Трощинського, Ю. П. Сурміна. Київ : НАДУ, 2010. 820 с.
134. Євдокімова О. В. Призначення більш м'якого покарання ніж передбачено законом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2007. 235 с.
135. Європейська економічна комісія ООН. *Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека)* : [сайт]. URL: <http://dsbt.gov.ua/storinka/yevropeyska-ekonomichna-komisiya-oon>.
136. Європейська організація дорожнього контролю. *Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека)* : [сайт]. URL: <http://dsbt.gov.ua/storinka/yevropeyska-organizaciya-dorozhnogo-kontrolyu>.
137. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення : міжнар. док. від 1 лип. 1970 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_016.
138. Ємельянов В. М., Верба С. М. Кадрове забезпечення органів державної влади та місцевого самоврядування в Миколаївській області. *Наукові праці Чорноморського державного університету імені Петра Могили комплексу «Києво-Могилянська академія»*. Серія : Державне управління : наук. журн. 2010. Вип. 135. Т. 147. С. 60–65.
139. Жулев В. И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. Москва : Юрид. лит., 1989. 222 с.
140. Загальна теорія держави і права (основні поняття, категорії, прав. конструкції та наук. концепції) : навч. посіб. / за ред. О. В. Зайчука, Н. М. Оніщенко. Київ : Юрінком Інтер, 2008. 400 с.
141. Загальна теорія держави і права : підручник для студентів юрид. спец. вищ. навч. закл. / М. В. Цвік, В. Д. Ткаченко, Л. Л. Богачова та ін.; за ред. М. В. Цвіка, В. Д. Ткаченка, О. В. Петришина. Харків : Право, 2002. 432 с.
142. Зарубежний опыт в области обеспечения безопасности дорожного

движения. Обеспечение безопасности дорожного движения и практика применения алкозамков в Швеции : обзор. информ. Москва : Ин-т транспортной и промышленной безопасности, 2009. 20 с. URL: <https://docplayer.ru/28919116-Zarubezhnyy-opyt-v-oblasti-obespecheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya.html>.

143. Звіт Державного агентства автомобільних доріг України за 2017 рік. Київ, 2018. 23 с. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/17-civik-2018/zvit_2017/ukravtodor_%202017.pdf.

144. Звіт про результати аудиту ефективності використання бюджетних коштів на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт доріг державного значення при виконанні Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки : затв. рішенням Рахункової палати від 9 серп. 2016 р. № 15-1. Київ, 2016. 58 с. URL: http://www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/document/16749919/Zvit_15-1.pdf?subportal=main.

145. Зеленцов А. Б. Контроль за деятельностью исполнительной власти в зарубежных странах : учеб. пособие. Москва : РУДН, 2002. 190 с.

146. Зіллер Ж. Політико-адміністративні системи країн ЄС : порівняльний аналіз / пер. з франц. В. Ховхуна. Київ : Основи, 1996. 420 с.

147. Ильинский И. П., Щетинин Б. В. Конституционный контроль и охрана конституционной законности в социалистических странах. *Советское государство и право*. 1969. № 9. С. 40–44.

148. Исаков Н. В. Теоретико-методологические основы правовой политики. *Правовая политика и правовая жизнь*. 2003. № 1. С. 15–25.

149. Исакова Т. В. Правовые основы становления и развития судов по делам несовершеннолетних в дореволюционной России. *Актуальные проблемы международного ювенального права* : материалы Всероссийской научно-практ. конф. (г. Волгоград, 15 марта 2006 г.). Волгоград, 2006. С. 73–77.

150. История ГАИ : 60-летию Госавтоинспекции МВД России / М. Б. Афанасьев, Л. Н. Кочетов, Б. В. Россинский и др.; под ред.

В. А. Федорова. Москва: Г уманитарий, 1996. 304 с.

151. Іванський А. Й. Фінансово-правова відповідальність в сучасній Україні : теоретичне дослідження. Одеса : Одес. нац. юрид. акад., 2009. 479 с.

152. Іванченко О. Визначення поняття, сутності та видів соціальної відповідальності : актуальні проблеми. *Право України*. 2006. № 1. С. 60–65.

153. Ільницька Ю. М. Щодо визначення сутнісних ознак суб'єкта владних повноважень. *Форум права*. 2011. № 2. С. 327–330. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2011_2_50.

154. Інструкція про порядок приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами та видачі посвідчень водія : наказ МВС України від 07 груд. 2009 р. № 515. *Офіційний вісник України*. 2010. № 8. Ст. 324.

155. Історія автомобільного транспорту України. *Україна* : [інформ.-довід. сайт.]. URL: http://proukraine.net.ua/?page_id=447.

156. Кабмін схвалив зменшення швидкості до 50 км/год у населених пунктах. *Zaxid.net* : [сайт]. URL: https://zaxid.net/kabmin_shvaliv_zmenshennya_shvidkosti_do_50_kmgod_u_nasele_nih_punktah_n1441268.

157. Казаров Н. Ф. Административно-правовая организация механизма лицензирования образовательной деятельности учреждений высшего и среднего профессионального образования : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Хабаровск, 2006. 187 с.

158. Калабаев О. У. Проблемы охраны тайны частной жизни в уголовном судопроизводстве : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Ижевск, 2006. 193 с.

159. Карабут Л. В., Ткаченко В. І. Правові засоби здійснення дозвільної системи органами внутрішніх справ України : практ. посібник : у 2 ч. Луганск : РВВ ЛДУВС, 2007. Ч. 1. 384 с.

160. Каримова Р. Р. Юридические обязанности : сущность и проблемы реализации : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01. Екатеринбург, 2008. 228 с.

161. Каримова Р. Р. Юридические обязанности : сущность и проблемы реализации : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01. Екатеринбург, 2008. 22 с.

162. Карманюк О. П. Реалізація юридичних обов'язків та їх вплив на правовий порядок. *Часопис Київського університету права*. 2012. № 2. С. 62–65. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Chkur_2012_2_16.

163. Качура О. А. Поняття, сутність державного регулювання та нагляду у сфері запобігання та протидії легалізації (відмиванню) доходів, одержаних злочинним шляхом, або фінансуванню тероризму. *Вісник НТУУ «КПІ»*. 2014. Вип. 1 (21). С. 101–107.

164. Кикоть В. Я. Административное право России : учебник для студентов. Москва : ЮНИТА-ДАНА; Закон и право, 2012. 759 с.

165. Кириченко В. М., Куракін О. М. Теорія держави і права : модульний курс : навч. посіб. Київ : Центр учб. літ., 2010. 264 с.

166. Киселев И. Я. Сравнительное трудовое право. Москва : ТК Велби; Проспект, 2005. 728 с.

167. Кичиліук Т. С. Державний контроль за використанням та охороною земель сільськогосподарського призначення : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2007. 232 с.

168. Кікінчук В. Ю. Адміністративні процедури проходження служби в органах внутрішніх справ : сутність та види. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2009. Вип. 4 (47). С. 238–245.

169. Клименко К. О. Правозастосування в судовому адміністративному процесі України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Ірпінь, 2008. 198 с.

170. Ключев О. М. Проблеми взаємодії підрозділів органів внутрішніх справ на регіональному рівні : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2010. 422 с.

171. Кобецька Н. Р. Природоресурсні дозволи в системі документів дозвільного характеру. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2016. Вип. 36. Т. 1. С. 193–196.

172. Коваленко Є. О. Державна політика розвитку промисловості України в умовах європейської інтеграції : дис. ... канд. наук з держ. упр. : 25.00.02. Запоріжжя, 2010. 224 с.

173. Ковальська В. В. Міліція в системі правоохоронних органів держави (адміністративно-правові аспекти) : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2009. 37 с.

174. Ковальська В. В. Міліція в системі правоохоронних органів держави (адміністративно-правові аспекти) : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2008. 422 с.

175. Кодекс адміністративного судочинства України : Закон України від 6 лип. 2005 р. № 2747-IV. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2747-15>.

176. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 груд. 1984 р. № 8073-X. *Відомості Верховної Ради Української РСР*. 1984. № 51. Ст. 1122.

177. Козлюк І. О. Забезпечення економічної безпеки авіаційної галузі. Київ : НАУ, 2005. 236 с.

178. Козоріз В. Досвід країн Європи щодо управління безпекою дорожнього руху, 23 листоп. 2015 р. *Товариство учасників руху. Громадська організація* : [сайт]. URL: <http://tur.org.ua/news/dosvid-krayin-ievropi-shchodo-upravlinnya-bezpekoju-dorozhnogo-ruhu>.

179. Колодій А. М. Принципи права України : монографія. Київ : Юрінком Інтер, 1998. 208 с.

180. Колпаков В. К. Адміністративне право України : підручник. Київ : Юрінком Інтер, 1999. 736 с.

181. Комарницький В. М. Право спеціального природокористування : монографія / відп. ред. Н. Р. Малишева. Луганськ : РВВ ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка, 2011. 424 с.

182. Комзюк А. Т. Адміністративний примус в правоохоронній діяльності міліції в Україні : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2002.

183. Конвенція про дорожній рух : міжнар. док. від 08 листоп. 1968 р. *ЛІГА : ЗАКОН : головний правовий портал України* : [сайт]. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU70K01U.html.

184. Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу : міжнар. док. від 09 жовт. 1997 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034.

185. Кононов П. И. Административное право. Общая часть : курс лекций. Киров : Вятка, 2002. 416 с.

186. Конституція України : Закон України від 28 черв. 1996 р. № 254к/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.

187. Конфедерація організацій по забезпеченню дотримання вимог автомобільного транспорту. *Державна служба України з безпеки на транспорті* : [сайт]. URL: <http://dsbt.gov.ua/storinka/konfederaciya-organizacij-po-zabezpechennju-dotrymannya-vymog-avtomobilnogo-transportu>.

188. Коняхин Л. Г. Контроль за соблюдением законодательства о труде. Москва : МГУ, 2010. 543 с.

189. Корж В. П. Деякі проблеми взаємодії слідчого з учасниками розкриття та розслідування економічних організованих злочинів. *Вісник прокуратури*. 2000. № 1 (13). С. 60–65.

190. Король В. В. Засада гласності та її обмеження в кримінальному судочинстві України : дис. ... канд. юрид. 12.00.09. Львів, 2002. 203 с.

191. Котюк В. О. Теорія права : курс лекцій : навч. посіб. для юрид. фак. вузів. Київ : Вентурі, 1996. 208 с.

192. Крестовська Н. М. Ювенальне право України : генезис та сучасний стан : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.01. Одеса, 2008. 468 с.

193. Кримінальний кодекс України : прийнятий 05 квіт. 2001 р. № 2341-III. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2341-14/conv/print>.

194. Кримінальний кодекс Української РСР : прийнятий 28 груд. 1960 р.

Відомості Верховної Ради УРСР. 1960. № 2. Ст. 14.

195. Криницький І. Є. Теоретичні проблеми податкового процесу : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Ірпінь, 2009. 433 с.

196. Крусян А. Р. Взаємодія місцевих органів виконавчої влади і органів місцевого самоврядування в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.02. Одеса, 1999. 18 с.

197. Кузніченко С. О., Феделеш М. М. Визначення сутності поняття реєстрації як спеціальної адміністративної процедури. *Юридичний бюлетень*. 2015. Вип. 1 (1). С. 40–47.

198. Кузьменко О. В. Адміністративний процес у парадигмі права : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2006. 32 с.

199. Кузьменко О. В. Адміністративний процес у парадигмі права : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2006. 403 с.

200. Кузьменко О. В. Теоретичні засади адміністративного процесу : монографія. Київ : Атіка, 2005. 352 с.

201. Кузьменко О. О. Адміністративно-правове забезпечення менеджменту в державній податковій службі України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Ірпінь, 2008. 207 с.

202. Кулакова Є. Компетенція : поняття, суб'єкти, особливості. *Підприємництво, господарство і право*. 2006. № 3. С. 10–15.

203. Курбан Е. Н., Кривошлыкова М. В. Межкультурное взаимодействие в синергетическом измерении. *Достижения в науке. Новые взгляды, проблемы, инновации* : материалы Междунар. науч.-практ. конф. Лодзь, 2012. С. 59–62.

204. Кутерга М. В. Забезпечення безпеки дорожнього руху адміністративно-правовими засобами : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2016. 20 с.

205. Кутушев В. Г. Теория и практика взаимодействия органов внутренних дел с другими государственными органами и общественностью в охране правопорядка. *Вопросы укрепления законности и устранения следственных ошибок в уголовном судопроизводстве*. Москва, 1985. С. 62–67.

206. Кучеренко О. Державна політика : аналіз сучасних політологічних концепцій. *Актуальні проблеми реформування державного управління в Україні* : матеріали наук.-практ. конф. Київ, 1997. С. 279–281.

