

ДНІПРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

Шатохін Володимир Петрович

УДК 342.9 (477)

ДИСЕРТАЦІЯ

**АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ
ПУБЛІЧНОГО КОНТРОЛЮ НА ТРАНСПОРТІ**

081 – «Право»
Галузь знань: 08 – «Право»

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

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

_____В.П. Шатохін

Науковий керівник –
**Нестерцова-Собакарь Олександра
Володимирівна,**
кандидат юридичних наук, доцент

Дніпро – 2025

АНОТАЦІЯ

Шатохін В.П. Адміністративно-правове забезпечення організації публічного контролю на транспорті. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» (08 – Право). – Дніпровський державний університет внутрішніх справ, Дніпро, 2025.

Дисертація стала одним з перших в науці адміністративного права комплексних досліджень, спрямованого на вироблення концептуальних засад адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті, формування ефективної, прозорої та інтегрованої системи контролю, яка враховує сучасні виклики суспільного розвитку, забезпечує баланс інтересів держави, суспільства та учасників транспортного процесу, а також сприяє сталому розвитку транспортної галузі.

Розкрито подвійний характер транспорту – як галузі господарювання і як складової публічного сервісу, який обслуговує інтереси суспільства. Встановлено, що в умовах збройної агресії та структурних криз транспортна система України зазнає колосальних втрат, що посилює актуальність посиленого контролю за її відновленням, безпекою та ефективністю функціонування.

Проаналізовано структуру єдиної транспортної системи України, що включає всі основні види транспорту. Наголошено на стратегічному транзитному потенціалі України, зумовленому її геополітичним положенням, а також окреслено основні проблеми галузі – зношеність транспортної інфраструктури, воєнні руйнування, дефіцит фінансування, відсутність інвестицій, блокування повітряного і морського простору та ін.

Охарактеризовано транспорт як одну з найважливіших сфер суспільного життя, що забезпечує економічний розвиток країни, мобільність населення та інтеграцію регіонів у світову мережу транспортного сполучення, й водночас

виступає об'єктом публічного контролю. Значну увагу приділено критичному осмисленню співвідношення понять «контроль» і «нагляд», з акцентом на розмежування їх функціонального змісту в адміністративно-правовій площині. Доведено, що контроль є ширшим за обсягом поняттям і включає в себе не лише спостереження та фіксацію порушень на транспорті, але й виконує профілактичні, аналітичні та коригувальні функції.

Публічний контроль за додержанням законодавства на транспорті визначено як комплексну систему заходів, що включає функціональні (загальні і спеціальні), нормативні (переважно адміністративно-правові) та інституційні (державні, громадські і муніципальні) механізми, спрямовані на забезпечення відповідності діяльності суб'єктів транспортної системи вимогам законодавства, стандартів безпеки, швидкості та комфортності перевезень, екологічних норм та ефективного використання транспортної інфраструктури, особливо з урахуванням специфіки роботи в умовах воєнного стану.

Підкреслено важливість адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті, що виступає фундаментом його ефективного, прозорого та справедливого застосування та зумовлено наступними чинниками: 1) створенням нормативної основи регламентації прав, обов'язків та відповідальності учасників публічного контролю, включаючи контролюючі органи, суб'єкти господарювання та громадян; 2) забезпеченням уніфікованих підходів до виконання контрольних функцій і мінімізації ризиків правової невизначеності в регулюванні транспортних правовідносин; 3) встановленням адміністративно-правовими нормами процедур здійснення контролю, що сприяє гарантуванню законності та правопорядку в діяльності контролюючих суб'єктів; 4) гарантування захисту прав суб'єктів, які перебувають під контролем, і забезпечення прозорості діяльності органів влади дотриманням адміністративних процедур; 5) сприяння адміністративно-правовим забезпеченням налагодженню системної взаємодії між різними органами публічного контролю, уникаючи дублювання функцій і неефективного використання ресурсів; 6) встановленням завдяки

правовому регулюванню механізмів звітності та моніторингу за діяльністю контролюючих органів; 7) можливостями адміністративно-правових механізмів своєчасно виявляти, аналізувати та мінімізувати ризики, які можуть виникнути в процесі функціонування системи публічного контролю; 8) адаптацією завдяки адміністративно-правовому забезпеченню національної системи контролю до міжнародних стандартів і угод, забезпечуючи інтеграцію в глобальні економічні та правові процеси; 9) наявністю законодавчо встановлених адміністративних процедур, що дозволяють оперативно впроваджувати необхідні зміни та модернізувати систему контролю відповідно до нових викликів; 10) допомогою в оптимізації використання фінансових, матеріальних і людських ресурсів, спрямованих на забезпечення контролю; 11) створенням умов для досягнення балансу між державними інтересами, потребами суспільства та правами суб'єктів, які перебувають під контролем.

Здійснено характеристику системи нормативного забезпечення організації публічного контролю на транспорті, що відзначається структурованістю, ієрархічністю та високим ступенем формалізації. Вона включає як основоположні законодавчі акти, що визначають загальні засади державного управління та публічного контролю, так і спеціальні нормативні документи, які детально регламентують порядок проведення перевірок, інспекційних заходів, аудиту та моніторингу в транспортному секторі. Однією з характерних рис цієї системи є наявність значної кількості імперативних норм, що встановлюють обов'язкові до виконання правила та процедури контролю без можливості їх альтернативного застосування. Побудова нормативно-правових актів, що регламентують процедури здійснення контролю у сфері транспорту, ґрунтується на принципах субординації, що забезпечує розмежування рівнів нормативного впливу та уніфікацію контрольних процедур на всіх видах транспорту.

Залежно від розгалуженості системи суб'єктів публічного контролю на транспорті, їх чисельності, наявності широкого спектру контрольно-наглядових повноважень їх класифіковано за такими критеріями, зокрема: 1)

за правовим статусом; 2) за рівнем юрисдикції; 3) за функціональним призначенням; 4) за об'єктом контролю; 5) за формою власності; 6) за способом здійснення контролю.

Акцентовано увагу на системній характеристиці форм та методів публічного контролю в транспортній сфері як ключових адміністративно-правових інструментів забезпечення законності, безпеки та ефективності функціонування транспортної системи. Обґрунтовано, що форми і методи є взаємопов'язаними: форма виражає зовнішню правову оболонку контрольної дії, тоді як метод визначає її практичний зміст.

Визначено характерні ознаки форм публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті в сучасних умовах, серед яких: 1) нормативна визначеність; 2) орієнтація на ризик-орієнтований підхід; 3) процедурна формалізація контрольних заходів; 4) технологічна інтегрованість форм контролю з активним поєднанням з цифровими інструментами: онлайн-платформами, GPS-наглядом, електронними базами даних; 5) публічність та підзвітність реалізації форм контролю; 6) цільова спрямованість застосування, що пов'язано із орієнтацією на досягнення конкретної мети; 7) системність і комплексність застосування; 8) наявність галузевої специфіки врахування особливостей кожного виду транспорту під час застосування різних форм контролю; 9) регулярність та плановість застосування форм контролю; 10) реалізація будь-якої форми контролю із дотриманням принципів законності, об'єктивності, неупередженості, недискримінації та пропорційності впливу, що особливо важливо в умовах євроінтеграційних процесів та адаптації транспортної інфраструктури до стандартів ЄС.

З урахуванням особливостей контрольно-наглядової діяльності на транспорті запропоновано виділяти загальні (адміністративні), спеціальні (функціональні) та економічні методи. До першої групи загальних (адміністративних) методів належать методи примусу, переконання та заохочення. Другу групу складають програмно-цільовий, статистичний, соціологічний, інформаційно-аналітичний методи, методи спостереження,

експерименту, оцінки, прогнозування змін (тенденцій), заслуховування звітів, рекомендацій, моніторинг тощо. Економічні методи контролю за дотриманням законодавства на транспорті включають: накладення економічних санкцій за порушення правил, норм і стандартів на транспорті; економічне стимулювання; встановлення диференційованих ставок податків, зборів чи ліцензійних платежів; введення обов'язкового економічного моніторингу доходів і витрат підприємств транспорту тощо.

З'ясовано характерні риси муніципального контролю за дотриманням законодавства на транспорті, серед яких: 1) він є специфічною формою публічного контролю на транспорті; 2) здійснюється органами місцевого самоврядування (або їх виконавчим органом як-то Інспекція з питань контролю за паркуванням); 3) локальний характер регулювання, що дозволяє враховувати місцеві особливості транспортної інфраструктури, пасажиропотоку та екологічної ситуації, і відрізняє його від загальнодержавного контролю, який має уніфіковані стандарти; 4) охоплює на відміну від державного транспортного контролю, який здебільшого спрямований на дотримання технічних регламентів і безпеки руху, ширший спектр питань як-то якість транспортного обслуговування, дотримання тарифної політики, відповідність графіків руху, пільгові перевезення, доступність для маломобільних груп тощо; 5) орієнтація на потреби громади; гнучкість та швидка адаптивність на відміну від державного контролю, який має жорсткі нормативи, до змін у міському середовищі; 6) спрямованість на виконання превентивної функції за дотриманням вимог транспортного законодавства усіма суб'єктами публічно-правових відносин на транспорті; 7) пряма інтеграція з міськими стратегіями розвитку, адже він є частиною загальної транспортної політики громади та взаємопов'язаний із плануванням міського простору, екологічною політикою, розвитком велоінфраструктури та альтернативних видів транспорту.