207. Ладиченко В. В. Гуманістичні основи організації державної влади : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.01. Київ, 2008. 439 с.

208. Лазарев Б. М. Компетенция органов управления. Москва : Юрид. лит., 1971. 280 с.

209. Лазарев И. М. Административные процедуры в сфере взаимоотношений граждан и их организаций с органами исполнительной власти в Российской Федерации : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.14. Москва, 2002. 199 с.

210. Лазаренко М. В. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2018. 235 с.

211. Лазор О., Хорошенко О. В. Публічна служба в Україні : компетенції та повноваження : монографія. Хмельницький : ХЕПА, 2009. Ч. 2. 440 с.

212. Левченко Я. С. Конспект лекцій з дисципліни «Економіка підприємства». Харків : Харк. нац. автомобільно-дорожній ун-т, 2017. 45 с. URL: file:///D:/DOWNLOADS/kons_EP_aa_ad%20(1).pdf.

213. Лекарев С. В., Порк В. А. Бизнес и безопасность : толковый терминологический словарь / под науч. ред. А. И. Гурова и Б. С. Тетерина. Москва : ЦКСИиМ; Ягуар, 1995. 367 с.

214. Лепеха М. О. Деякі екологічні аспекти митної експертизи. *Сучасні тенденції розвитку митної справи в умовах євроінтеграції* : матеріали наук.-практ. круглого столу, 6 груд. 2016 р. Ірпінь, 2017. С. 72–76

215. Лещина Э. Л., Магденко А. Д. Административно-процессуальное право : курс лекций. Москва : РГУП, 2015. 310 с.

216. Липинский Д. А., Хачатуров Р. Л. Общая теория юридической ответственности : монография. Санкт-Петербург : Юрид. центр Пресс, 2007.

950 с.

217. Лисенко В. В. Проблеми криміналістичного забезпечення розслідування податкових злочинів : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.09. Ірпінь, 2005. 456 с.

218. Лиско Г. До питання природи дозвільного провадження та його місця у адміністративній процедурі. *Вісник Львівського університету*. Серія : Юридична. 2013. Вип. 58. С. 152–156.

219. Лихачов С. В. Дозвільне провадження в адміністративному процесі : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2001. 177 с.

220. Личенко І. О. Адміністративно-правовий захист права власності в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Львів, 2009. 264 с.

221. Ліпкан В. А. Безпекознавство : навч. посіб. Київ : Європ. ун-т, 2003. 207 с.

222. Лошицький М. В. Інституційні засади державного контролю за безпекою дорожнього руху в Україні (адміністративно-правовий аспект). *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Серія : Юриспруденція. 2014. Вип. 11 (1). С. 117–120.

223. Лукьянов В. В. Обеспечение безопасности дорожного движения : учеб. пособие. Москва : Акад. МВД СССР, 1979. 380 с.

224. Луцик А. М. Внутрішньоорганізаційні адміністративні процедури як елемент функціонування державної фіскальної служби України. *Часопис Академії адвокатури України*. 2014. № 3 (24). С. 56–60.

225. Любченко П. М. Місцеве самоврядування в системі інститутів громадянського суспільства : конституційно-правовий аспект : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.02. Харків, 2008. 40 с.

226. Ляскало М. Співвідношення понять «контроль» та «нагляд» у сфері охорони праці. *Правозахисний рух : історія та сучасність* : матеріали Всеукр. студ. наук.-практ. конф. Полтава, 2014. С. 258–260. URL: <http://dspace.pnpu.edu.ua/bitstream/123456789/3726/1/Ljaskalo1.pdf>.

227. Лямцев О. В. Організаційно-економічний інструментарій

управління екологізбалансованим розвитком автотранспортного комплексу : дис. ... канд. екон. наук. Суми : СумДУ, 2012. 204 с.

228. Майструк С., Акуленко Л. Гальмування не по-європейськи. Чому заморожені реформи в автогалузі. *Європейська правда*. 2016. 7 вересня. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/experts/2016/09/7/7054187/>.

229. Малиновський В. Я. Державне управління : навч. посіб. Луцьк : Волин. держ. ун-т ім. Лесі Українки, 2000. 558 с.

230. Малюткин В. А. Организация взаимодействия подразделений органов внутренних дел в осуществлении профилактики преступлений : лекция № 13 / под ред. Г. А. Аванесова. Москва : РИО МВД СССР, 1976. 40 с.

231. Мамочка В. В. Адміністративно-правові гарантії місцевого самоврядування в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2009. 206 с.

232. Мамчур Д. В. Адміністративно-правові засади забезпечення транспортної дисципліни в державі : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2010. 192 с.

233. Маріц Д. О. Договір перевезення пасажирів та багажу на таксі. *Часопис Київського університету права*. 2015. № 3. С. 177–180.

234. Марченко М. Н. Теория государства и права : учебник. 2-е изд., перераб. и доп. Москва: ТК Велби; Проспект, 2004. 640 с.

235. Марчук Н. Міжетнічна взаємодія як необхідна складова консолідації українського суспільства. *Вісник Наукового інформаційно-аналітичного центру НАТО Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника*. 2009. Вип. 3. С. 112–117.

236. Маслова Я. І. Адміністративно-правові засади управління у сфері автомобільних доріг в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Одеса, 2010. 204 с.

237. Матусовский Г. А. Экономические преступления : криминалистический анализ. Харьков : Консум, 1999. 480 с.

238. Матюхіна Н. П. Управління персоналом : теоретичні та практичні

аспекти органів внутрішніх справ України : монографія. Харків : Ун-т внутр. справ, 1999. 285 с.

239. Махина С. Н. Административная децентрализация в Российской Федерации : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.14. Москва, 2007. 534 с.

240. Мащук В. Ю. Види адміністративних процедур. *Адміністративне право і процес*. 2014. № 1 (7). С. 60–67.

241. Медведєв Д. К. Адміністративно-правові засади перевезення вантажів автомобільним транспортом : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2010. 20 с.

242. Медведєв Д. К. Адміністративно-правові засади перевезення вантажів автомобільним транспортом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Донецьк, 2010. 202 с.

243. Мельник М. І. Кримінологічні та кримінально-правові проблеми протидії корупції : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2002. 423 с.

244. Мельник П. В. Правова охорона лісів Карпатського регіону України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06. Харків, 2002. 195 с.

245. Мельник Р. С. Адміністративно-господарське право як структурний елемент системи адміністративного права : зарубіжний досвід та національні особливості. *Право і Безпека*. 2010. № 2 (34). С. 55–59.

246. Мелян Н. Ю. Правове регулювання функціонування публічних фондів соціального призначення України в умовах сучасних перетворень : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Львів, 2017. 220 с.

247. Мескон М., Альберт М., Хедоури Ф. Основы менеджмента / пер. с англ. Москва : Дело, 1995. 704 с.

248. Меттер И. И какой же русский не любит быстрой езды? *Нева*. 2004. № 2. URL: <http://magazines.russ.ru/neva/2004/2/me27-pr.html>.

249. Микитюк М. А. Владні повноваження Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України : проблеми теорії та практики реалізації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2007. 208 с.

250. Михайлов Р. І. Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2011. 21 с.

251. Михайлова Ю. О. Впровадження в Україні позитивного міжнародного досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху. *Порівняльно-аналітичне право*. 2017. № 6. С. 245–249.

252. Міжнародний союз автомобільного транспорту. *Державна служба України з безпеки на транспорті* : [сайт]. URL: <http://dsbt.gov.ua/storinka/mizhnarodnyy-soyuz-avtomobilnogo-transportu>.

253. Міленін О. Л. Правосвідомість учасників дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01. Харків, 2001. 189 с.

254. Міщенко А. В. Транспортний коридор як форма правового регулювання ринку транспортних послуг в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.04. Харків, 2008. 199 с.

255. Могілевський Л. В. Система трудового права України : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.05. Київ, 2016. 442 с.

256. Молдован В. В., Чулінда Л. І. Правознавство : навч. посіб. 2-ге вид. Київ : Центр учб. літ., 2010. 184 с.

257. Морозова М. С. Административные процедуры в деятельности таможенных органов Российской Федерации и их правовая значимость в условиях интеграции России в единое экономическое производство. *Административное и муниципальное право*. 2012. № 6. С. 70–74.

258. Мотрук Т. В. Поняття та ознаки адміністративної процедури. *Порівняльно-аналітичне право*. 2016. № 6. С. 190–194.

259. Муравйов К. В. До проблеми визначення поняття «правові засади реалізації державної політики у сфері виконання кримінальних покарань». *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія : Право. 2014. Вип. 29, ч. 2. Т. 4/2. С. 154–157.

260. Муцко В. Ф. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ,

2011. 18 с.

261. Мюллер В. К. Большой англо-русский словарь. 250 000 слов и словосочетаний. Новая редакция. Москва : Дом Славянской книги, 2008. 706 с.

262. Мягченко О. П. Безпека життєдіяльності людини та суспільства : навч. посіб. Київ : Центр учб. літ., 2010. 384 с.

263. На Львівщині розгорнуто масштабне будівництво автобану – Мінінфраструктури. *Все, що треба знати сьогодні*. 2017. 14 жовтня. URL: <https://ukr.segodnya.ua/ukraine/na-lvovshchine-razvernuto-masshtabnuyu-stroyku-avtobana-mininfrastruktury-1063980.html>

264. Назар Ю. С. Взаємодія територіальних органів внутрішніх справ із місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування у профілактиці адміністративних правопорушень : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Львів, 2007. 205 с.

265. Нарышкина Н. И. Функционирование тюрем в условиях реформирования уголовно-исполнительной системы : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11. Рязань, 2006. 271 с.

266. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. 3-тє вид., переробл. та доповн. Київ : Атіка, 2005. 1064 с.

267. Небеський Ю. С. Адміністративно-правові засади охорони громадського порядку та забезпечення безпеки громадян у сучасних умовах : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Луганськ, 2008. 227 с.

268. Небрат О. О. Деякі аспекти сучасного стану забезпечення безпеки дорожнього руху. *Право і Безпека*. 2009. № 5. С. 69–73.

269. Нечипуренко О. М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Одеса, 2008. 188 с.

270. Ніщик О. Історія розвитку законодавства, що регламентує безпеку руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Науковий блог Національного університету «Острозька академія»* : [сайт]. URL: <https://naub.oa.edu.ua/2012/istoriya-rozvytku-zakonodavstva-scho-rehlamentuje->

bezpeku-ruhu-ta-eksploatatsiji-avtomobilnoho-transportu/

271. Новейший философский словарь / сост. А. А. Грицанов. Минск : Изд. В. М. Скакун, 1998. 896 с.

272. Новый тлумачний словник української мови : в 4 т. / укл. В. Яременко, О. Сліпушко. Київ : Аконіт, 1998. Т. 1 : А–Е. 910 с.

273. Новый тлумачний словник української мови : в 4 т. / укл. В. Яременко, О. Сліпушко. Київ : Аконіт, 1998. Т. 2 : Ж–ОБД. 912 с.

274. Новый тлумачний словник української мови : у 3 т. / укл. В. В. Яременко, О. М. Сліпушко. Київ : Аконіт, 1998. Т. 2 : К–П. 926 с.

275. Новый тлумачний словник української мови : у 3 т. / укл. В. В. Яременко, О. М. Сліпушко. Київ : Аконіт, 1998. Т. 3: П–Я. 862 с.

276. Новіков В. В. Внутривідомчий контроль як засіб забезпечення законності і дисципліни в органах внутрішніх справ : дис. ... канд.. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2006. 201 с.

277. Нормативно-правовая база. *Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь* : [сайт]. URL: <http://www.mintrans.gov.by/ru/activity-autoandroad-acts-ru/>.

278. О квалификации нарушений работниками автотранспорта и городских железных дорог трудовой дисциплины в случае аварий : постановление 37-го Пленума Верховного Суда СССР от 26 мая 1932 г., дополненное постановлением 42-го Пленума от 25 февраля 1933 г. *Справочник по законодательству для судебно-прокурорских работников*. Москва, 1949. Т. 3.

279. Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках : Закон Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-З. *Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь* : [сайт]. URL: <http://www.pravo.by/document/?guid=3871&p0=h10700278>.

280. Об административных процедурах : Закон Республики Казахстан от 27 ноября 2000 г. № 107-ІІ. *Законодательство Республики Казахстан* : [сайт]. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1020750&doc_id2=1020750#pos=

5;-98&pos2=34;-98.

281. Об утверждении Положения о государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь : постановление Совета Министров Республики Беларусь от 21 дек. 2002 г. № 1851. *Министерство внутренних дел Республики Беларусь* : [сайт]. URL: <http://mvd.gov.by/ru/main.aspx?guid=186573>.

282. Овчар П. А. Зарубіжний досвід державного регулювання у сфері транспортних послуг. *Інтернаука*. 2017. № 6 (28). С. 17–21.

283. Ожегов С. И. Словарь русского языка / под ред. Н. Ю. Шведовой. 18-е изд., стер. Москва : Рус. яз., 1987. 797 с.

284. Оперативно-розыскная энциклопедия / авт.-сост. А. Ю. Шумилов. Москва : Шумилова И. И., 2004. 364 с.

285. Організація управління персоналом в органах внутрішніх справ : монографія / В. Д. Сущенко, А. М. Смирнов, О. І. Коваленко, А. А. Смирнов. Київ : Нац. акад. внутр. справ України, 1999. 352 с.

286. Основи теорії транспортних процесів та систем. *Bookwu.net* : [сайт]. URL: http://bookwu.net/book_osnovi-teori-transportnih-procesiv-ta-sistem_973/6_stisle-ponyattya-transportu.

287. Оформлення та видача дозволу на встановлення та використання на транспортних засобах спеціальних звукових та/або світлових сигнальних пристроїв синього чи жовтого кольору. *Головний сервісний центр МВС України* : [сайт]. URL: <http://hsc.gov.ua/poslugi/poslugi-shho-nadayutsya-servisnimi-tsentram/oformlennya-ta-vidacha-dozvolu-na-vstanovlennya-i-vikoristannya-na-transportnih-zasobah-spetsialnih-zvukovih-ta-abo-svitlovih-signalnih-pristroyiv-sinogo-chi-zhovtogo-koloru/>.

288. Очеретна Т. А. Забезпечення безпеки дорожнього руху як об'єкта адміністративно-наглядової діяльності. *Роль правоохоронних органів у формуванні правової держави в умовах євроінтеграції України* : матеріали Всеукр. підсумк. наук.-практ. конф. (Київ, 12 берез. 2015 р.). Київ, 2015. Ч. 1. С. 140–141.

289. Павлов Д. М. Адміністративне право. Загальна частина : конспект лекцій. Київ : МАУП, 2007. 136 с.

290. Павлов Д. М. Організаційно-правові засади забезпечення ефективності функціонування системи органів виконавчої влади (державного управління) : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2004. 195 с.

291. Палагнюк Ю. В. «Державна політика» та «публічна політика» : теоретичний аспект. *Наукові праці Чорноморського державного університету імені Петра Могили комплексу «Києво-Могилянська академія». Серія : Державне управління.* 2012. Т. 181, вип. 169. С. 63–67.

292. Панасюк О. А. До питання про співвідношення понять «повноваження» та «компетенція» суду в кримінальному провадженні. *Публічне право.* 2013. № 4. С. 282–290. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/pp_2013_4_38.

293. Пасічник В. М. Філософська категорія безпеки як основа нової парадигми державного управління національною безпекою. *Демократичне врядування.* 2011. Вип. 7. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/DeVr_2011_7_7.

294. Пашко П. В. Організаційно-економічний механізм забезпечення митної безпеки України : дис ... д-ра екон. наук : 08.00.03. Львів, 2009. 429 с.

295. Петренко І. Сутність державної політики та державних цільових програм. *Віче.* 2011. № 10. С. 23–25. URL: <http://www.viche.info/journal/2566/>.

296. Пефтієв О. В. Адміністративно-правові засади функціонування автомобільного транспорту : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Запоріжжя, 2011. 17 с.

297. Пефтієв О. В. Дозвільно-ліцензійний порядок організації перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом. *Часопис Академії адвокатури України.* 2012. № 17. С. 01–06.

298. Питання використання спеціальних звукових та світлових сигнальних пристроїв на транспортних засобах : постанова Кабінету Міністрів України від 22 берез. 2017 р. № 176. *Офіційний вісник України.* 2017. № 27. Ст. 792.

299. Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі : резолюція Генеральної Асамблеї ООН від 2 берез. 2010 р. № 64/255. URL: <https://undocs.org/ru/A/64/L.44/Rev.1>.

300. Плішкін В. М. Теорія управління органами внутрішніх справ : підручник / за ред. Ю. Ф. Кравченка. Київ : Нац. акад. внутр. справ України, 1999. 702 с.

301. Погребной И. М. Теория права : учеб. пособие. 3-е изд., испр. и доп. Харьков : Основа, 2003. 128 с.

302. Подольчак Н. Поняття та види ефективності систем менеджменту машинобудівних підприємств. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2007. № 23 (606). С. 203–210.

303. Подорожній Є. Ю. Особливості юридичної відповідальності у трудовому праві України : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.05. Харків, 2016. 426 с.

304. Політологія : навч. посіб. / М. П. Гетьманчук, В. К. Грищук, Я. Б. Турчин та ін.; за заг. ред. М. П. Гетьманчука. Київ : Знання, 2011. 415 с. URL: http://pidruchniki.com/10310208/politologiya/natsionalna_bezpeka_ukrayini.

305. Положение о Главном управлении безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Республики Узбекистан : приложение № 1 к постан. Президента РУз от 11 июля 2017 г. № ПП-3127. *Все законодательство Узбекистана* : [сайт]. URL: [https://nrm.uz/contentf?doc=508998_polojenie_o_glavnom_upravlenii_bezopasnosti_dorojnogo_dvijeniya_ministerstva_vnutrennih_del_respubliki_uzbekistan_\(prilojenie_n_1_k_postanovleniyu_prezidenta_ruz_ot_11_07_2017_g_n_pp-3127\)&products=1_vse_zakonodatelstvo_uzbekistana](https://nrm.uz/contentf?doc=508998_polojenie_o_glavnom_upravlenii_bezopasnosti_dorojnogo_dvijeniya_ministerstva_vnutrennih_del_respubliki_uzbekistan_(prilojenie_n_1_k_postanovleniyu_prezidenta_ruz_ot_11_07_2017_g_n_pp-3127)&products=1_vse_zakonodatelstvo_uzbekistana).

306. Положение об Узбекском агентстве автомобильного транспорта : приложение № 1 к постан. Кабинета Министров Республики Узбекистан от 09 июня 2018 г. № 434. *Узбекское агентство автомобильного транспорта* : [сайт]. URL: <http://www.autotrans.uz/ru/about/tasks/>.

307. Положення про Головний сервісний центр МВС України : наказ

МВС України від 19 трав. 2017 р. № 401. *Головний сервісний центр МВС України* : [сайт]. URL: <http://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2017/04/3066-31.03.2017.pdf>.

308. Помазуев А. Е. Административные процедуры доступа граждан к публичной информации : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.14. Екатеринбург, 2007. 249 с.

309. Попович Є. М. Нагляд і контроль за дотриманням трудового законодавства України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.05. Харків, 2003. 192 с.

310. Попович Є. М. Поняття й особливості нагляду і контролю за дотриманням трудового законодавства. *Право і Безпека*. 2003. № 2. С. 126–131.

311. Попович П. В., Шевчук О. С., Гаврон Н. Б. Конспект лекцій з дисципліни «Основи економіки транспорту» для студентів спеціальності 275 «Транспортні технології» (за видами). Тернопіль : ТНТУ ім. І. Пулюя, 2017. 147 с.

312. Популярна юридична енциклопедія / кол. авт.: В. К. Гіжевський, В. В. Головченко, В. С. Ковалевський та ін. Київ : Юрінком Інтер, 2002. 528 с.

313. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про автомобільний транспорт» (щодо дотримання учасниками ринку автомобільних вантажних перевезень норм законодавства в частині вагових та габаритних параметрів транспортних засобів) від 23 черв. 2017 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=62128&pf35401=427803>.

314. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення контролю за безпекою автомобільних перевезень вантажів і відповідальності за порушення правил дорожнього руху» від 13 трав. 2016 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=59087&pf35401=387842>.

315. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» (щодо дотримання

вагових або габаритних норм та/або умов, визначених у дозволі на участь у дорожньому русі)» від 2 верес. 2016 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=59086&pf35401=398124>.

316. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства у сфері дотримання вагових або габаритних норм» від 27 трав. 2016 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=59245&pf35401=389626>.

317. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про дорожній рух та його безпеку» від 26 верес. 2016 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=60111&pf35401=401044>.

318. Право и власть : сб. ст. / под общ. ред. М. Л. Вышинского. Москва : Прогресс, 1990. 528 с.

319. Правові засади діяльності журналістів в Україні : роз'яснення від 04 жовт. 2011 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0062323-11>.

320. Правознавство : підручник / за ред. В. В. Копейчикова, А. М. Колодія. Київ : Юрінком Інтер, 2006. 749 с.

321. Притика Д. М. Організаційно-правові засади становлення і діяльності господарських судів України : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.10. Харків, 2003. 466 с.

322. Пришва Н. Ю. Правові проблеми регулювання обов'язкових платежів : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2004. 439 с.

323. Про автомобільний транспорт (щодо дотримання учасниками ринку автомобільних вантажних перевезень норм законодавства в частині вагових та габаритних параметрів транспортних засобів) : проект Закону України від 23 черв. 2017 р., реєстр. № 6644. *Верховна Рада України* :

[сайт]. URL: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=62128&pf35401=427595>.

324. Про автомобільний транспорт : Закон України від 5 квіт. 2001 р. № 2344-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 22. Ст. 105. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>.

325. Про автомобільні дороги : Закон України від 8 верес. 2005 р. № 2862-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 51. Ст. 556.

326. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 24 верес. 2008 р. № 586-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2009. № 10. Ст. 137.

327. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 14 лип. 2015 р. № 596-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 39. Ст. 372.

328. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства у сфері дотримання вагових або габаритних норм : проект Закону України від 27 трав. 2016 р., реєстр. № 4660-1. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=59245&pf35401=389601>.

329. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення контролю за безпекою автомобільних перевезень вантажів і відповідальності за порушення правил дорожнього руху : проект Закону України від 13 трав. 2016 р., реєстр. № 4661. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=59087&pf35401=387381>.

330. Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» (щодо дотримання вагових або габаритних норм та/або умов, визначених у дозволі на участь у дорожньому русі) : проект Закону України від 13 трав. 2016 р., реєстр. № 4660. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL:

http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=59086.

331. Про внесення змін до наказу Міністерства транспорту України від 21 листоп. 2000 р. № 644 та Правил перевезення наливних вантажів : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 25 листоп. 2008 р. № 1430. URL: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1165.236.4&nobr eak=1>.

332. Про внесення змін до Правил дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. № 1306. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 41. Ст. 1852.

333. Про внесення змін і доповнень в деякі постанови Пленуму Верховного Суду Української РСР в кримінальних справах : постан. Пленуму Верховного Суду Української РСР № 4 від 28 берез. 1986 р. *ЛІГА : ЗАКОН* : [сайт]. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/VS86004.html.

334. Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів РРФСР : указ Президії Верховної Ради РРФСР від 1 жовт. 1985 р. № 1524-XI. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1985. № 40. Ст. 1398.

335. Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом : наказ Міністерства транспорту України від 20 серп. 2004 р. № 757. *Офіційний вісник України*. 2004. № 35. Ст. 170.

336. Про державний контроль за дотриманням законодавства про харчові продукти, корми, побічні продукти тваринного походження, здоров'я та благополуччя тварин : Закон України від 17 трав. 2017 р. № 2042-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2017. № 31. Ст. 343.

337. Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень : Закон України від 01 лип. 2004 р. № 1152-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 51. Ст. 553.

338. Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань : Закон України від 15 трав. 2003 р. № 755-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 31. Ст. 263.

339. Про деякі питання реформування системи державного технічного

огляду колісних транспортних засобів : постанова Кабінету Міністрів України від 9 серп. 2007 р. № 1036. *Офіційний вісник України*. 2007. № 60. Ст. 2388.

340. Про джерела фінансування дорожнього господарства України : Закон України від 18 верес. 1991 р. № 1562-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1991. № 47. Ст. 648.

341. Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності : Закон України від 06 верес. 2005 р. № 286-ІV. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 48. Ст. 483.

342. Про дорожній рух : Закон України від 30 черв. 1993 р. № 3353-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338.

343. Про дорожній рух та його безпеку : проект Закону України від 26 верес. 2016 р., реєстр. № 5184. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=60111&pf35401=4008> 76.

344. Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються : постанова Кабінету Міністрів України від 22 груд. 2010 р. № 1166. *Офіційний вісник України*. 2010. № 98. Ст. 3483.

345. Про затвердження Вимог до облаштування та технічного оснащення пунктів габаритно-вагового контролю на автомобільних дорогах загального користування : наказ Міністерства інфраструктури України від 28 лип. 2016 р. № 255. *Офіційний вісник України*. 2016. № 70. Ст. 2369.