Сформульовано пріоритетні напрямки вдосконалення громадського контролю за дотриманням законодавства на транспорті, які включають: а)

законодавче закріплення механізмів громадського контролю шляхом уточнення повноважень громадських інституцій у сфері моніторингу транспортного законодавства; б) розширення доступу до інформації стосовно перевірок, виявлених порушень транспортного законодавства, причин скоєння та результатів їх усунення; в) забезпечення цифровізації громадського контролю шляхом впровадження онлайн-платформ для фіксації та обробки скарг громадян щодо порушень на транспорті; г) посилення взаємодії з органами державної влади та місцевого самоврядування шляхом запровадження механізмів співпраці через консультаційні ради, громадські слухання тощо; д) організацію інформаційних кампаній та освітніх ініціатив, спрямованих на підвищення обізнаності про можливості та інструменти громадського контролю; е) моніторинг ефективності впроваджених заходів через регулярну оцінку результатів громадського контролю.

Запропоновано пріоритетні напрямки вдосконалення публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті, у тому числі під час дії правового режиму воєнного стану, зокрема в частині: 1) забезпечення централізованої координації та взаємодії між контролюючими суб'єктами в транспортній сфері та створення Автоматизованої системи транспортного контролю, що оптимізує процес обміну інформацією між органами державної влади, місцевого самоврядування, перевізниками та іншими зацікавленими сторонами, підвищить прозорість та ефективність контролю на транспорті, зменшивши дублювання функцій і бюрократичних процедур; 2) вдосконалення чинного законодавства на транспорті й насамперед доповнення Закону України «Про транспорт»: а) статтею 41-1 «Громадський контроль на транспорті»; б) статтею 41-2 «Муніципальний контроль на транспорті»; в) статтею 41-3 «Особливі умови функціонування транспорту під час дії правового режиму воєнного стану»; 3) здійснення законодавчих змін, спрямованих на урегулювання питань використання безпілотних транспортних засобів, зокрема доповнення Закону України «Про транспорт» окремим розділом «Безпілотні транспортні засоби», який регулюватиме правові,

технічні та організаційні аспекти впровадження, сертифікації, експлуатації, реєстрації та контролю за такими засобами, визначатиме вимоги до їхньої інфраструктури, інтеграції в транспортну систему, відповідальності за порушення, пов'язані з їх використанням, та страхування ризиків, враховуватиме міжнародні стандарти, сприятиме науково-дослідній діяльності у цій сфері та забезпечуватиме безпеку учасників руху та громадян, з акцентом на прозорість, інноваційність та відповідність сучасним викликам.

Ключові слова: контроль, транспорт, адміністративно-правове забезпечення, громадський контроль, державний контроль, форма контролю, дорожній рух, автомобільний транспорт, авіаційна безпека, безпека судноплавства, забезпечення безпеки на транспорті.

SUMMARY

Shatokhin V.P. Administrative and legal support for the organization of public control in transport. - *Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.*

Dissertation for the Doctor of Philosophy degree in specialty 081 «Law» (08 - Law). – Dnipro State University of Internal Affairs, Dnipro, 2025.

The dissertation became one of the first in the science of administrative law of comprehensive research aimed at developing conceptual principles of administrative and legal support for the organization of public control in transport, the formation of an effective, transparent and integrated control system that takes into account modern challenges of social development, ensures a balance of interests of the state, society and participants in the transport process, and also contributes to the sustainable development of the transport industry.

The dual nature of transport is revealed - as a branch of economy and as a component of a public service that serves the interests of society. It is established that in conditions of armed aggression and structural crises, the transport system of Ukraine suffers enormous losses, which increases the relevance of enhanced control

over its restoration, safety and efficiency of functioning.

The structure of the unified transport system of Ukraine, which includes all main types of transport, is analyzed. The strategic transit potential of Ukraine, due to its geopolitical position, is emphasized, and the main problems of the industry are outlined - the deterioration of transport infrastructure, war damage, lack of funding, lack of investment, blocking of air and sea space, etc.

Transport is characterized as one of the most important spheres of public life, ensuring the economic development of the country, population mobility and integration of regions into the global transport network, and at the same time acting as an object of public control. Considerable attention is paid to the critical understanding of the relationship between the concepts of «control» and «supervision», with an emphasis on the distinction of their functional content in the administrative and legal sphere. It is proved that control is a broader concept and includes not only observation and recording of violations in transport, but also performs preventive, analytical and corrective functions.

Public control over compliance with transport legislation is defined as a comprehensive system of measures that includes functional (general and special), regulatory (mainly administrative and legal) and institutional (state, public and municipal) mechanisms aimed at ensuring compliance of the activities of transport system entities with the requirements of legislation, safety standards, speed and comfort of transportation, environmental standards and effective use of transport infrastructure, especially taking into account the specifics of work in martial law. The importance of administrative and legal support for the organization of public control in transport is emphasized, which serves as the foundation for its effective, transparent and fair application and is due to the following factors: 1) the creation of a regulatory framework for regulating the rights, obligations and responsibilities of participants in public control, including regulatory bodies, business entities and citizens; 2) ensuring unified approaches to the performance of control functions and minimizing the risks of legal uncertainty in the regulation of transport legal relations; 3) establishing administrative and legal norms of control procedures,

which helps to guarantee legality and law and order in the activities of controlling entities; 4) guaranteeing the protection of the rights of entities under control and ensuring transparency of the activities of government bodies by observing administrative procedures; 5) facilitating administrative and legal support for the establishment of systemic interaction between various public control bodies, avoiding duplication of functions and inefficient use of resources; 6) establishing, through legal regulation, mechanisms for reporting and monitoring the activities of controlling bodies; 7) the ability of administrative and legal mechanisms to timely identify, analyze and minimize risks that may arise in the process of functioning of the public control system; 8) adapting, through administrative and legal support, the national control system to international standards and agreements, ensuring integration into global economic and legal processes; 9) the presence of legally established administrative procedures that allow for the prompt implementation of necessary changes and modernization of the control system in accordance with new challenges; 10) assistance in optimizing the use of financial, material and human resources aimed at ensuring control; 11) creating conditions for achieving a balance between state interests, the needs of society and the rights of entities under control.

The system of regulatory support for the organization of public control in transport is characterized by its structure, hierarchy and high degree of formalization. It includes both fundamental legislative acts that define the general principles of public administration and public control, and special regulatory documents that regulate in detail the procedure for conducting checks, inspection measures, audits and monitoring in the transport sector. One of the characteristic features of this system is the presence of a significant number of imperative norms that establish mandatory rules and control procedures without the possibility of their alternative application. The construction of regulatory legal acts regulating the procedures for exercising control in the transport sector is based on the principles of subordination, which ensures the delimitation of levels of regulatory influence and the unification of control procedures for all types of transport. Depending on the extent of the system of public control subjects in transport, their number, and the

presence of a wide range of control and supervisory powers, they are classified according to the following criteria, in particular: 1) by legal status; 2) by level of jurisdiction; 3) by functional purpose; 4) by object of control; 5) by form of ownership; 6) by method of exercising control.

The focus is on the systemic characteristics of the forms and methods of public control in the transport sector as key administrative and legal instruments for ensuring the legality, safety and efficiency of the transport system. It is substantiated that the forms and methods are interrelated: the form expresses the external legal shell of the control action, while the method determines its practical content.

The characteristic features of the forms of public control over compliance with transport legislation in modern conditions are identified, including: 1) regulatory certainty; 2) orientation to a risk-oriented approach; 3) procedural formalization of control measures; 4) technological integration of control forms with active combination with digital tools: online platforms, GPS surveillance, electronic databases; 5) publicity and accountability of the implementation of control forms; 6) targeted application, which is associated with the orientation to achieving a specific goal; 7) systematic and comprehensive application; 8) the presence of industry-specific considerations for the characteristics of each type of transport when applying various forms of control; 9) regularity and planning of the application of control forms; 10) implementation of any form of control in compliance with the principles of legality, objectivity, impartiality, non-discrimination and proportionality of impact, which is especially important in the context of European integration processes and adaptation of transport infrastructure to EU standards. Taking into account the specifics of control and supervision activities in transport, it is proposed to distinguish general (administrative), special (functional) and economic methods. The first group of general (administrative) methods includes methods of coercion, persuasion and encouragement. The second group consists of program-targeted, statistical, sociological, information-analytical methods, methods of observation, experiment, assessment, forecasting of changes (trends), listening to reports, recommendations, monitoring, etc. Economic methods of control over

compliance with transport legislation include: imposing economic sanctions for violation of transport rules, norms and standards; economic incentives; establishing differentiated rates of taxes, fees or license fees; introducing mandatory economic monitoring of income and expenses of transport enterprises, etc.