346. Про затвердження Галузевої програми забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті на 2016–2018 роки : наказ Мінінфраструктури України від 18 берез. 2016 р. № 112. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0112733-16>.

347. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : постанова Кабінету Міністрів України від 25 квіт. 2018 р. № 435. *Офіційний вісник України*. 2018. № 48. Ст. 1659.

348. Про затвердження деяких нормативно-правових актів з питань дорожнього перевезення небезпечних вантажів : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 4 серп. 2018 р. № 656. *Офіційний вісник України*. 2018. № 76. Ст. 2560.

349. Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони : постанова Кабінету Міністрів України від 30 берез. 1994 р. № 198. *Зібрання постанов Уряду України*. 1994. № 7. Ст. 182.

350. Про затвердження Інструкції з організації та проведення перевірок службової діяльності органів (підрозділів) Національної поліції : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 30 січ. 2017 р. № 67. *Офіційний вісник України*. 2017. № 30. Ст. 578.

351. Про затвердження Інструкції про застосування зброї, бойової техніки, озброєння кораблів (катерів), літаків і вертольотів Державної прикордонної служби України, спеціальних засобів та заходів фізичного впливу під час охорони державного кордону та виключної (морської) економічної зони України : наказ Адміністрації Державної прикордонної служби України від 21 жовт. 2003 р. № 200. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0963-03>.

352. Про затвердження Інструкції про порядок взаємодії між посадовими особами підрозділів Державної прикордонної служби України та територіальних органів Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в місцях значного скупчення транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон України : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 16 лют. 2017 р. № 128. *Офіційний вісник України*. 2017. № 30. Ст. 910.

353. Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції : наказ МВС України, МОЗ України від 09 листоп. 2015 р.

№ 1452/735. *Офіційний вісник України*. 2015. № 88. Ст. 217.

354. Про затвердження Класифікації видів вантажів : наказ Державної служби статистики України від 4 лют. 2014 р. № 25. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0025832-14>.

355. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом : постанова Кабінету Міністрів України від 2 груд. 2015 р. № 1001. *Офіційний вісник України*. 2015. № 98. Ст. 3358.

356. Про затвердження Методики товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів : наказ Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України від 24 листоп. 2003 р. № 142/5/2092. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/zl074-03>.

357. Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 28 берез. 2018 р. № 231-р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/231-2018-%D1%80>.

358. Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України : постанова Кабінету Міністрів України від 10 верес. 2014 р. № 439. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF>.

359. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : постанова Кабінету Міністрів України від 11 лют. 2015 р. № 103. *Офіційний вісник України*. 2015. № 22. Ст. 604.

360. Про затвердження Положення про екологічний контроль у пунктах пропуску через державний кордон та в зоні діяльності регіональних митниць і митниць : наказ Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України від 08 верес. 1999 р. № 204. *Верховна Рада*

України : [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0787-99>.

361. Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України : постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовт. 2015 р. № 878. *Офіційний вісник України*. 2015. № 89. Ст. 2972.

362. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України : постанова Кабінету Міністрів України від 30 черв. 2015 р. № 460. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF>.

363. Про затвердження Положення про Національну поліцію : постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовт. 2015 р. № 877. *Офіційний вісник України*. 2015. № 89. Ст. 2971.

364. Про затвердження Положення про патрульну службу МВС : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 02 лип. 2015 р. № 796. *Офіційний вісник України*. 2015. № 54. Ст. 1767. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0777-15>.

365. Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами : постанова Кабінету Міністрів України від 08 трав. 1993 р. № 340. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-п>.

366. Про затвердження Положення про територіальний сервісний центр МВС : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 29 груд. 2015 р. № 1646. *Офіційний вісник України*. 2016. № 16. Ст. 302.

367. Про затвердження Порядку ведення обліку та здійснення аналізу причин катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод та пожеж на автомобільному та міському електричному транспорті (трамвай, тролейбус) : наказ Міністерства інфраструктури України від 20 серп. 2017 р. № 151. *Офіційний вісник України*. 2017. № 45. Ст. 1412.

368. Про затвердження Порядку взаємодії Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті, Міністерства внутрішніх справ України, Державного агентства автомобільних доріг України під час організації та

проведення робіт із зважування та здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування: наказ Міністерства інфраструктури України та Міністерства внутрішніх справ України від 10 груд. 2013 р. № 1007/1207. *Офіційний вісник України*. 2014. № 16. Ст. 494.

369. Про затвердження Порядку взаємодії та обміну інформацією між Державною інспекцією України з безпеки на наземному транспорті та Державною автомобільною інспекцією Міністерства внутрішніх справ України: наказ Міністерства інфраструктури України та Міністерства внутрішніх справ України від 19 верес. 2014 р. № 459/977. *Офіційний вісник України*. 2014. № 86. Ст. 2442.

370. Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів: постанова Кабінету Міністрів України від 07 верес. 1998 р. № 1388. *Офіційний вісник України*. 1998. № 36. Ст. 1327.

371. Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті: постанова Кабінету Міністрів України від 8 листоп. 2006 р. № 1567. *Офіційний вісник України*. 2006. № 45. Ст. 3011.

372. Про затвердження Порядку здійснення комплексних операцій з товарами, що переміщуються під митним контролем митною територією України: наказ Державної митної служби України від 29 жовт. 2009 р. № 1034. *Верховна Рада України*: [сайт]. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/zl115-09>.

373. Про затвердження Порядку надання пільг водіям з інвалідністю, водіям, які перевозять осіб з інвалідністю, у тому числі транспортними засобами, що належать громадським організаціям осіб з інвалідністю, підприємствам, установам, організаціям, які провадять діяльність у сфері соціального захисту населення, на безоплатне паркування і зберігання

транспортних засобів : постанова Кабінету Міністрів України від 25 трав. 2011 р. № 585. *Офіційний вісник України*. 2011. № 42. Ст. 1718.

374. Про затвердження Порядку обліку, створення та ведення реєстру підприємств, установ, організацій та інших суб'єктів господарювання, які здійснюють торгівлю транспортними засобами та їх складовими частинами, що мають ідентифікаційні номери : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 05 серп. 2010 р. № 361. *Офіційний вісник України*. 2010. № 86. Ст. 144.

375. Про затвердження Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом : наказ Міністерства інфраструктури України від 15 лип. 2013 р. № 480. *Офіційний вісник України*. 2013. № 62. Ст. 2233.

376. Про затвердження Порядку оформлення, видачі, обліку та звітності міжнародних сертифікатів зважування вантажних транспортних засобів та контролю за їх використанням : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 10 лип. 2008 р. № 846. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0889-08>

377. Про затвердження Порядку підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту : наказ Міністерства інфраструктури України від 26 лип. 2013 р. № 551. *Офіційний вісник України*. 2013. № 72. Ст. 2652.

378. Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування : постанова Кабінету Міністрів України від 3 груд. 2008 р. № 1081. *Офіційний вісник України*. 2008. № 96. Ст. 3173.

379. Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу : постанова Кабінету Міністрів України від 30 січ. 2012 р. № 137. *Офіційний вісник України*. 2012. № 16. Ст. 581.

380. Про затвердження Порядку реалізації положень Митної конвенції

про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП : наказ Державної митної служби України від 21 листоп. 2001 р. № 755. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/zl036-01>.

381. Про затвердження Порядку регулювання діяльності автостанцій : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 верес. 2010 р. № 700. *Офіційний вісник України*. 2010. № 87. Ст. 133.

382. Про затвердження Порядку реєстрації місця проживання та місця перебування фізичних осіб в Україні та зразків необхідних для цього документів : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 22 листоп. 2012 р. № 1077. *Офіційний вісник України*. 2012. № 99. Ст. 195.

383. Про затвердження Порядку технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті : наказ Міністерства інфраструктури України від 23 черв. 2015 р. № 231. *Офіційний вісник України*. 2015. № 58. Ст. 1917.

384. Про затвердження Порядку формування, затвердження та ведення реєстру міжнародних, міжміських та приміських автобусних маршрутів загального користування : наказ Міністерства інфраструктури України від 20 трав. 2013 р. № 305. *Офіційний вісник України*. 2013. № 56. Ст. 2022.

385. Про затвердження Правил дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 31 груд. 1993 р. № 1094. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1094-93-п>.

386. Про затвердження Правил зберігання транспортних засобів на автостоянках : постанова Кабінету Міністрів України від 22 січ. 1996 р. № 115. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: http://zakon.nau.ua/doc/?doc_id=364976.

387. Про затвердження Правил надання послуг з технічного обслуговування і ремонту колісних транспортних засобів : наказ Міністерства інфраструктури України від 28 листоп. 2014 р. № 615. *Офіційний вісник України*. 2015. № 2. Ст. 33.

388. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського

автомобільного транспорту : постанова Кабінету Міністрів України від 18 лют. 1997 р. № 176. *Офіційний вісник України*. 1997. № 8, ч. 2. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF>.

389. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні : наказ Міністерства транспорту України від 14 жовт. 1997 р. № 393. *Офіційний вісник України*. 1998. № 8. Ст. 312.

390. Про затвердження Програми забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів : постанова Кабінету Міністрів України від 06 квіт. 1998 р. № 456. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/456-98-п/conv>.

391. Про затвердження Технічного регламенту канатних доріг для перевезення пасажирів : постанова Кабінету Міністрів України від 14 жовт. 2009 р. № 1076. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1076-2009-%D0%BF>.

392. Про затвердження Технологічної схеми взаємодії відділу у пункті пропуску «Кучурган–залізничний» митного поста «Роздільна» Котовської митниці і станції Кучурган Одеської залізниці під час переміщення через пункт пропуску товарів (вантажів) залізничними вантажними поїздами : наказ Котовської митниці від 31 жовт. 2005 р. № 554/96. *Мега-Нау* : [сайт]. URL: <http://zakon.nau.ua/doc/?code=v0554483-05>.

393. Про затвердження форми дозволу на перевезення пасажирів на міжобласних маршрутах загального користування, порядку його видачі та анулювання : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 трав. 2010 р. № 279. *Офіційний вісник України*. 2010. № 47. Ст. 1557.

394. Про заходи щодо впровадження Концепції адміністративної реформи в Україні : указ Президента України від 22 лип. 1998 р. № 810/98. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/810/98>.

395. Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування : постанова Кабінету Міністрів України від 27 черв. 2007 р. № 879. *Офіційний вісник України*. 2007. № 48. Ст. 1978.

396. Про інформацію : Закон України від 2 жовт. 1992 р. № 2657-XII. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2657-12>.

397. Про Кабінет Міністрів України : Закон України від 27 лют. 2014 р. № 794-VII. *Відомості Верховної Ради України*. 2014. № 13. Ст. 222.

398. Про ліцензування видів господарської діяльності : Закон України від 2 берез. 2015 р. № 222-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 23. Ст. 158.

399. Про ліцензування певних видів господарської діяльності : Закон України від 01 черв. 2000 р. № 1775-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 36. Ст. 299.

400. Про Національну поліцію : Закон України від 2 лип. 2015 р. № 580-VII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 63. Ст. 2075.

401. Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності : Закон України від 05 квіт. 2007 р. № 877-V. *Відомості Верховної Ради України*. 2007. № 29. Ст. 389.

402. Про перевезення небезпечних вантажів : Закон України від 6 квіт. 2000 р. № 1644-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 28. Ст. 222. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1644-14>.

403. Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. № 1306. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 41. Ст. 1852.

404. Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) : Закон України від 02 берез. 2000 р. № 1511-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 13. Ст. 116.

405. Про прикордонний контроль : Закон України від 5 листоп. 2009 р. № 1710-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2010. № 6. Ст. 46.

406. Про ратифікацію Правил перевезення вантажів у міжнародному прямому вантажному залізнично-поромному сполученні між портами України та портами Турецької Республіки, що мають залізничне сполучення, між

Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки : Закон України від 9 жовт. 2013 р. № 633-VII. *Відомості Верховної Ради України*. 2014. № 22. Ст. 768.

407. Про ратифікацію Протоколу про сталий транспорт до Рамкової конвенції про охорону та сталий розвиток Карпат : Закон України від 16 берез. 2016 р. № 1028-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2016. № 16. Ст. 165.

408. Про регулювання містобудівної діяльності : Закон України від 17 лют. 2011 р. № 3038-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 34. Ст. 343.

409. Про Рекомендації парламентських слухань на тему «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху» : постанова Верховної Ради України від 13 квіт. 2016 р. № 1091-VIII. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1091-19#n11>.

410. Про свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні : Закон України від 11 груд. 2003 р. № 1382-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 15. Ст. 232.

411. Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020» : Указ Президента України від 12 січ. 2015 р. № 5/2015. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>.

412. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 трав. 2018 р. № 430-р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.

413. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 черв. 2017 р. № 481-р. *Офіційний вісник України*. 2017. № 59. Ст. 1808.

414. Про транспорт : Закон України від 10 листоп. 1994 р. № 232/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.

415. Про утворення Комісії з розслідування обставин та причин ДТП :

наказ Міністерства інфраструктури України від 20 трав. 2015 р. № 175. *Міністерство інфраструктури України* : [сайт]. URL: <https://mtu.gov.ua/documents/158.html>.

416. Про утворення робочих груп з питань розроблення критеріїв розподілу суб'єктів господарювання за ступенем ризику їх діяльності у сфері автомобільного, залізничного, міського електричного, морського та річкового транспорту : наказ Міністерства інфраструктури України від 17 серп. 2018 р. № 383. *Міністерство інфраструктури України* : [сайт]. URL: https://mtu.gov.ua/files/Dok_NORMATUVKA/383.pdf.

417. Про утворення Робочої групи з питань функціонування ринку автомобільних пасажирських перевезень : наказ Міністерства інфраструктури України від 17 серп. 2018 р. № 382. *Міністерство інфраструктури України* : [сайт]. URL: https://mtu.gov.ua/files/Dok_NORMATUVKA/382.pdf.

418. Про центральні органи виконавчої влади : Закон України від 17 берез. 2011 р. № 3166-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 38. Ст. 385.

419. Проблемы правовой охраны окружающей среды в СССР / под ред. Н. Т. Осипова. Ленинград : Ленингр. ун-т, 1979. 200 с.

420. Проблемы теории государства и учеб. пособие / под ред. М. Н. Марченко. Москва : Юристь, 2001. 656 с.

421. Проневич О. С. Взаємодія як елемент організації діяльності органів прокуратури. *Право і Безпека*. 2014. № 3 (54). С. 75–80.

422. Протасов В. Н. Теория права и государства. Проблемы теории права и государства : вопросы и ответы. Москва : Новый Юрист, 1999. 240 с. (Серия «Подготовка к экзамену»).

423. Протокол про сталий транспорт до Рамкової конвенції про охорону та сталий розвиток Карпат : міжнар. док. від 26 верес. 2014 р. *Офіційний вісник України*. 2016. № 28. Ст. 1104.

424. Публічний звіт Голови Державної служби України з безпеки на транспорті Михайла Ноняка за 2017 рік. *Державна служба України з безпеки*

на транспорті : [сайт]. URL: <http://dsbt.gov.ua/storinka/publicchnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-myhayla-0>.

425. Пунда О. О. Використання даних, одержаних в результаті застосування науково-технічних засобів, для доказування в кримінальному процесі : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Львів, 2001. 205 с.

426. Пчелін В. Б. Організація адміністративного судочинства України : правові засади : монографія. Харків : У справи, 2017. 488 с.

427. Пчелін В. Б. Перегляд адміністративних актів органів внутрішніх справ : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2011. 190 с.

428. Пчеліна О. В. Теоретичні засади формування та реалізації методики розслідування злочинів у сфері службової діяльності : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.09. Харків, 2017. 516 с.

429. Рабінович П. М. Верховенство права в інтерпретації Страсбурзького Суду та Конституційного Суду України : матеріали Міжнар. конф. «Верховенство права : питання теорії і практики». *Українське право*. 2006. № 1 (19). С. 210–220.

430. Развадовський В. Й. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у транспортній сфері України : монографія. Харків : Нац. ун-т внутр. справ, 2004. 284 с.

431. Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь. 2-е изд., испр. Москва : ИНФРА-М, 1999. 479 с.

432. Ремонт доріг в Україні буде з гарантією на 10 років – Омелян. *Все, що треба знати сьогодні* : [сайт]. URL: <https://ukr.segodnya.ua/economics/transport/remont-dorog-v-ukraine-budet-s-garantiey-na-10-let-omelyan-1064228.html>.

433. Різник С. В. Забезпечення державою конституційного права людини і громадянина на підприємницьку діяльність : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.02. Ужгород, 2008. 188 с.

434. Роз'яснення Міністерства інфраструктури України для автоперевізників щодо габаритно-вагових норм вантажних перевезень. *Єдиний*

вебпортал органів виконавчої влади України : [сайт]. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/news/249032600>.

435. Розміщення продуктивних сил України : навч.-метод. посіб. / С. І. Дорогунцов, Ю. І. Пітюренко, Я. Б. Олійник та ін. Київ : КНЕУ, 2000. 364 с.

436. Романов В. Л. Безопасность человека. Москва : АТиСО, 2003. 112 с.

437. Руденко М. Про співвідношення державного контролю і прокурорського нагляду (концептуальні зауваження на перехідний період). *Право України*. 1997. № 5. С. 29–33.

438. Рудніченко Є. М. Загроза, ризик, небезпека : сутність та взаємозв'язок із системою економічної безпеки. *Економіка. Менеджмент. Підприємництво*. 2013. № 25 (I). С. 188–195.

439. Рябко А. И. Социальный контроль и его правовые формы (вопросы теории) : монография. Ростов-на-Дону : РЮИ МВД России, 1999. 352 с.

440. Рябченко О. П. Держава і економіка : адміністративно-правові аспекти взаємовідносин / за заг. ред. О. М. Бандурки. Харків : Ун-т внутр. справ, 1999. 304 с.

441. Савченко С. С. Визначення місця реєстраційних процедур в системі адміністративного процесу. *Форум права*. 2010. № 4. С. 772–777.

442. Салманова О. Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2002. 19 с.

443. Салманова О. Ю. Правові акти в управлінській діяльності Національної поліції України : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2016. 445 с.

444. Салманова О. Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2002. 225 с.

445. Саміло Г. О. Теорія держави і права : навч. посіб. Запоріжжя : Просвіта, 2010. 348 с.

446. Сапальов В. П. Теоретичні аспекти взаємодії підрозділів кримінального пошуку при використанні оперативно-технічних засобів. *Вісник Луганського інституту внутрішніх справ МВС України імені 10-річчя незалежності України*. 2001. Спецвип. № 2. С. 17–28.

447. Сапожников А. И. Административно-правовой режим общественной безопасности : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.04. Москва, 2006. 198 с.

448. Сапронов О. Використання зарубіжного досвіду державного регулювання у сфері забезпечення транспортної безпеки України. *Збірник наукових праць Національної академії державного управління при Президентові України*. 2009. Вип. 2. С. 96–105.

449. Сапронов О. Основні напрями забезпечення транспортної безпеки України. *Вісник Національної академії державного управління при Президентові України*. 2009. Вип. 4. С. 87–95.

450. Сарана С. В. Фінансове право України : навч. посіб. Полтава : Полтав. ін-т економіки і права; Відкритий міжнар. ун-т розвитку людини «Україна», 2008. 567 с.

451. Селіванов А. О. Адміністрування податків : нові проблеми в адміністративному та фінансовому праві України. *Право України*. 2002. № 2. С. 35–36.

452. Семенов В. Ф., Галушкіна Т. П. Екологічний менеджмент : підручник для студ. вищ. навч. заклад. Київ : Центр навч. літ., 2004. 516 с.

453. Серебрянников В., Хлопьев А. Социальная безопасность России. Москва : МНИИПУ, 2006. 352 с.

454. Серода О. Поняття і сутність нагляду та контролю за дотриманням трудового законодавства. *Публічне право*. 2012. № 4 (8). С. 227–232.

455. Синявська О. Ю. Організаційно-правові засади забезпечення життєдіяльності персоналу органів внутрішніх справ України : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2008. 466 с.

456. Сирота Д. І. Кореспондуючі права і обов'язки громадянина та

працівника міліції : адміністративно-правовий аспект : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2009. 192 с.

457. Скакун О. Ф. Теорія держави і права : підручник / пер. з рос. Харків : Консум, 2006. 656 с.

458. Скакун О. Ф. Теорія держави і права : підручник / пер. з рос. Харків : Консум, 2001. 656 с.

459. Скакун О. Ф. Теорія права і держави : підручник. 2-ге вид. Київ : Алерта; КНТ; ЦУЛ, 2010. 520 с.

460. Скакун О. Ф. Теорія права і держави : підручник. 3-тє вид. Київ : Алерта; ЦУЛ, 2011. 524 с.

461. Скрипа Е. В. Перегруз грузовых автомобилей как причина неудовлетворительного состояния обеспечения безопасности на автомобильном транспорте при перевозках грузов. *Право и политика*. 2017. № 3. С. 29–34.

462. 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. 25–31.

463. Скрипа Є. В. Взаємодія суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Серія : Юриспруденція. 2018. № 35. С. 98–103.

464. 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, 2017. С. 92–94.

465. 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, 2015.

С. 87–88.

466. Скрипа Є. В. До проблеми вдосконалення відповідальності у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Серія : Юриспруденція. 2018. № 36. С. 145–150.

467. Скрипа Є. В. До проблеми визначення поняття «дорожній рух». *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 2. С. 100–105.

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

469. 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.

470. Скрипа Є. В. До проблеми систематизації законодавства у 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, 2016. С. 74–76.

471. Скрипа Є. В. Дозвільні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Юридичний бюлетень*. 2017. № 5. Т. 3. С. 123–127.

472. Скрипа Є. В. Забезпечення безпеки дорожнього руху як складова забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 3. С. 99–104.

473. 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, 2018. С. 72–74.

474. 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.

475. Скрипа Є. В. Концептуальні засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2018. № 6. С. 134–139.

476. Скрипа Є. В. Напрями вдосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2018. № 3. С. 101–105.

477. Скрипа Є. В. Особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень пасажирів на міському та міжміському транспорті. *Порівняльно-аналітичне право*. 2018. № 6. С. 111–116.

478. 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, 2017. С. 84–87.

479. 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, 2016. С. 93–95.

480. Скрипа Є. В. Поняття суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія : Право. 2015. Вип. 33, ч. 2. Т. 2. С. 184–189.

481. Скрипа Є. В. Правові засади діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2019. № 1. С. 133–145.

482. Скрипа Є. В. Реєстраційні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2018. № 4. С. 121–125.

483. Скрипа Є. В. Розвиток правових засад забезпечення безпеки на

автомобільному транспорті до набуття Україною незалежності. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 1. С. 89–93.

484. Скрипа Є. В. Розвиток транспортної інфраструктури як засада забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2018. № 4. С. 117–121.

485. 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* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 2–3 лют. 2018 р.). Харків, 2018. С. 70–73.

486. 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.

487. 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.

488. 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.

489. Скрипа Є. В. Зарубіжний досвід забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та можливості його використання в Україні. *Visegrad journal on human rights*. 2018. № 6. Р. 39–43.

490. Словарь терминов по теории государства и права : учеб. пособие / рук. авт. кол. Н. И. Панов. Харьков : Основа, 1997. 195 с.

491. Словник іншомовних слів / за заг. ред. О. С. Мельничука. Київ : Гол. ред. УРЕ, 1977. 547 с.

492. Словник іншомовних слів / уклад.: С. М. Морозов, Л. М. Шкарапута. Київ : Наук. думка, 2000. 680 с.

493. Словник української мови : в 11 т. / ред. кол. : І. К. Білодід (гол.) та ін. Київ : Наук. думка, 1972. Т. 3. 744 с.

494. Словник української мови : в 11 т. / ред. кол. : І. К. Білодід (гол.) та

ін. Київ : Наук. думка, 1971. Т. 2. 550 с.

495. Собакарь А. О. Інституційні засади державного контролю за безпекою дорожнього руху в Україні. *Науковий вісник Національного університету державної податкової служби України (економіка, право)*. 2013. № 2. С. 15–22.

496. Советский энциклопедический словарь. Москва : Сов. энцикл., 1983. 1599 с.

497. Советское административное право : учебник / Д. Н. Бахрах, Е. В. Додин, Я. А. Здир и др.; под ред. В. М. Манохина. Москва : Юрид. лит., 1977. 542 с.

498. Сорокин В. В. Судебная практика как источник права : за и против. *Сибирский юридический вестник*. 2002. № 3. С. 20–25.

499. Сорочишин М. Правове регулювання діяльності виробничих рад у Німеччині : досвід для України. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 3. С. 98–101.

500. Социальное управление : словарь-справочник / А. Н. Аверин и др.; под ред. В. И. Добренёва, И. М. Слепенкова. Москва : МГУ, 1994. 198 с.

501. Соціальна відповідальність : навч. посіб. / О. Є. Кузьмін, О. В. Пирог, Л. І. Чернобай, С. Б. Романишин, Н. О. Вацик. Львів : Львівська політехніка, 2016. 328 с. URL: https://pidruchniki.com/91748/sotsiologiya/sotsialna_vidpovidalnist_istoriya_rozvitku_sut_znachennya_tipi_napryamki.