The characteristic features of municipal control over compliance with transport legislation are clarified, including: 1) it is a specific form of public control over transport; 2) it is carried out by local self-government bodies (or their executive body, such as the Parking Control Inspectorate); 3) the local nature of regulation, which allows taking into account local features of transport infrastructure, passenger traffic and the environmental situation, and distinguishes it from national control, which has unified standards; 4) covers, unlike state transport control, which is mainly aimed at compliance with technical regulations and traffic safety, a wider range of issues such as the quality of transport service, compliance with tariff policy, compliance with traffic schedules, preferential transportation, accessibility for low-mobility groups, etc.; 5) orientation to community needs; flexibility and rapid adaptability to changes in the urban environment, unlike state control, which has strict standards; 6) focus on performing a preventive function in compliance with the requirements of transport legislation by all subjects of public legal relations in transport; 7) direct integration with urban development strategies, as it is part of the general transport policy of the community and is interconnected with urban space planning, environmental policy, development of bicycle infrastructure and alternative modes of transport.

Priority areas for improving public control over compliance with transport legislation have been formulated, which include: a) legislative consolidation of public control mechanisms by clarifying the powers of public institutions in the field of monitoring transport legislation; b) expanding access to information regarding inspections, identified violations of transport legislation, the causes of their commission and the results of their elimination; c) ensuring the digitalization of public control by implementing online platforms for recording and processing citizens' complaints about transport violations; d) strengthening interaction with

state authorities and local governments by introducing cooperation mechanisms through advisory councils, public hearings, etc.; e) organizing information campaigns and educational initiatives aimed at raising awareness of the possibilities and tools of public control; f) monitoring the effectiveness of the implemented measures through regular assessment of the results of public control.

Priority areas for improving public control over compliance with transport legislation, including during the legal regime of martial law, are proposed, in particular in terms of: 1) ensuring centralized coordination and interaction between controlling entities in the transport sector and creating an Automated Transport Control System, which will optimize the process of information exchange between state authorities, local governments, carriers and other interested parties, increase the transparency and efficiency of transport control, reducing duplication of functions and bureaucratic procedures; 2) improving the current transport legislation and, first of all, supplementing the Law of Ukraine «On Transport»: a) Article 41-1 «Public Control over Transport»; b) Article 41-2 «Municipal Control over Transport»; c) Article 41-3 «Special Conditions for the Functioning of Transport during the Legal Regime of Martial Law»; 3) implementing legislative changes aimed at regulating the use of unmanned vehicles, in particular, supplementing the Law of Ukraine «On Transport» with a separate section «Unmanned Vehicles», which will regulate the legal, technical and organizational aspects of the implementation, certification, operation, registration and control of such vehicles, determine the requirements for their infrastructure, integration into the transport system, liability for violations associated with their use, and risk insurance, take into account international standards, promote scientific and research activities in this area and ensure the safety of road users and citizens, with an emphasis on transparency, innovation and compliance with modern challenges.

Keywords: control, transport, administrative and legal support, public control, state control, form of control, road traffic, road transport, aviation safety, shipping safety, ensuring transport safety.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Шатохін В.П. Система суб'єктів публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті. *Науковий вісник Дніпровського державного університету внутрішніх справ: Науковий журнал*. 2024. Спеціальний випуск № 1 (132) «Права людини та правоохоронна діяльність в умовах воєнного стану». С. 287-292. URL:

https://er.dduvs.edu.ua/bitstream/123456789/15741/5/NV_spec_2024.pdf

2. Шатохін В.П. Сутність та особливості адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті. *Науковий вісник Дніпровського державного університету внутрішніх справ*. 2024. № 4. С. 268-274. URL: <https://visnik.dduvs.edu.ua/index.php/visnyk/article/view/1171/990>

3. Шатохін В.П. Використання зарубіжного досвіду як умова вдосконалення адміністративно-правового забезпечення публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету*. 2025. Серія ПРАВО. Випуск 87: частина 3. С. 225-230. URL: <https://visnyk-juris-uzhnu.com/wp-content/uploads/2025/03/35-2.pdf>

4. Шатохін В.П. Шляхи вдосконалення громадського контролю за додержанням законодавства на транспорті: адміністративно-правовий аспект. *Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство»*. 2025. Випуск № 2. С. 739-743. URL: https://app-journal.in.ua/wp-content/uploads/2025/04/APP_02_2025.pdf

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

5. Шатохін В.П. Сутність транспорту як об'єкта публічного контролю. *Розвиток сталої мобільності: глобальні та локальні рішення*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м.

Кропивницький, 15 листопада 2024 року). Кропивницький, 2024. С. 207-210.

6. Шатохін В.П. Зміст та особливості державного контролю за додержанням законодавства на транспорті. *Актуальні питання адміністративного права та процесу в умовах воєнного стану*: збірник матеріалів X Всеукраїнської наукової конференції молодих вчених (в авторській редакції), (м. Кропивницький, 06 грудня 2024 року). Кропивницький, 2024. С. 275-278.

7. Шатохін В.П. Місце та роль публічного контролю у забезпеченні функціонування транспортної системи України. *«Інновації та перспективи сучасної правової науки»*: матеріали XV Міжнародної науково-практичної конференції. К.: ДУІТ, 2024. С. 24-29.

8. Шатохін В.П. Транспортна система України в умовах сучасних викликів та загроз: стан правового регулювання та шляхи підвищення ефективності. *Міжнародна та національна безпека: теоретичні і прикладні аспекти* : матеріали IX Міжнар. Наук.-практ. конф. (М. Дніпро, 21 бер. 2025 р.); у 2-х ч. Дніпро: Дніпров. держ. ун-т внутр. справ, 2025. Ч. 1. С. 477-478.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	18
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНОТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПУБЛІЧНОГО КОНТРОЛЮ НА ТРАНСПОРТІ	30
1.1. Сутність та особливості транспорту як об'єкта публічного контролю	30
1.2. Поняття та предмет організації публічного контролю на транспорті	46
1.3. Зарубіжний досвід адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті: перспективи запозичення для України	61
Висновки до Розділу 1.....	77
РОЗДІЛ 2. АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ ОРГАНІЗАЦІЇ ПУБЛІЧНОГО КОНТРОЛЮ НА ТРАНСПОРТІ	79
2.1. Нормативне забезпечення організації публічного контролю на транспорті	79
2.2. Характеристика суб'єктів, які здійснюють публічний контроль за додержанням законодавства на транспорті	104
2.3. Форми та методи публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті.....	118
Висновки до Розділу 2.....	133
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ЗДІЙСНЕННЯ ПУБЛІЧНОГО КОНТРОЛЮ НА ТРАНСПОРТІ ТА ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ЙОГО АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ	136
3.1. Державний контроль за додержанням законодавства на транспорті: зміст та особливості.....	136
3.2. Контроль органів місцевого самоврядування (муніципальний	

контроль) як засіб адміністративно-правового забезпечення функціонування транспорту	149
3.3. Пріоритетні напрямки вдосконалення громадського контролю за додержанням законодавства на транспорті.....	164
Висновки до Розділу 3.....	178
ВИСНОВКИ.....	180
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	191
ДОДАТКИ.....	215

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Сучасний етап розвитку України, орієнтований на інтеграцію до європейського простору та сталий соціально-економічний розвиток, вимагає значного вдосконалення транспортної системи країни. Транспорт, як одна з ключових складових національної інфраструктури, виконує важливу роль у забезпеченні економічного зростання, мобільності населення, обороноздатності та міжнародного співробітництва. Однак, попри стратегічну роль транспорту в забезпеченні економічної, соціальної та національної безпеки держави, транспортна система країни хоча й слугує ключовим елементом інфраструктури, який забезпечує мобільність населення, інтеграцію регіонів, міжнародну співпрацю та обороноздатність, проте залишається однією з найбільш вразливих до зовнішніх і внутрішніх викликів галузі, та вимагає вжиття широкого набору адміністративно-правових засобів, серед яких найбільш яскраво та ефективно виділяється контроль. Зумовлено це багатьма чинниками. По-перше, зобов'язання України відповідно до Угоди про асоціацію з ЄС щодо адаптації свого законодавства до європейських стандартів, зокрема у сфері безпеки транспорту, екологічності, прозорості та ефективності його функціонування, вимагають запровадження ефективного механізму публічного контролю, що відповідатиме кращим європейським практикам. По-друге, період воєнного стану та подальшого післявоєнного відновлення зумовлює необхідність посилення логістичної стійкості транспортної системи, що безперечно включатиме забезпечення безпеки перевезень, модернізацію транспортної інфраструктури, підтримку мобільності населення та інтеграцію регіонів в посилення економічних та соціальних зв'язків всередині країни. По-третє, значна аварійність на транспорті залишається однією з найвищих у Європі, що свідчить про необхідність оптимізації публічного контролю за дотриманням транспортного законодавства, зокрема, його державного, громадського та муніципального

різновидів. По-четверте, наявна нормативно-правова база має фрагментарний характер, недостатньо забезпечуючи інтегрований підхід до організації публічного контролю на транспорті та створюючи правові прогалини та ускладнюючи взаємодію між державними органами, суб'єктами господарювання та громадянськістю. По-п'яте, одне із найбільших джерел забруднення довкілля, транспорт потребує впровадження «зелених» технологій та посилення контролю за виконанням екологічних стандартів.