502. Співпраця задля безпеки на дорогах. *Державна служба України з безпеки на транспорті* : [сайт]. URL: <http://dsbt.gov.ua/novyna/spivprasya-zadlya-bezpeky-na-dorogah>.

503. Справа за конституційним зверненням Київської міської ради професійних спілок щодо офіційного тлумачення частини третьої статті 21 Кодексу законів про працю України (справа про тлумачення терміна «законодавство») : рішення Конституційного Суду України від 9 лип. 1998 р. № 12-рп/98. *Офіційний вісник України*. 1998. № 32. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v012p710-98>.

504. Стариков И. Ю. Понятие государственных услуг и административных процедур и их соотношение. *Проблемы права*. 2007. № 2. С. 95–96.

505. Старосьцяк Е. Элементы науки управления / пер. с польск. Москва : Прогресс, 1965. 423 с.

506. Стаскевич Г. С. Історія розвитку законодавства щодо розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних з дорожньо-транспортними пригодами. *Міжнародний юридичний вісник* : зб. наук. праць Нац. ун-ту держ. податкової служби України. 2016. Вип. 1. С. 128–134.

507. Степаненко В. В. Реєстраційні провадження в діяльності підрозділів Державної автомобільної інспекції МВС України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Львів, 2013. 22 с.

508. Степанов О. В. Безпека автомобільного транспорту в транспортній галузі. *Вестник Харьковського національного автомобільно-дорожного університету*. 2015. Вып. 70. С. 137–141.

509. Степанов О. В., Наглюк І. С. Безпека на автотранспорті : проблеми та перспективи. *Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут»*. 2015. № 10 (1119). С. 122–127. URL: <http://repository.kpi.kharkov.ua/handle/KhPI-Press/15060>.

510. Стеценко В. Ю. Адміністративно-правове забезпечення запровадження в Україні обов'язкового медичного страхування : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2010. 442 с.

511. Стеценко С. Г. Адміністративне право України : навч. посіб. Київ : Атіка, 2008. 624 с.

512. Стеценко С. Г. Адміністративне право України : навч. посіб. Київ : Атіка, 2007. 624 с.

513. Стрехалюк А. Філософський сенс поняття засади права у сучасній філософії права (Ліберальні концепції). *HUMANITIES & SOCIAL SCIENCES 2009 (NSS – 2009)*. 14–16 MAY 2009. P. 306–307.

514. Структура Державної служби України з безпеки на транспорті.

Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) : [сайт]. URL: http://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/_pdf/Struktura_2018.pdf.

515. Студеникина М. С. Государственный контроль в сфере управления. Москва : Юрид. лит., 1974. 157 с.

516. Студеникина М. С., Шилюк Т. О. Регистрационные процедуры: содержание, принципы, нормативное регулирование. *Вестник университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА)*. 2016. № 5. С. 144–153.

517. Стукота С. А. Порівняльний аналіз системи підготовки водіїв автотранспортних засобів у країнах ЄС та України. *Автошляховик України*. 2015. № 5 (247). С. 5–6.

518. Субанова Н. В. Разрешительные процедуры. *Вестник Университета имени О. Е. Кутафина*. 2015. № 8. С. 134–139.

519. Судебный контроль и права человека : материалы российско-британского семинара (Москва 12–13 сент. 1994 г.) / ред. В. М. Савицкий. Москва : Права человека, 1996. 224 с.

520. Сулік Н. І. Інформаційна система як організаційний ресурс інформаційного забезпечення організацій. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. Київ, 2003. Вип. 41, ч. 2. С. 192–197.

521. Сучасний тлумачний словник української мови : 60 000 слів / за заг. ред. В. В. Дубічинського. Харків : Школа, 2008. 832 с.

522. Сушинський О. І. Теоретико-методологічні засади контролю у сфері публічної влади : автореф. дис. ... д-ра з держ. упр. : 25.00.01. Київ, 2003. 36 с.

523. Тарасова В. А. Процедурная форма деятельности органов социального обеспечения. *Советское государство и право*. 1973. № 11. С. 111–115.

524. Теория государства и права : курс лекций / под ред. Н. И. Матузова, А. В. Малько. Москва : Юристъ, 1999. 627 с.

525. Теория государства и права : курс лекций / под ред. Н. И. Матузова и А. В. Малько. Москва : Юристъ, 1997. 672 с.

526. Теория государства и права : учебник / под ред. В. К. Бабаева. Москва : Юристъ, 2003. 592 с.
527. Теория государства и права : учебник / под ред. В. М. Корельского, В. Д. Первалова. 2-е изд., изм. и доп. Москва : НОРМА; НОРМА-ИНФРА-М, 2002. 616 с.
528. Теория государства и права : учебник / под ред. В. М. Корельского и В. Д. Первалова. Москва : НОРМА-ИНФР-М, 1998. 570 с.
529. Теорія держави і права : підручник для студ. юрид. вищ. навч. закл. / О. В. Петришин, С. П. Погребняк, В. С. Смородинський та ін.; за ред. О. В. Петришина. Харків : Право, 2014. 368 с.
530. Теорія держави і права. Академічний курс : підручник / за ред. О. В. Зайчука, Н. М. Оніщенко. Київ : Юрінком Інтер, 2006. 688 с. URL: http://www.ebk.net.ua/Book/law/zaychuk_tdp/part2/406.htm.
531. Тертичка В. Державна політика : аналіз та здійснення в Україні. Київ : Основи, 2002. 750 с.
532. Тимощук В. П. Адміністративна процедура та адміністративні послуги. Зарубіжний досвід і пропозиції для України. Київ : Факт, 2003. 496 с.
533. Тимощук В. П. Процедури прийняття адміністративних актів : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2009. 214 с.
534. Тихий В., Панов М. Право людини на безпеку (конституційно-правові аспекти). *Вісник Конституційного Суду України*. 2000. № 6. С. 57–61.
535. Тихий Р. С. Проблемы правового регулирования административных процедур в Российской Федерации : регионально-правовой аспект : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.14. Тюмень, 2005. 249 с.
536. Тихомиров Ю. А. Теория закона. Москва : Юрид. лит., 1982. 256 с.
537. Тихомиров Ю. А., Талапін Е. В. Адміністративні процедури і право. *Журнал российского права*. 2002. № 4. С. 3–13.
538. Тихомирова Л. В., Тихомиров М. Ю. Юридическая энциклопедия / под ред. М. Ю. Тихомирова. Москва : Тихомиров М. Ю., 2012. 1088 с.
539. Ткаченко В. І. Адміністративно-процедурні провадження у

дозвільній системі в Україні : шляхи вирішення проблемних питань. Луганськ : ЛДУВС, 2006. 344 с.

540. Ткаченко О. В. Методологічні засади дослідження кадрового забезпечення державного управління освітою в Україні. *Вісник Київського національного університету ім. Т. Г. Шевченка*. 2014. № 1 (1). С. 88–91.

541. Тлумачний словник сучасної української мови / уклад.: Л. П. Коврига, Т. В. Ковальова, В. Д. Пономаренко та ін.; за ред. В. С. Калашника. Харків : Белкар-книга; Еспада, 2005. 800 с.

542. Товстуха С. Застосування європейського досвіду державного управління безпекою дорожнього руху в Україні. *Державне управління та місцеве самоврядування*. 2011. Вип. 2 (9). С. 175–182.

543. Товстуха С. Розвиток механізмів державного управління у сфері безпеки дорожнього руху ЄС. *Державне управління та місцеве самоврядування*. 2012. Вип. 1 (12). С. 96–103.

544. Толковый словарь русского языка : в 4 т. / под общ. ред. Д. Н. Ушакова. Москва : Сов. энцикл, 1935–1940.

545. Транспортна екологія : навч. посіб. / О. І. Запорожець, С. В. Бойченко, О. Л. Матвеева, С. Й. Шаманський, Т. І. Дмитруха, С. М. Маджд; за заг. ред. С. В. Бойченка. Київ : Центр учб. літ., 2017. 508 с.

546. Труш І. В. Господарсько-правове забезпечення державної підтримки малого підприємництва в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.04. Донецьк, 2005. 202 с.

547. Гуманов Г. А., Фризко В. И. Общественная безопасность и ее обеспечение в экстремальных условиях. *Советское государство и право*. 1989. № 8. С 5–24.

548. У державному агентстві автомобільних доріг України проведено перше засідання штабу з ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій на дорогах державного значення, 2018. 15 лютого. *Державне агентство автомобільних доріг України* : [сайт]. URL: http://ukravtodor.gov.ua/press/news/u_derzhavnomu_ahentstvi_avtomobilnykh_dorih

[_ukrainy_provedeno_pershe_zasidannia_shtabu_z_likvidatsii_naslidkiv_nadzvychain_ykh_sytuatsii_na_dorohakh_derzhavnoho_znachennia.html](#).

549. Уварова О.О. Принципи права у правозастосуванні : загальнотеоретична характеристика : монографія. Харків : Друкарня Мадрид, 2012. 196 с.

550. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Білорусь про міжнародне автомобільне сполучення : міжнар. док. від 17 груд. 1992 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/112_008.

551. Угода між Урядом України і Урядом Сполученого Королівства Великобританії та Північної Ірландії про міжнародні автотранспортні перевезення : міжнар. док. від 13 груд. 1995 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/826_013.

552. Угода між Урядом України та Урядом Королівства Бельгія про автотранспортне сполучення : міжнар. док. від 28 черв. 1997 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/056_006.

553. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : міжнар. док. від 27 черв. 2014 р. *Офіційний вісник України*. 2014. № 75. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011.

554. Угода про міжнародний автомобільний транспорт між Урядом України та Урядом Ісламської Республіки Іран : міжнар. док. від 9 лип. 1993 р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/364_300.

555. Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів : міжнар. док. від 20 берез. 1958 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_343.

556. Угода про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів : міжнар. док. від 13 листоп. 1997 р. *Офіційний вісник України*. 2007. № 19. Ст. 779.

557. Угода про співробітництво між Міністерством внутрішніх справ України та Міністерством внутрішніх справ Республіки Польща в боротьбі зі злочинністю : міжнар. док. від 12 берез. 1992 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_044.

558. Угода про співробітництво між Міністерством внутрішніх справ України та Міністерством внутрішніх справ Російської Федерації : міжнар. док. від 04 черв. 2009 р. *Офіційний вісник України*. 2009. № 57. Ст. 2022.

559. Угода про співробітництво міністерств внутрішніх справ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : міжнар. док. від 24 верес. 1993 р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_249.

560. Уголовное право Российской Федерации. Часть Общая : учебник / под ред. А. И. Рарога. Москва : Юристъ, 2002. 511 с.

561. Угровецький О. П. Організаційно-правові засади охоронної діяльності державної служби охорони при МВС України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2004. 227 с.

562. Україна перейматиме досвід Швеції щодо поліпшення безпеки дорожнього руху. *Міністерство інфраструктури України* : [сайт]. URL: <https://mtu.gov.ua/news/22297.html?PrintVersion>.

563. Управление государственной автомобильной инспекции Беларуси. *Министерство внутренних дел Республики Беларусь* : [сайт]. URL: <http://www.mvd.gov.by/main.aspx?guid=1721>.

564. Уряд підтримав ініціативу Міністерства інфраструктури щодо лібералізації ринку регулярних автобусних перевезень. *Міністерство інфраструктури України* : [сайт]. URL: <https://mtu.gov.ua/news/29521.html>.

565. Фалатюк О. С. Адміністративно-правове забезпечення вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид.

наук : 12.00.07. Київ, 2017. 21 с.

566. Фатхутдинов Р. А. Стратегический менеджмент : учеб. пособие. Москва : Бизнес-школа Ител–синтез, 1987. 304 с.

567. Фелик В. І. Адміністративно-правове забезпечення профілактичної діяльності Національної поліції України : монографія / за заг. ред. О. М. Музичука. Харків : Панов [вид.], 2016. 510 с.

568. Философский словарь / под ред. И. Т. Фролова. 7-е изд. Москва: Республика, 2001. 720 с.

569. Философский словарь / под ред. М. М. Розенталя и П. Ф. Юдина. Москва : Политиздат, 1962. 544 с.

570. Философский энциклопедический словарь / гл. ред. Л. Ф. Ильичев, П. Н. Федосеев, С. М. Ковалев, В. Г. Панов. Москва : Сов. энцикл., 1993. 840 с.

571. Философский энциклопедический словарь / гл. ред. Л. Ф. Ильичев, П. Н. Федосеев, С. М. Ковалев, В. Г. Панов. Москва : Сов. энциклопедия, 1983. 840 с.