Публічний контроль, як особлива форма волевиявлення суспільства, є однією із гарантій реалізації конституційного механізму народовладдя. Водночас, обмеженість ресурсів не завжди дозволяє державному контролю забезпечити належний рівень транспортного обслуговування населення, у зв'язку із чим постає необхідність широкого використання можливостей органів місцевого самоврядування, а також громадськості, які через відповідний правовий інструментарій та певні форми спостерігатиме за якістю та відповідністю послуг перевізника вимогам, що встановлені чинним законодавством та договором на перевезення пасажирів; сприятиме забезпеченню безпечних, якісних та ефективних умов перевезень; виявлятиме недоліки в організації пасажирських перевезень, контролюватиме стан дотримання водієм визначеного маршруту та розкладу руху, фіксації скарг споживачів транспортних послуг на факти порушень встановлених норм пасажирських перевезень, порушення інших законів та норм.

Особливу актуальність має оптимізація публічного контролю у сфері дорожнього руху, що продиктовано критичною ситуацією на українських автошляхах, яка впродовж останніх років не поліпшується, а також тим, що органи виконавчі влади та місцевого самоврядування не мають достатніх людських ресурсів для здійснення постійного контролю і моніторингу за дотриманням вимог транспортного законодавства.

Запровадження ефективного публічного контролю на транспорті, зокрема поєднання його державного, громадського і муніципального різновидів, сприятиме здійсненню моніторингових заходів за діяльністю

органів управління транспортними комунікаціями, організації публічних заходів щодо обговорення актуальних питань розвитку транспортної галузі чи транспортної інфраструктури на певній адміністративно-територіальній одиниці, сприятиме врахуванню громадської думки під час формування та реалізації національної транспортної політики, наданню населенню якісних транспортних послуг тощо.

Розв'язанню у зв'язку із цим проблем правового забезпечення функціонування різних видів транспорту присвячено багато наукових праць вітчизняних та зарубіжних вчених. Не є фрагментарними і наукові дослідження, присвячені з'ясуванню сутності та змісту окремих складових публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті, і в цьому аспекті слід віддати належне дисертаційним роботам Г.В. Галімішиної «Державний контроль на автомобільному транспорті в Україні» (Дніпропетровськ, 2010), А.О. Собакаря «Державний контроль за безпекою руху транспортних засобів: адміністративно-правові засади» (Київ, 2012), О.Ю. Дубинського «Державний контроль за додержанням законодавства на транспорті» (Київ, 2019) та ін. Останні мають важливе теоретико-прикладне значення для розвитку науки адміністративного права, однак проблему підвищення ефективності реалізації публічного контролю на транспорті, особливо з урахуванням дії правового режиму воєнного стану, в цілому не вирішують. Проблематика широкого використання можливостей публічного контролю із поєднанням його державного, громадського і муніципального різновидів, за додержанням норм, правил і стандартів на транспорті в Україні комплексно не досліджувалась. Переважна більшість вчених у своїх доробках або висвітлюють її фрагментарно, або не торкаються зовсім.

Все вищезазначене свідчить про актуальність обраної теми, а також про необхідність дослідження проблем адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті на ґрунтовному, монографічному рівні.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Обрана тема дисертаційного дослідження спрямована на виконання основних положень Стратегії розвитку наукових досліджень Національної академії правових наук України на 2021–2025 роки, затвердженої постановою загальних зборів Національної академії правових наук України від 26 березня 2021 р. № 12-21, Указу Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» від 30 вересня 2019 р. № 722, Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої постановою Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2024 р. № 1550, а також тем наукових досліджень Дніпровського державного університету внутрішніх справ «Теоретико-методологічні та прикладні проблеми державотворення та правотворення в Україні» (реєстраційний номер 0118U100436) та «Адміністративно-правові засоби забезпечення публічного порядку в Україні» (реєстраційний номер 0118U100442).

Мета і задачі дослідження. Мета дисертації полягає у розробці концептуальних засад адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті, спрямованих на формування ефективної, прозорої та інтегрованої системи контрольних заходів, яка враховує сучасні виклики суспільного розвитку, забезпечує баланс інтересів держави, суспільства та учасників транспортного процесу, а також сприяє сталому розвитку транспортної галузі.

Згідно з поставленою метою визначено такі основні **задачі** дослідження:

- з'ясувати особливості транспорту як об'єкта публічного контролю;
- розглянути можливості адміністративно-правового забезпечення в організації публічного контролю за дотриманням законодавства на транспорті;
- визначити поняття та предмет організації публічного контролю на транспорті;
- здійснити характеристику нормативного забезпечення організації публічного контролю на транспорті;

- охарактеризувати систему суб'єктів публічного контролю на транспорті;
- уточнити характерні ознаки форм публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті в сучасних умовах;
- з'ясувати характерні риси муніципального контролю за додержанням законодавства на транспорті;
- сформулювати пріоритетні напрямки вдосконалення громадського контролю за додержанням законодавства на транспорті;
- узагальнити зарубіжний досвід адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті крізь призму критичного аналізу та визначення шляхів запозичення для України;
- визначити пріоритетні напрямки вдосконалення публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті під час дії правового режиму воєнного стану.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини у сфері функціонування транспорту.

Предметом дослідження є адміністративно-правове забезпечення організації публічного контролю на транспорті.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети та вирішення поставлених завдань у дисертації використовуються когнітивні прийоми, що ґрунтуються на діалектико-матеріалістичній теорії пізнання як фундаментальному методі наукового аналізу соціально-правової дійсності. Для досягнення конкретних результатів під час дослідження використовувалися як загальнонаукові, так і приватноправові методології. Зокрема, завдяки використанню системного методу з'ясовано сутність та особливості транспорту як об'єкта публічного контролю, досліджено особливості транспорту як складної багаторівневої системи в контексті публічного контролю (підрозділ 1.1).

Метод логічного узагальнення використано для формулювання загальних висновків про сутність транспорту на основі аналізу специфічних

ознак та впливу можливостей публічного контролю для забезпечення законності та дисципліни в реалізації транспортних правовідносин (підрозділи 1.2, 2.1, 2.3, розділ 3).

Застосування порівняльно-правового методу дозволило здійснити компаративний аналіз адміністративно-правових механізмів, які застосовуються в Україні та інших країнах, порівняти вітчизняні та зарубіжні моделі організації контролю на транспорті, та запропонувати нові підходи (підрозділ 1.3). За допомогою формально-юридичного методу досліджувалися норми як вітчизняного, так і зарубіжного законодавства, з'ясовувалися зміст і значення публічного контролю та його різновидів в організації роботи транспорту, обґрунтовувалися висновки та пропозиції щодо їх зміни та доповнення (підрозділ 2.1 та розділ 3).

На основі застосування методу теоретичного узагальнення, аналізу нормативної бази й наукових джерел сформульовано поняття та предмет публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті (підрозділ 1.2).

За допомогою догматичного методу вивчено нормативні акти, що регулюють суспільні відносини у сфері організації та здійснення публічного контролю на транспорті, що дало можливість сформулювати юридичні характеристики предмета такого контролю (підрозділ 1.2).

Системно-структурний метод використано для аналіз повноважень суб'єктів контролю за додержанням законодавства на транспорті, їхніх функцій, завдань та особливостей взаємодії. При цьому за допомогою методу функціонального аналізу досліджено роль кожного суб'єкта в загальній системі організації та здійснення публічного контролю на транспорті (підрозділ 2.2).

За допомогою класифікаційного методу та методу правового моделювання ідентифіковано найбільш оптимальні форми публічного контролю на транспорті та їх поділ за відповідними критеріями, а також визначено перспективні форми контролю, враховуючи сучасні виклики,

пов'язані із військовим станом (підрозділ 2.3).

Запропоноване використання методів дозволило інтегрувати теоретичний і практичний аспекти дослідження, забезпечуючи всебічний аналіз сутності, нормативного забезпечення та організації публічного контролю на транспорті.

Нормативною основою роботи є Конституція України, законодавчі акти України, міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, постанови Верховної Ради, акти Президента і Кабінету Міністрів України, нормативні акти центральних органів виконавчої влади.

Інформаційну та емпіричну основу дослідження становлять: узагальнення результатів діяльності Міністерства розвитку громад територій та інфраструктури України, Міністерства внутрішніх справ України, Державної служби України з безпеки на транспорті, Державної авіаційної служби України, Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України, статистичні матеріали Державної служби статистики України за 2018-2024 рр.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в розробці та обґрунтуванні комплексної моделі адміністративно-правового забезпечення публічного контролю на транспорті, яка враховує сучасні виклики, зокрема особливості роботи транспорту в умовах воєнного стану, такі як забезпечення безперебійності перевезень, захист критичної інфраструктури, координація екстрених логістичних операцій та підвищення рівня безпеки транспортних сполучень, а також сприятиме впровадженню інноваційних механізмів моніторингу й залучення громадськості до контролю за функціонуванням транспортної системи. Основні з них такі:

у перше:

– публічний контроль за дотриманням законодавства на транспорті визначено як комплексну систему заходів, що включає функціональні (загальні і спеціальні), нормативні (переважно адміністративно-правові) та

інституційні (державні, громадські і муніципальні) механізми, спрямовані на забезпечення відповідності діяльності суб'єктів транспортної системи вимогам законодавства, стандартів безпеки, швидкості та комфортності перевезень, екологічних норм та ефективного використання транспортної інфраструктури, особливо з урахуванням специфіки роботи в умовах воєнного стану;

- обгрунтовано та запропоновано доцільність створення Автоматизованої системи транспортного контролю, що забезпечить централізовану координацію між контролюючими суб'єктами в транспортній сфері, оптимізує процес обміну інформацією між органами державної влади, місцевого самоврядування, перевізниками та іншими зацікавленими сторонами, підвищить прозорість та ефективність контролю на транспорті, зменшивши дублювання функцій і бюрократичних процедур;

- обгрунтовано недоцільність прийняття окремого закону про контроль на транспорті, що може створити більше проблем, ніж вирішити, зокрема через дублювання норм транспортного законодавства, втрату цілісності та ускладнення правового регулювання контрольних процедур, додаткове навантаження на суб'єктів ринку, підвищення бюрократичного навантаження та збільшення витрат державного бюджету на його розробку, прийняття та реалізацію. Рациональнішим підходом визнано вдосконалення вже наявного законодавства, інтеграцію необхідних змін у чинні нормативно-правові акти на транспорті, подальшу концентрацію зусиль на цифровізації процесів контролю, впровадженні сучасних технологій моніторингу контрольних заходів та автоматизації перевірок;

- запропоновано комплекс законодавчих змін, спрямованих на урегулювання питань використання безпілотних транспортних засобів, зокрема доповнення Закону України «Про транспорт» окремим розділом «Безпілотні транспортні засоби», який регулюватиме правові, технічні та організаційні аспекти впровадження, сертифікації, експлуатації, реєстрації та контролю за такими засобами, визначатиме вимоги до їхньої інфраструктури, інтеграції в транспортну систему, відповідальності за порушення, пов'язані з

їх використанням, та страхування ризиків, враховуватиме міжнародні стандарти, сприятиме науково-дослідній діяльності у цій сфері та забезпечуватиме безпеку учасників руху та громадян, з акцентом на прозорість, інноваційність та відповідність сучасним викликам;

удосконалено:

– визначення адміністративно-правового забезпечення публічного контролю на транспорті як системи адміністративно-правових норм, інституційних механізмів та контрольних заходів, спрямованих на регулювання, реалізацію та ефективне здійснення державними, муніципальними та громадськими структурами повноважень щодо гарантування безпеки перевезень, забезпечення прав пасажирів і перевізників, попередження порушень транспортного законодавства та інтеграція національної транспортної системи до міжнародних стандартів контролю;

- розуміння громадського контролю на транспорті як інструменту демократичного суспільства та системи заходів, спрямованих на забезпечення прозорості, безпеки, якості та законності функціонування транспортної інфраструктури через активну участь громадян, громадських організацій та незалежних експертів, що включає моніторинг дотримання перевізниками та органами влади норм транспортного законодавства, стандартів обслуговування, безпеки руху та екологічних вимог, а також можливість впливати на ухвалення рішень через звернення, петиції, публічні обговорення та контрольні заходи;

дістало подальшого розвитку:

– з'ясування мети, завдань та принципів здійснення державного контролю за додержанням законодавства на транспорті;

– визначення ключових індикаторів оцінки ефективності адміністративно-правового забезпечення контролю за додержанням законодавства на транспорті, серед яких зокрема: рівень аварійності та кількості порушень транспортного законодавства; ефективність проведення контрольних заходів; якість надання транспортних послуг; дотримання

ліцензійних та сертифікаційних вимог у сфері транспорту; дієвість системи відповідальності за порушення у сфері транспорту та її вплив на безпеку перевезень; стан транспортної інфраструктури та рівень її відповідності безпековим стандартам; показники цифровізації та автоматизації процесів транспортного контролю; гармонізація національного транспортного законодавства з нормативними актами ЄС та міжнародними угодами; прозорість і підзвітність контролюючих органів; рівень правосвідомості суб'єктів транспортної діяльності та дотримання ними законодавства на транспорті;

– формулювання пріоритетних напрямків вдосконалення громадського контролю за додержанням законодавства на транспорті як здійснення в першу чергу комплексу правових, організаційних, інформаційних заходів, спрямованих на забезпечення виконання органами державної влади та місцевого самоврядування, покладених на них завдань у сфері регулювання публічно-правових відносин на транспорті;

– теоретичне обґрунтування зарубіжного досвіду адміністративно-правового забезпечення контролю за додержанням законодавства на транспорті та шляхів його запозичення в Україні.

Практичне значення одержаних результатів визначається можливістю їх використання у:

– *науковій діяльності* – як основи для подальших наукових досліджень у сфері публічного управління транспортною галуззю, вдосконалення адміністративно-правових механізмів контролю та посилення взаємодії між громадськістю та органами державної влади (акт впровадження в наукову діяльність Дніпровського державного університету внутрішніх справ від 16.04.2025 року);

– *законотворчій діяльності* – сформульовані у дисертації наукові висновки, пропозиції та рекомендації можуть бути використані для вдосконалення нормативно-правової бази, що регулює механізми публічного контролю на транспорті, сприяти розробці та внесенню змін до законодавчих

та підзаконних актів з метою забезпечення більш ефективного контролю за діяльністю транспортних підприємств, підвищення відповідальності суб'єктів транспортної сфери та посилення правових гарантій участі громадськості у процесі транспортного контролю;

– *практичній діяльності* – одержані результати можуть бути використані органами державної влади, місцевого самоврядування, громадськими організаціями та перевізниками для підвищення ефективності публічного контролю на транспорті, допоможуть покращити організацію перевірок, моніторинг якості послуг, реагування на правопорушення, а також сприятимуть підвищенню прозорості та відповідальності транспортної галузі;

– *освітній діяльності* – результати дослідження знайшли застосування та інтегровані у навчальні курси «Адміністративне право», «Адміністративна відповідальність», «Адміністративний процес», а також можуть бути використані при підготовці лекцій, для створення підручників, лекцій, практикумів і посібників із даних дисциплін (акт упровадження в освітній процес Дніпровського державного університету внутрішніх справ від 17.04.2025 року).

Апробація результатів дисертації. Основні ідеї, положення та висновки, узагальнені та сформульовані у дисертації, оприлюднювалися на науково-практичних конференціях: «Розвиток сталої мобільності: глобальні та локальні рішення» (м. Кропивницький, 15 листопада 2024 р.), «Актуальні питання адміністративного права та процесу в умовах воєнного стану» (м. Кропивницький, 06 грудня 2024 р.), «Інновації та перспективи сучасної правової науки» (м. Київ, 28 листопада 2024 р.), «Міжнародна та національна безпека: теоретичні і прикладні аспекти» (м. Дніпро, 21 бер. 2025 р.).

Публікації. Основні положення, сформульовані в дисертації, відображено у восьми наукових публікаціях, чотири з яких опубліковані у наукових фахових виданнях України, а також у чотирьох тезах доповідей на науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається із основної

частини (вступу, трьох розділів, що об'єднують дев'ять підрозділів, висновків), списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг роботи становить 220 сторінок, з яких 190 сторінок основного тексту. Список використаних джерел складається із 226 найменувань, додатки викладено на 6 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ЗАГАЛЬНОТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПУБЛІЧНОГО КОНТРОЛЮ НА ТРАНСПОРТІ

1.1. Сутність та особливості транспорту як об'єкта публічного контролю

Глобалізація світових економічних зв'язків охоплює всі аспекти функціонування міжнародної економіки, включаючи транспортну сферу, яка відіграє важливу роль у перевезеннях на національному, регіональному, континентальному та міжконтинентальному рівнях. Транспортні системи не лише забезпечують роботу світової економіки, а й є невід'ємною складовою глобальної виробничої інфраструктури.

Значення транспорту постійно зростає, особливо в умовах реалізації масштабних міжнародних інтеграційних ініціатив. Він є ключовим елементом територіального поділу праці, сприяючи налагодженню економічних зв'язків між регіонами, а також забезпечує ефективну взаємодію між виробниками та споживачами. Для того щоб продукція зберегла свою ринкову вартість, вона повинна бути доставлена до кінцевого споживача в установлені строки. Тому транспорт відіграє вирішальну роль у забезпеченні своєчасної логістики та прискоренні процесів виробництва і реалізації продукції.