572. Філософський енциклопедичний словник / НАН України; Ін-т філософії ім. Г. С. Сковороди; голов. ред. В. І. Шинкарук. Київ : Абрис, 2002. 742 с.

573. Фінансове право : підручник / М. П. Кучерявенко, Д. О. Білінський, О. О. Дмитрик та ін.; за ред. д-ра юрид. наук, проф. М. П. Кучерявенка. Харків : Право, 2013. 400 с.

574. Фролов Ю. М. Адміністративні процедури : зміст та особливості. *Форум права*. 2013. № 3. С. 692–698.

575. Фурса С. Я. Теоретичні основи нотаріального процесу в Україні : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2003. 426 с.

576. Хазанов С. Д. Административные процедуры : определение и систематизация. *Российский юридический журнал*. 2003. № 1. С. 58–63.

577. Харитонов О. В. Дозвільна система в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2004. 20 с.

578. Хатнюк Ю. А., Кіцул Ю. С. Поняття та особливості дозвільного

провадження. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія : Право. 2018. Вип. 48. Т. 2. С. 20–23.

579. Хачатуров Р. Л., Ягутян Р. Г. Юридическая ответственность. Тольятти : Междунар. академия бизнеса и банковского дела, 1995. 200 с.

580. Хом'як Я. І. Становлення і розвиток органів державної автомобільної інспекції МВС України (1936–2000 рр.) : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01. Львів, 2002. 189 с.

581. Цаліна Д. С. Порядок митного оформлення товарів при їх переміщенні через митний кордон України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2009. 184 с.

582. Цветков С. И. Комплексное использование сил и средств правоохранительных органов при расследовании деятельности преступных структур. Москва : Моск. ин-т МВД России, 1994. 19 с.

583. Цветков В. В. Ефективність державного управління. *Державно-правова реформа в Україні* : матеріали наук.-практ. конф. (Київ, 12 листоп., 1997 р.). Київ, 1997. С. 258–260.

584. Цвігун Д. П. Сутність та зміст функцій адміністративного нагляду органів внутрішніх справ. *Часопис Київського університету права*. 2002. № 3. С. 22–25.

585. Цивільний контроль за діяльністю міліції : організаційно-правові питання : наук.-практ. посіб. / за заг. ред. М. І. Іншина, О. М. Музичука, Р. С. Веприцького. Харків : Харк. нац. ун-т внутр. справ, 2007. 206 с.

586. Чанишева Т. П., Болотина Н. Б. Трудовое право Украины. Харьков : Одиссей, 1999. 480 с.

587. Чиркин В. Е. Контрольная власть. *Государство и право*. 1993. № 4. С. 10–18.

588. Черномаз О. Б. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у сфері пасажирських перевезень на залізничному транспорті : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Львів, 2007. 210 с.

589. Чудинов А. Н. Словарь иностранных слов, вошедших в состав

русского языка. Санкт-Петербург : Изд. В. И. Губинского; Типография С. Н. Худекова, 1894. 1004 с.

590. Чумак В. В. Взаємодія та координація між суб'єктами охорони державного кордону. *Право і Безпека*. 2011. № 2 (39). С. 161–165.

591. Шварц Х. И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. Москва : Юрид. лит., 1966. 264 с.

592. Шевченко А. Є. Становлення автомобільного транспорту у СРСР в 20–40 роки і формування державної автомобільної інспекції для його забезпечення. *Наука. Релігія. Суспільство*. Донецьк, 2004. № 3. С. 147–156.

593. Шевчук О. М. Засоби державного примусу у правовій системі України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01. Одеса, 2003. 187 с.

594. Шемелинець І. І., Позняк О. П. Співвідношення понять нагляду і контролю в трудовому законодавстві. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія : Право. 2016. Вип. 36. Т. 1. С. 183–186.

595. Шепітько В. Ю. Криміналістика : енцикл. слов. (укр.-рос. і рос.-укр.) / за ред. В. Я. Тація. Харків : Право, 2001. 560 с.

596. Шестак Л. В. Ліцензування як адміністративно-правовий інститут : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12. 00.07. Ірпінь, 2005. 15 с.

597. Шестак С. В. Недержавний контроль за діяльністю міліції : теоретико-правовий аспект : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01. Харків, 2009. 199 с.

598. Шинкаренко І. Р. Проблеми організації взаємодії підрозділів боротьби з контрабандою митної служби з оперативними підрозділами органів внутрішніх справ прикордонних регіонів при розкритті контрабанди. *Вісник Луганського інституту внутрішніх справ МВС України*. 2000. Спецвип. С. 102–106.

599. Шкарупа В. К., Ведерніков Ю. А. Адміністративне право України : словник довідник. Дніпропетровськ : Юрид. акад. МВС України, 2001. 196 с.

600. Школик А. Адміністративна процедура та її співвідношення з суміжними поняттями. *Вісник Львівського університету*. Серія : Юридична.

2014. Вип. 59. С. 185–193.

601. Шкурова Е. В. Межконфессиональное взаимодействие и государственно-конфессиональные отношения в Республике Беларусь. *Проблемы управления*. 2007. № 2 (23). С. 180–185.

602. Шпарик Н. Поняття та ознаки міжнародно-правового акта як джерела екологічного права України. *Вісник Львівського університету*. Серія : Юридична. 2014. Вип. 59. С. 312–318.

603. Шутак І. Юридична техніка і технологія : теорія та практика застосування. *Вісник Львівського університету*. Серія : Юридична. 2016. Вип. 63. С. 37–45.

604. Щодо удосконалення механізмів розвитку дорожньої галузі в контексті реалізації реформи державного управління автомобільними дорогами : аналіт. записка. *Національний інститут стратегічних досліджень* : [сайт]. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1661/>.

605. Юридична енциклопедія : в 6 т. / редкол.: Ю. С. Шемшученко (голова редкол.) та ін. Київ : Укр. енцикл., 1998. Т. 1 : А–Г. 672 с.

606. Юридична енциклопедія : в 6 т. / редкол.: Ю. С. Шемшученко (голова редкол.) та ін. Київ : Укр. енцикл., 2002. Т. 4 : Н–П. 717 с.

607. Юридична енциклопедія : в 6 т. / редкол.: Ю. С. Шемшученко (голова редкол.) та ін. Київ : Укр. енцикл., 2003. Т. 5 : П–С. 736 с.

608. Юридична енциклопедія : в 6 т. / редкол.: Ю. С. Шемшученко (голова редкол.) та ін. Київ : Укр. енцикл., 2001. Т. 3 : К–М. 792 с.

609. Юшкевич О. Г. Провадження в справах про державну реєстрацію фізичних осіб – підприємців : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2007. 19 с.

610. Якимов А. Ю. Административно-юрисдикционный процесс и административно-юрисдикционное производство. *Государство и право*. 1999. № 3. С. 5–10.

611. Ярмачі Х. П. Адміністративно-наглядова діяльність міліції в Україні : монографія. Одеса : Юрид. літ., 2006. 336 с.

612. Ярмакі Х. П. Адміністративно-наглядова діяльність міліції в Україні : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2006. 438 с.
613. Ярмиш О. Н., Серьогін В. О. Державне будівництво та місцеве самоврядування в Україні : підручник. Харків : Нац. ун-т внутр. справ, 2002. 502 с.
614. Яцківський Л. Ю., Зеркалов Д. В. Загальний курс транспорту. Кн. 2 : навч. посіб. Київ : Арістей, 2007. 504 с.
615. About NHTSA. *Національна адміністрація з безпеки дорожнього руху США* : [сайт]. URL: <https://www.nhtsa.gov/about-nhtsa/nhtsas-core-values>.
616. Administrative Law. William Wade. Oxford University. Edition 2000. P. 814.
617. Department for Transport: about us. *Офіційний веб-портал уряду Великої Британії*. URL: <https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport/about>.
618. Handbook on government auditing in developing countries. N. Y. : United nation, 1977. P. 13.
619. Introduction to Para legal Studies. Boston, MA, 1993. P. 135.
620. Skrypa Ye. V. Legal principles of safety of road transport and the place among them of administrative-legal regulation. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ*. 2018. Вип. 2 (16). С. 334–343.

ДОДАТКИ

Додаток А

**СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ
ТА ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ*****Наукові праці, у яких опубліковані
основні результати дисертації:****Монографія:*

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

Статті в періодичних наукових 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. Skrupa 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. Напрями 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 класифікація 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. P. 200-204.

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

3. 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. P. 167-171. (Словацька Республіка).

4. 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).

5. 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).

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 Міжнародної науково-практичної конференції, м. Дніпропетровськ, 3–4 квітня 2015 р. Дніпропетровськ : ГО «Правовий світ», 2015. С. 87–88 (заочна участь).

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 (заочна участь).

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 (очна участь).

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 (очна участь).

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 (заочна участь).

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 (очна участь).

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 (заочна участь).

Акти впровадження результатів дослідження

ЗАТВЕРДЖУЮ
 Проректор Національної
 академії внутрішніх справ,
 доктор юридичних наук, професор,
 заслужений діяч науки і техніки України
 С. Чернявський

01.11.2018



АКТ

впровадження результатів дисертації докторанта кафедри
 поліцейського права Національної академії внутрішніх справ Скрипи
 Євгена Васильовича на тему «Адміністративно-правові засади
 забезпечення безпеки на автомобільному транспорті»
 у науково-дослідну діяльність
 Національної академії внутрішніх справ

Комісія у складі: начальника відділу організації науково-дослідної роботи кандидата юридичних наук Титко Анни Василівни (голова комісії); професора кафедри публічного управління та адміністрування, доктора юридичних наук, професора, заслуженого юриста України Сербина Руслана Андрійовича; професора кафедри поліцейського права, доктора юридичних наук, доцента Золотарьової Наталії Іванівни склала цей акт про те, що матеріали дисертації докторанта кафедри поліцейського права Національної академії внутрішніх справ С. В. Скрипи за темою «Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті» мають необхідний теоретичний, методологічний рівень і практичну значимість та використовуються у науково-дослідній роботі Національної академії внутрішніх справ під час проведення загальнотеоретичних та галузевих досліджень з питань удосконалення адміністративно-правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Використання результатів дисертації сприятиме активізації та підвищенню ефективності наукової діяльності викладачів, працівників, докторантів, ад'юнктів, аспірантів кафедр поліцейського права, публічного управління та адміністрування та відділу організації науково-дослідної роботи Національної академії внутрішніх справ а саме:

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

Скрипа Є.В. Стан наукової розробки проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2017. Випуск №5. Том 2. С. 168-171.

Скрипа Є.В. Дозвільні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Юридичний бюлетень*. 2017. №5. Том 3. С. 123-127.

Скрипа С.В. Становлення та розвиток правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2017. Випуск №6. Том 2. С. 135–140.

Skrypa Y. V. Legal principles of safety of road transport and the place among them of administrative-legal regulation. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ*. 2018. Випуск 2 (16). С. 334–343

Скрипа С.В. Напрямки вдосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2018. № 3. С. 101–105.

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

Скрипа С.В. Сутність та види адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2018. Випуск №4. Том 2. С. 256–260.

Скрипа С.В. Реєстраційні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх*. 2018. №4. С. 121–125.

Скрипа С.В. Розвиток транспортної інфраструктури як засада забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2018. № 4. С. 117–121.

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

Скрипа С.В. Особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень пасажирів на міському та міжміському транспорті. *Порівняльно-аналітичне право*. 2018. № 6. С. 111–116.

Скрипа С.В. Концептуальні засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2018. № 6. С. 134–139.

Скрипа С.В. Взаємодія суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Юриспруденція»*. 2018. № 35. С. 98–103.

Скрипа С.В. До проблеми вдосконалення відповідальності у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: «Юриспруденція»*. 2018. № 36. С. 145–150.

Скрипа С.В. Розвиток правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті до набуття Україною незалежності. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. №1. С. 89–93.

Скрипа С.В. Правові засади діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2019. № 1. С. 133–145.

Скрипа С.В. До проблеми визначення поняття «дорожній рух». *Підприємництво, господарство і право*. 2019. №2. С. 100–105.

Скрипа С.В. Забезпечення безпеки дорожнього руху як складова забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Підприємство, господарство і право*, 2019. №3. С. 99-104.

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

Скрипа С.В. Зарубіжний досвід забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та можливості його використання в Україні. *Visegrad journal on human rights*, 2018. № 6. Р. 39-43. (Словацька Республіка).

Скрипа Е.В. Проблема забезпечення належного технічного стану, як елемент забезпечення безпеки на автомобільному транспорті при перевозках пасажирів в городському і міжгородньому транспорті. *Право и закон*, 2018. № 3. С. 25-31. (Киргизська Республіка).