Рівень розвитку транспортного сектору безпосередньо впливає на економічні відносини між країнами та загальний рівень економічного розвитку української держави. Транспортна галузь має подвійний характер: з одного боку, вона є невід'ємною частиною виробничого процесу, забезпечуючи переміщення готової продукції, а з іншого – надає транспортні послуги різним суб'єктам економічної діяльності, включаючи державу, бізнес і населення.

Безперебійна робота транспортної системи є ключовою передумовою економічного розвитку в ринкових умовах та відіграє важливу роль у

забезпеченні соціальної стабільності. Жодна інша галузь так точно не відображає загальний стан економіки країни, як транспорт.

Власне термін «транспорт» походить від латинських слів «trans» (через) і «portare» (переносити) та означає сукупність засобів, призначених для переміщення людей, вантажів, сигналів та інформації з одного місця в інше [1, с. 356].

Він розуміється як сукупність механічних засобів перевезень, виробничо-технологічного комплексу, організацій і підприємств, призначених для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученнях і надання інших транспортних послуг усім споживачам [2, с. 8].

Відповідно до статті 21 Закону України «Про транспорт» єдину транспортну систему України становлять:

транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);

промисловий залізничний транспорт;

відомчий транспорт;

трубопровідний транспорт;

шляхи сполучення загального користування [3].

Як слушно наголошує Г.В. Галімішина, транспорт є засобом забезпечення територіальних зв'язків, фактором, що визначає ефективність розвитку і розміщення виробничих сил в різних регіонах країни, засобом мобільності, забезпечуючи відповідний спосіб життя людини, тощо [4, с. 3]. Він виступає особливою складовою комунікаційної та інфраструктурної системи матеріального виробництва і сфери послуг, яка забезпечує потреби населення та економіки у різних видах перевезень. Він слугує матеріальною основою для розвитку як міжнародних зв'язків, так і внутрішньої виробничо-технологічної інтеграції країни. Його функції охоплюють транспортування сировини, напівфабрикатів, готової продукції, матеріалів до споживачів, а

також перевезення пасажирів. Транспорт відіграє ключову роль у територіальному поділі праці, спеціалізації регіонів та їх гармонійному розвитку. Його вплив простежується у формуванні розміщення виробничих потужностей та визначенні галузевої структури економіки. Раціональне розміщення продуктивних сил неможливе без врахування транспортного фактора, який визначає ефективність логістичних та виробничих процесів [5, с. 179].

Основними характеристиками транспорту можна вважати те, що:

транспорт є центральною ланкою, що забезпечує зв'язок між процесами виробництва та споживання продукції;

він не створює нових товарів, а лише забезпечує їх переміщення, виконуючи функцію продовження виробничого процесу в межах товарообігу;

транспортна діяльність сприяє формуванню додаткових витрат у процесі обігу, що впливає на кінцеву вартість продукції;

на відміну від промислових секторів, транспорт не використовує сировину для виробництва продукції, проте потребує значних ресурсів, таких як паливо, електроенергія, мастильні матеріали та інші витратні елементи;

розвиток транспортної інфраструктури є необхідною передумовою для формування нових виробничих потужностей та кооперації між підприємствами;

фінансовий обіг у транспортній сфері відрізняється від інших галузей економіки тим, що отримані доходи мають грошову форму, а не товарну;

транспорт впливає на процеси виробництва та розподілу продукції, виконуючи важливу функцію у структурі національної економіки.

тісний зв'язок між транспортом і товарообігом сприяє ефективному функціонуванню економічних процесів.

вплив транспорту поширюється не лише на економіку, а й на різні сфери суспільного життя, включаючи фінансову систему, оборонний сектор, соціальні відносини та культурний розвиток.

Зручне географічне положення України на перетині основних

транзитних маршрутів між Європою та Азією, у поєднанні з розгалуженою залізничною мережею, наявністю незамерзаючих чорноморських портів та розвиненою системою автомобільних шляхів, створює сприятливі умови для розширення транзитних перевезень вантажів і пасажирів у напрямках «Північ-Південь» та «Захід-Схід». Це також сприяє активнішій інтеграції України до міжнародної транспортної системи «Європа-Азія» та зростанню обсягів експортно-імпортних перевезень відповідно до вимог зовнішньої торгівлі [6].

Завдяки своєму стратегічному геополітичному положенню, транспортна система України відіграє важливу роль у міжнародних перевезеннях, і з часом її значення лише зростатиме. Транспортні зв'язки розвиваються не тільки у напрямку «схід-захід», але й у коридорі «північ-південь», що сприяє формуванню мережі транзитних транспортних коридорів. Це стає можливим завдяки наявності в Україні всіх основних видів транспорту. Транспортна інфраструктура країни представлена розгалуженою дорожньою мережею, яка об'єднана транспортними вузлами та центрами, а також включає порти, рухомий склад, складські комплекси та інші допоміжні об'єкти. На кожні 10 тисяч км² території припадає 372 км. залізничних колій, 78 км. внутрішніх водних шляхів і 2800 км. автомобільних доріг із твердим покриттям. Найбільше обсягів перевезень у країні забезпечують залізничний та автомобільний транспорт, які відіграють ключову роль у перевезенні вантажів і пасажирів [7].

Транспортна система України відіграє ключову роль у забезпеченні економічного розвитку, інтеграції держави у світову економіку, а також у задоволенні соціальних потреб населення. Проте сучасні виклики, зокрема військові загрози, санкційні обмеження, необхідність екологічної модернізації та інтеграція з ЄС, вимагають удосконалення її правового регулювання.

Транспортна система України є однією з найрозвиненіших у Східній Європі, охоплюючи залізничний, автомобільний, повітряний, морський і річковий транспорт. Вона відіграє критично важливу роль у внутрішніх і міжнародних перевезеннях, з'єднуючи Європу та Азію.

До повномасштабного вторгнення росії у 2022 році Україна активно розвивала інфраструктурні проєкти, спрямовані на модернізацію залізничного сполучення, будівництво нових автошляхів та розширення морських портів. Проте через військові дії система зазнала суттєвих втрат, що негативно вплинуло на її ефективність. Так, наприклад, залізнична мережа України – одна з найбільших у Європі, налічує понад 20 тис. км. залізниць. До початку війни «Укрзалізниця» забезпечувала до 60% вантажних і 50% пасажирських перевезень країни. Не менш складною залишається ситуація в автомобільній сфері. Транспортно-експлуатаційний стан переважної більшості українських автомобільних доріг є незадовільним, зокрема 97 % усіх автомобільних доріг мають високу зношеність та потребують капітального або поточного ремонту. Крім того, понад 9,6 тис. мостів за технічними параметрами не відповідають вимогам сучасних норм і фактичному навантаженню, 1 923 мости потребують термінового ремонту, а 86 мостів перебувають в аварійному стані [8]. Основною причиною незадовільного стану автомобільних доріг в Україні є низький рівень фінансування дорожньої галузі, який за останні роки становить 10 – 14 % необхідної потреби у ремонті та утриманні мережі автомобільних доріг. Актуалізація цих питань посилилась внаслідок російської агресії на Донбасі, що призвело до погіршення рівня ефективності використання транспортного потенціалу України. Так, у 2014 – 2019 рр. використання потенціалу транспортних перевезень вантажів, скоротилось на 2,7 %, або на 44,0 млн. т. Скорочення відбувалось за окремими видами транспорту та становило 19,0 % у залізничному транспорті, 34,0 % у морських перевезеннях; у автомобільному і річковому транспорті відбулося зростання перевезень вантажів на 1,4 % і 1,3 % відповідно [9, с. 32].

Водночас, наразі основними викликами для транспортної системи української держави є:

фізичне зношення інфраструктури залізничного транспорту – близько 80% інфраструктури потребує капітального ремонту [10];

військові пошкодження – понад 6 тис. км колій були пошкоджені або

знищені внаслідок бойових дій [11, с. 331-336];

перехід на європейську колію – для інтеграції з європейськими мережами необхідна ширина колії 1435 мм. замість нинішніх 1520 мм.;

електрифікація залізничних перевезень – лише 47% залізниць електрифіковані, що ускладнює перевезення на довгі відстані;

зношеність доріг автомобільних доріг – понад 40% автошляхів в незадовільному стані [12];

нестача фінансування – обмежені бюджетні ресурси на ремонт та оновлення автоінфраструктури;

дефіцит пального – у зв'язку з війною логістичні маршрути постачання пального порушені, що впливає на транспортну галузь;

блокування повітряного простору – через військові дії повітряний простір України закритий для цивільних рейсів [13];

руйнування аеропортів – значна частина інфраструктури, включаючи аеропорти Києва, Харкова, Дніпра та Маріуполя, зазнала руйнувань;

зупинка інвестицій – міжнародні авіакомпанії відмовилися від польотів в Україну, що зменшило інвестиції в галузь;

блокада портів – з лютого 2022 року Росія блокує українські чорноморські порти, що призвело до значного скорочення морських перевезень;

руйнування портової інфраструктури – удари по портах Одеси, Миколаєва та Чорноморська суттєво обмежили вантажоперевезення;

розвиток річкового транспорту – перевантаженість Дунайського коридору через перенаправлення вантажопотоків тощо.