Скрипа Е.В. Перегруз вантажних автомобілів, як причина незадовільного стану забезпечення безпеки на автомобільному транспорті при перевозках вантажів. *Право и политика*, 2017. № 3. С. 29-34. (Киргизська Республіка).

Скрипа С.В. До питання визначення поняття «правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті». Актуальні проблеми прав людини, держави та вітчизняної правової системи: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Дніпропетровськ, 3-4 квітня 2015 р. – Дніпропетровськ: ГО «Правовий світ», 2015. – С. 87-88.

Скрипа С.В. Особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Актуальні проблеми законодавства України: пріоритетні напрями його вдосконалення: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, Україна, 13-14 жовтня 2017 р.). – Одеса: ГО «Причорноморська фундація права», 2017. – С. 84-87.

Скрипа С.В. Вищі органи державної влади, як суб'єкти забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Правове регулювання суспільних відносин: актуальні проблеми та вимоги сьогодення : Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Запоріжжя, 28-29 липня 2017 року. – Запоріжжя : Запорізька міська громадська організація «Істина», 2017. С. 92-94.

Скрипа С.В. Роль суб'єктів публічного права у забезпеченні безпеки на транспорті. Рівень ефективності та необхідність впливу юридичної науки на нормо-творчу діяльність та юридичну практику: Міжнародна науково-практична конференція, м. Харків, 2-3 лютого 2018 р. – Х. : Східноукраїнська наукова юридична організація, 2018. С. 70-73

Скрипа С.В. Збільшення фінансування, як засіб підвищення ефективності забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Актуальні питання правової теорії та юридичної практики: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, Україна, 10-11 серпня 2018 р.). – Одеса: ГО «Причорноморська фундація права», 2018. С. 72-74.

Скрипа С.В. До проблеми систематизації законодавства в сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Державне регулювання суспільних відносин: розвиток законодавства та проблеми правозастосування: Міжнародна науково-практична конференція, м. Київ, 9-10 вересня 2016 р. – К.: Центр правових наукових досліджень, 2016. С 74-76.

Скрипа С.В. *Поняття державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Актуальні питання правової теорії та кримінальної практики: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, Україна, 12-13 серпня 2016 р.)* – Одеса: ГО «Психосоціологія фундація права», 2016. С. 93–95.

Скрипа С.В. *Науково-практичний коментар Кодексу України про адміністративні правопорушення. [текст] Станом на 10 квітня 2018 р. / За заг. ред. Журавльова Д.В.* – Київ : Видавничий дім «Професіонал», 2018. – 800 с.

Скрипа С.В. *Науково-практичний коментар Бюджетного кодексу України. Станом на 4 травня 2018 року [текст] / За заг. ред. Мацюка В.Я.* – Київ : Видавничий дім «Професіонал», 2018. – 304 с.

Скрипа С.В. *Науково-практичний коментар Кримінально-виконавчого кодексу України. Станом на 4 травня 2018 року. [текст] / За заг. ред. Мічченка С.І.* – Київ : Видавничий дім «Професіонал», 2018. – 296 с.

Скрипа С.В. *Науково-практичний коментар Житлового кодексу України. Станом на 4 травня 2018 року. [текст] / За заг. ред. Журавльова Д.В.* – Київ : Видавничий дім «Професіонал», 2018. – 304 с.

ВИСНОВОК

Матеріали дисертації докторанта кафедри поліцейського права Національної академії внутрішніх справ С.В. Скрипи за темою «Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті» вважати впровадженими в науково-дослідну діяльність Національної академії внутрішніх справ під час проведення загальнотеоретичних і галузевих досліджень з питань удосконалення адміністративно-правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Голова комісії:



А. В. Титко

Члени комісії:



Р. А. Сербин



Н. І. Золотарьова



ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ ІНСТИТУТ ЗАКОНОДАВСТВА

08071, Київ, вул. Конституційної А. м.к. 2/5 96-01, факс. 225 96 02, e-mail: zak@verkhovna.gov.ua

22/602-1-15

- 25 - *444/15* 2012 р.

АКТ

впровадження у практичну діяльність Інституту законодавства Верховної Ради України результатів дисертації Скрипи Євгенія Васильовича на тему «Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті»

Повідомляємо спеціалізованій вченій раді, що наукові положення, розроблені здобувачем кафедри поліцейського права Національної академії внутрішніх справ Скрипою Євгенієм Васильовичем під час підготовки дисертації за спеціальністю 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» на тему: «Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті», які стосуються удосконалення вітчизняного адміністративного законодавства, мають необхідний теоретичний та методологічний рівень, наукову та практичну значимість та можуть бути використані Інститутом законодавства Верховної Ради України при підготовці відповідних законопроектів.

Зокрема, заслуговує на увагу обґрунтована Скрипою Є. В. 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. Крім того, запропоновано авторське визначення поняття адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, поняття взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та сформульовані принципи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; узагальнені причини низького рівня безпеки на автомобільному транспорті; виокремлено групи об'єктів транспортної інфраструктури в залежності від ступеня їх впливу на рівень безпеки на автомобільному транспорті, а також рекомендовано упорядкувати законодавство, що регулює контрольні-наглядові процедури в сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Висновки та рекомендації Скрипи Євгенія Васильовича прийняті до уваги Інститутом законодавства Верховної Ради України і будуть враховуватися при підготовці експертно-аналітичних матеріалів для відповідних Комітетів Верховної Ради України, з метою удосконалення чинного адміністративного законодавства України.

**Директор,
академік НАН України**

О. Л. Копиленко

ЗАТВЕРДЖУЮ
Перший проректор
Національної академії
внутрішніх справ,
доктор юридичних наук,



С. І. Гусарев

АКТ

впровадження результатів дисертації докторанта кафедри
поліцейського права Національної академії внутрішніх справ Скрипи
Євгена Васильовича на тему «Адміністративно-правові засади
забезпечення безпеки на автомобільному транспорті»
у освітній процес Національної академії внутрішніх справ

Комісія у складі: начальника відділу організації та координації освітнього процесу, кандидата юридичних наук Дубівки Ірини Володимирівни (голова комісії); професора кафедри публічного управління та адміністрування, доктора юридичних наук, професора, заслуженого юриста України Сербина Руслана Андрійовича; професора кафедри поліцейського права, доктора юридичних наук, доцента Золотарьової Наталії Іванівни, склала цей акт про те, що матеріали дисертації докторанта кафедри поліцейського права Національної академії внутрішніх справ С. В. Скрипи за темою «Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті» впроваджені у освітній процес академії, зокрема:

1. Праці, опубліковані за результатами дослідження С. В. Скрипи, використовуються під час підготовки до проведення усіх видів занять з навчальних дисциплін: «Адміністративне право і процес», «Публічне адміністрування», «Порівняльне адміністративне право», «Адміністративно-лекційне право», «Сучасні аспекти адміністративного права», «Порівняльне адміністративне право», «Правове регулювання адміністративних послуг» зокрема:

Скрипа С.В. *Поняття суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2015. Випуск 33. Ч. 2. Т. 2. С. 184-189.

Скрипа С.В. *Стан наукової розробки проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Науковий вісник публічного та приватного права*. 2017. Випуск №5. Том 2. С. 168-171.

Скрипа С.В. *Дозвільні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Юридичний бюлетень*. 2017. №5. Том 3. С. 123-127.

Скрипа С.В. *Становлення та розвиток правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Науковий вісник публічного та приватного права*. 2017. Випуск №6. Том 2. С. 135-140.

Skrypa Y. V. Legal principles of safety of road transport and the place among them of administrative-legal regulation. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ*, 2018. Випуск 2 (16). С. 334-343

Скрипа С.В. Напрямки вдосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Прикарпатський юридичний вісник*, 2018. № 3. С. 101-105.

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

Скрипа С.В. Сутність та види адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник публічного та приватного права*, 2018. Випуск №4. Том 2. С. 256-260.

Скрипа С.В. Ресстраційні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх*, 2018. №4. С. 121-125.

Скрипа С.В. Розвиток транспортної інфраструктури як засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Прикарпатський юридичний вісник*, 2018. № 4. С. 117-121.

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

Скрипа С.В. Особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті під час перевезень пасажирів на міському та міжміському транспорті. *Порівняльно-аналітичне право*, 2018. № 6. С. 111-116.

Скрипа С.В. Концептуальні засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*, 2018. № 6. С. 134-139.

Скрипа С.В. Взаємодія суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Юриспруденція»*, 2018. № 35. С. 98-103.

Скрипа С.В. До проблеми вдосконалення відповідальності у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: «Юриспруденція»*, 2018. № 36. С. 145-150.

Скрипа С.В. Розвиток правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті до набуття Україною незалежності. *Підприємство, господарство і право*, 2019. №1. С. 89-93.

Скрипа С.В. Правові засади діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»*, 2019. № 1. С. 133-145.

Скрипа С.В. До проблеми визначення поняття «дорожній рух». *Підприємство, господарство і право*, 2019. №2. С. 100-105.

Скрипа С.В. Забезпечення безпеки дорожнього руху як складова забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Підприємство, господарство і право*, 2019. №3. С. 99-104.

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

Скрипа С.В. Зарубіжний досвід забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та можливості його використання в Україні. *Visegrad journal on human rights*. 2018. № 6. P. 39–43. (Словачька Республіка).

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. 25–31. (Кыргызская Республика).

Скрипа Е.В. Перегруз грузовых автомобилей, как причина неудовлетворительного состояния обеспечения безопасности на автомобильном транспорте при перевозках грузов. *Право и политика*. 2017. № 3. С. 29–34. (Кыргызская Республика).

Скрипа С.В. До питання визначення поняття «правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті». Актуальні проблеми прав людини, держави та вітчизняної правової системи: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Дніпропетровськ, 3-4 квітня 2015 р. – Дніпропетровськ: ГО «Правовий світ», 2015. – С. 87–88.

Скрипа С.В. Особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Актуальні проблеми законодавства України: пріоритетні напрями його вдосконалення: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, Україна, 13–14 жовтня 2017 р.). – Одеса: ГО «Причорноморська фундація права», 2017. – С. 84–87.

Скрипа С.В. Вищі органи державної влади, як суб'єкти забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Правове регулювання суспільних відносин: актуальні проблеми та вимоги сьогодення : Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Запоріжжя, 28-29 липня 2017 року. – Запоріжжя : Запорізька міська громадська організація «Істина», 2017. С. 92–94.

Скрипа С.В. Роль суб'єктів публічного права у забезпечення безпеки на транспорті. Рівень ефективності та необхідність впливу юридичної науки на нормо-творчу діяльність та юридичну практику: Міжнародна науково-практична конференція, м. Харків, 2–3 лютого 2018 р. – Х. : Східноукраїнська наукова юридична організація, 2018. С. 70–73

Скрипа С.В. Збільшення фінансування, як засіб підвищення ефективності забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Актуальні питання правової теорії та юридичної практики: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, Україна, 10–11 серпня 2018 р.). – Одеса: ГО «Причорноморська фундація права», 2018. С. 72–74.

Скрипа С.В. До проблеми систематизації законодавства в сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Державне регулювання суспільних відносин: розвиток законодавства та проблеми правозастосування: Міжнародна науково-практична конференція, м. Київ, 9-10 вересня 2016 р. – К.: Центр правових наукових досліджень, 2016. С 74–76.

Скрипа С.В. Поняття державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Актуальні питання правової теорії та юридичної практики: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса,

Україна, 12-13 серпня 2016 р.) – Одеса: ГО «Причорноморська фундація права», 2016. С. 93–95.

Скрипа С.В. Науково-практичний коментар Кодексу України про адміністративні правопорушення. [текст] Станом на 10 квітня 2018 р. / За заг. ред. Журавльова Д.В. – Київ : Видавничий дім «Професіонал», 2018. – 800 с.

Скрипа С.В. Науково-практичний коментар Бюджетного кодексу України. Станом на 4 травня 2018 року [текст] / За заг. ред. Машока В.Я. – Київ : Видавничий дім «Професіонал», 2018. – 304 с.

Скрипа С.В. Науково-практичний коментар Кримінально-виконавчого кодексу України. Станом на 4 травня 2018 року. [текст] / За заг. ред. Мінченка С.І. – Київ : Видавничий дім «Професіонал», 2018. – 296 с.

Скрипа С.В. Науково-практичний коментар Житлового кодексу України. Станом на 4 травня 2018 року. [текст] / За заг. ред. Журавльова Д.В. – Київ : Видавничий дім «Професіонал», 2018. – 304 с.

2. Зазначені праці підтвердили високий теоретичний і навчально-методичний рівень, практичну доступність і доцільність за результатами використання під час підготовки та проведення всіх видів занять.

Голова комісії:



І. В. Дубівка

Члени комісії:



Р. А. Сербин



Н. І. Золотарьова