Отже, транспортна система України переживає найскладніший період у своїй історії. Основним завданням для України є збереження та розвиток транспортної інфраструктури з урахуванням сучасних викликів, норм права і міжнародних стандартів.

Правове регулювання транспортної системи України в умовах воєнного стану передбачає особливі заходи, спрямовані на забезпечення мобільності

військових і цивільних перевезень, захист критичної інфраструктури та стабільність логістичних ланцюгів. Основними нормативно-правовими актами, що визначають ці особливості, є Закон України «Про правовий режим воєнного стану» [14], Закон України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію» [15] та низка урядових постанов і наказів Міністерство розвитку громад та територій України. Відповідно до них, держава отримує право обмежувати рух цивільного транспорту, мобілізувати транспортні засоби для потреб армії та вводити спеціальні режими експлуатації залізничного, автомобільного, морського й авіаційного транспорту. Також запроваджуються пріоритетні коридори для перевезення гуманітарних вантажів та евакуації населення, а контроль над логістикою значною мірою переходить до військових адміністрацій.

Додатково правове регулювання в умовах війни включає тимчасові обмеження та спеціальні умови перевезень: наприклад, припинення роботи цивільної авіації, зупинку портів у зоні бойових дій, пріоритетне забезпечення військових та критичних об'єктів паливом. Залізничний транспорт відіграє ключову роль у перевезеннях, і тому для нього розроблені спеціальні механізми фінансування та оперативного реагування на руйнування колій і станцій. Значна увага приділяється міжнародним перевезенням, адже через блокаду портів Україна адаптувала транспортне законодавство до вимог ЄС, зокрема розширивши можливості залізничного та автомобільного експорту через західні кордони. Таким чином, транспортне законодавство в умовах війни є гнучким, але одночасно спрямованим на максимальне забезпечення оборонних, гуманітарних та економічних потреб країни.

Попри те, що транспортна система є невід'ємною складовою інфраструктури будь-якої держави, відіграючи ключову роль у забезпеченні соціально-економічного розвитку, міжнародної торгівлі, мобільності населення та економічної інтеграції, робота усіх її складових пов'язана з численними ризиками, які потребують ефективного правового регулювання та контролю з боку держави [16].

Управління транспортною системою з боку держави визначається як активна, цілеспрямована, організуюча діяльність з функціонування окремих видів транспорту згідно з його призначенням, забезпечення відповідного розвитку транспортної інфраструктури, надання транспортних послуг, а також діяльність щодо убезпечення переміщення учасників руху транспортних засобів [17, с. 21]. Саме держава, як ключовий учасник публічно-правового управління транспортною сферою, несе відповідальність за забезпечення високої якості надання транспортних послуг населенню. Вона також гарантує, що ці послуги максимально відповідатимуть потребам та очікуванням суспільства.

Наразі існує ряд об'єктивних чинників, що зумовлюють необхідність державного втручання у функціонування транспортної галузі. Оскільки транспорт є важливою складовою виробничо-соціальної інфраструктури, він тісно пов'язаний із ключовими секторами національної економіки, які перебувають під постійним державним контролем. Держава відіграє важливу роль у встановленні та дотриманні єдиних норм, правил і стандартів, що регулюють питання екологічної безпеки, організації руху транспортних засобів, умов праці у транспортній сфері, а також технічних вимог до транспортних засобів. Головна мета державного регулювання транспортного сектора полягає у створенні безпечних, якісних та ефективних умов для перевезення пасажирів і вантажів, а також у розвитку додаткових транспортних послуг. Однак досягнення цих цілей є складним завданням. Практика показує, що саме у транспортній сфері відбувається найбільша кількість порушень законодавства, значна частина яких стосується безпеки руху транспортних потоків та надання населенню соціально-значущих публічних послуг в транспортній сфері. Це підтверджує необхідність посилення державного контролю та вдосконалення регуляторних механізмів у галузі. Саме ефективний контроль у транспортній сфері дозволяє забезпечити безпеку перевезень, екологічну відповідальність суб'єктів господарювання, справедливу конкуренцію та дотримання соціальних стандартів. Водночас

контрольні заходи мають бути збалансованими та спрямованими на створення сприятливого середовища для розвитку транспорту, а не на створення надмірного регуляторного тиску [18].

За діапазоном та рівнем можливих загроз транспортна інфраструктура належить до найбільш критичних об'єктів, що пов'язано із:

- зростанням транспортних перевезень небезпечних вантажів;
- високим ступенем зношеності та аварійності об'єктів транспортного комплексу;
- зростанням інтенсивності руху транспорту в міру розвитку економіки країни, освоєння нових територій, налагодження роботи міжнародних транспортних коридорів;
- зростанням дорожньо-транспортної аварійності, що є однією з серйозних соціально-економічних проблем;
- фактом удосконалення методів і способів протиправної діяльності злочинних формувань відносно транспортного комплексу [19, с. 22-23].

Недостатній рівень правосвідомості учасників транспортного руху і нехтування встановленими нормами лише посилюють ці проблеми. У зв'язку з цим контроль за дотриманням законодавства на транспорті є не просто важливим, а й необхідним механізмом для забезпечення безпеки, зниження рівня аварійності та підвищення відповідальності всіх учасників руху. Як свідчать статистичні дані, лише за перші шість місяців 2024 року на автошляхах України сталося 1589 дорожньо-транспортних пригод (ДТП) за участю ліцензованого автомобільного транспорту, що здійснює перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і відходів, а також міжнародні пасажирські та вантажні перевезення. Внаслідок цих аварій загинуло 63 особи, а ще 511 осіб отримали травми. Порівнюючи абсолютні показники аварійності на ліцензованому автомобільному транспорті видно, що за 2024 рік кількість ДТП за участю транспортних засобів ліцензованих автомобільних автоперевізників збільшилась, у порівнянні з відповідним періодом 2023 року, на 26,8 % (з 1253 до 1589 ДТП). При цьому, спостерігається зменшення

тяжкості наслідків від ДТП, кількість загиблих осіб за участю водіїв ліцензованого транспорту зменшилась на 26,9 % (з 86 до 63 осіб). Так, з 63 осіб, які загинули в результаті настання ДТП, 26 осіб загинули в результаті настання ДТП з вини водіїв ліцензованого транспорту. Кількість травмованих осіб за участю водіїв ліцензованого транспорту збільшилась на 14,1 % (з 448 до 511 осіб). Із зазначеної кількості ДТП з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту за вказаний період сталося 982 дорожньо-транспортні пригоди, в яких 26 осіб загинули, а 256 осіб отримали травми різного ступеня тяжкості. За аналогічний період 2023 року на автодорогах України з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту допущено 693 дорожньо-транспортні пригоди, в яких 35 осіб загинули та 182 особи отримали травми. Таким чином рівень аварійності з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту збільшився на 41,7 %, кількість загиблих у ДТП осіб зменшилась на 25,7 %, кількість травмованих збільшилась на 40,7 %. З вини водіїв автобусів за 6 місяців 2024 року сталося 413 дорожньо-транспортних пригод, в яких 6 осіб загинули та 185 осіб отримали травми. За 6 місяців 2023 року сталося 372 дорожньо-транспортні пригоди, у яких 19 осіб загинули та 136 осіб отримали травми. З вини водіїв вантажних автомобілів за 6 місяців 2024 року сталося 558 дорожньо-транспортних пригод, в яких 18 осіб загинули та 63 особи отримали травми. За 6 місяців 2023 року сталося 318 дорожньо-транспортних пригод, в яких 11 осіб загинули та 44 особи отримали травми. З вини водіїв легкових автомобілів (таксі) за 6 місяців 2024 року сталося 11 дорожньо-транспортних пригод, в яких 2 особи загинули та 8 осіб отримали травми. За 6 місяців 2023 року сталося 3 дорожньо-транспортні пригоди, в яких 5 осіб загинули, а 2 особи отримали травми. Також за 6 місяців 2024 року сталося 8 пожеж на автомобільному транспорті загального користування [20].

Проведений аналіз аварійності показав, що основними причинами настання цих дорожньо-транспортних пригод є: порушення правил маневрування (41,8 %); перевищення швидкості руху (25,3 %); недотримання

дистанції та інтервалу руху (23,5 %); порушення правил проїзду перехресть (4,4 %); порушення правил обгону та/або виїзду на смугу зустрічного руху (2,6 %); експлуатація технічно несправних транспортних засобів (1,7 %); порушення правил проїзду зупинок громадського транспорту (0,4 %); сон за кермом (0,1 %); керування у нетверезому стані (0,1 %); порушення правил проїзду залізничних переїздів (0,1 %) [20].

Крім того, супутніми причинами, що призвели до ДТП є недотримання автотранспортного законодавства автомобільними перевізниками та водіями транспортних засобів, а саме:

- недотримання водіями режиму праці та відпочинку 187 випадків;
- використання для перевезення пасажирів транспортних засобів переобладнаних з вантажних транспортних засобів 31 випадок;
- відсутність необхідного рівня кваліфікації персоналу та забезпечення його підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації, водіїв транспортних засобів 149 випадків;
- не забезпечується проведення автомобільними перевізниками стажувань та інструктажів з безпеки руху для водіїв 152 випадки;
- не забезпечується проведення своєчасного та належного виконання регламентних робіт з технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів 131 випадок.
- не забезпечується дотримання законодавства в частині безпеки дорожнього руху та охорони праці 147 випадків;
- не відповідність матеріально-технічної бази зазначеним вимогам, або її відсутність 145 випадків;
- не належний контроль технічного та санітарного стану транспортних засобів 69 випадків;
- не належна організація та контроль за своєчасним проходженням водіями медичного огляду 82 випадки;
- не забезпечується організація проходження періодичного навчання водіїв методів надання першої домедичної допомоги потерпілим внаслідок

дорожньо- транспортних пригод 103 випадки;

- не забезпечується дотримання законодавства в частині обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на транспорті 68 випадків.

На сьогоднішній день була і залишається проблема оновлення рухомого складу залізничного транспорту та колійного господарства суб'єктів господарювання (зокрема, важливо зауважити, що 70% залізничних колій під'їзних колій мають граничний знос та унеможливають безпечний рух рухомого складу по цим коліям. Також за останні роки знижується ступінь дотримання працівниками залізничного транспорту вимог нормативно-правових актів з безпеки руху та дотримання якості технічного обслуговування та ремонту рухомого складу.

Абсолютна більшість нещасних випадків травмування сторонніх осіб рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався, у тому числі зі смертельними наслідками, які трапляються на залізниці, сталися в результаті порушення громадянами «Правил безпеки на залізничному транспорті України» та «Правил поведінки громадян на залізничному транспорті», а саме: переходу залізничних колій у невстановлених місцях, ходіння по залізничних коліях, посадка і висадка під час руху поїзда, переїзд залізничних колій при закритому положенні шлагбаума або при червоному світлі світлофора та звуковому сигналі переїзної сигналізації, перебування в стані алкогольного сп'яніння на території об'єктів залізничного транспорту та інші.

Важливу роль контроль відіграє й на водному транспорті, адже стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи малі судна, залишається на низькому рівні. Так, протягом 2024 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 12 аварійних подій, в яких 1 (одна) особа зникла безвісти, 1 (одна) особа загинула та 2 особи отримали травм. У 2023 році на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з

маломірними (малими) суднами, сталося 28 аварійних подій, в яких було травмовано 1 особу, загиблі та зниклі безвісти відсутні. Таким чином, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом 2024 року, у порівнянні з 2023 роком, зменшилась на 16 аварійних подій (- 57 %). Проте за звітний період загинула 1 особа, зникла безвісти 1 особа та було травмовано 2 особи, але у 2023 році було тільки травмовано 1 особу, загиблі та зниклі безвісти відсутні [21].

Якщо розподілити всі аварійні події, які сталися на водному транспорті протягом 2024 року на аварійні події, які підлягають обліку, та, що не підлягають обліку, то у 2024 році на водному транспорті сталося 3 аварійні події, що підлягають обліку, а також відбулося 9 аварійних подій, що не підлягають обліку, в яких 1 (одна) особа зникла безвісти, 1 (одна) особа загинула та 2 особи отримали травм (у 2023 році сталося 3 аварійні події, що підлягають обліку, а також відбулося 25 аварійних подій, що не підлягають обліку, де було травмовано 1 особу, зниклі безвісти та загиблі особи – відсутні) [21].

За результатами проведених розслідувань аварійних подій, що трапилися на морському та внутрішньому водному транспорті протягом 2024 року, встановлено, що причинами їх виникнення були:

1) організаційні причини – 4 випадки (34%) (порушення вимог відповідних Правил плавання, Обов'язкових постанов по морським портам щодо неналежної організації несення вахтової служби на ходовому містку для забезпечення безаварійного плавання судна, а також визначення належного технічного і морехідного стану баржі під час її прийому-передачі від головного судна каравану до підмінної команди з обслуговування несамохідного флоту), тоді як у 2023 року – 11 випадків (39%);

2) технічні причини – 5 випадків (42%) (неналежна організація виконання правил технічного обслуговування рульового та якірного пристрою судна, а також експлуатації головних двигунів, зокрема відсутність контролю за станом паливних і масляних фільтрів та їх вчасною заміною відповідно до

плану технічного обслуговування або раніше через незадовільний (засмічений) стан паливних та масляних фільтрів, використання), проти 13 випадків (47%) протягом 2023 року;

3) навігаційні причини – 2 випадки (16%) (здійснення навалу на інші судна, що стоять біля причалу, неврахування безпечної дистанції та невиконання відповідного маневру для запобігання навалу/зіткненню, зокрема під час здійснення маневрів по швартуванню/відшвартуванню суден до/від причалів, постановці на якір тощо), проти 4 випадків (14%) протягом січня-червня у 2023 році;

4) психофізіологічні – 1 випадок (8%) (неадекватна поведінка морякакухаря, його особиста необережність, збуджений стан та психологічний розлад, пов'язаний, можливо, з напруженістю трудового процесу, психоемоційними причинами, пов'язаними, зокрема, зі складною ситуацією в Україні через запроваджений воєнний стан тощо, що призвело до залишення судна морякомкухарем в морі (падіння за борт), у 2023 році такі випадки відсутні [21].

Таким чином, можна дійти висновку, що транспортна галузь та сфера її функціонування є окремим об'єктом адміністративно-правового регулювання. Це зумовлено загальними та специфічними особливостями транспорту, феномен якого у правовій сфері полягає в його міжгалузевому характері, а також у регулюванні й охороні суспільних відносин як нормами публічного, так і приватного права.

Заходи контролю за дотриманням законодавства на транспорті ґрунтуються на ряді ключових передумов, які зумовлюють необхідність державного втручання та регулювання цієї сфери. Основні передумови включають:

1) забезпечення безпеки перевезень, адже транспортна діяльність пов'язана з високими ризиками для життя і здоров'я громадян. Аварії, дорожньо-транспортні пригоди, технічні несправності транспорту можуть спричиняти значні людські жертви та матеріальні втрати. Контроль

покликаний мінімізувати ці ризики через запровадження технічних стандартів, обов'язкової сертифікації транспорту та професійної підготовки водіїв і операторів перевезень;

2) охорону довкілля, адже саме транспорт є значним джерелом забруднення повітря, водних ресурсів і шумового навантаження. Публічний контроль, побудований на нормах адміністративного законодавства, включає вимоги щодо зменшення викидів, використання екологічних видів пального, впровадження енергоефективних технологій та контролю за шкідливими відходами транспорту;

3) додержання прав пасажирів і споживачів транспортних послуг. Зокрема, державне регулювання спрямоване на захист прав пасажирів та вантажовласників, забезпечення доступності, справедливого тарифоутворення, належного рівня обслуговування та гарантій відшкодування збитків у разі порушень;

4) контроль за діяльністю транспортних компаній, дотриманням податкового законодавства, ціноутворенням, запобіганням тіньовим схемам і корупційним ризикам в транспортній сфері. Регуляторні механізми включають ліцензування, фінансовий моніторинг та аудит діяльності транспортних підприємств;

5) транспортна система відіграє стратегічну роль у функціонуванні економіки та обороноздатності держави, у зв'язку з чим контроль спрямований на забезпечення безперебійної роботи транспортної інфраструктури, запобігання диверсіям, кібератакам та незаконному використанню транспорту в злочинних цілях;

6) виконання міжнародних зобов'язань. Україна, як учасник міжнародних транспортних угод та інтеграційних процесів, зобов'язана дотримуватися стандартів та норм, визначених міжнародними організаціями (ЄС, ООН, ІКАО, ІМО тощо). Це відповідно передбачає гармонізацію чинного законодавства, взаємне визнання сертифікатів, контроль за митними й транзитними операціями тощо.

Отже, заходи контролю на транспорті спрямовані на забезпечення безпеки, екологічної відповідальності, захисту прав споживачів, фінансової стабільності, національної безпеки та міжнародних зобов'язань, що робить їх важливою складовою державної політики у сфері транспорту.

З огляду на це, транспорт як об'єкт публічного контролю має низку особливостей, що визначають специфіку його правового регулювання. По-перше, він відіграє критичну роль у забезпеченні суспільних потреб, економічного розвитку та національної безпеки, що обумовлює необхідність державного нагляду та контролю.

По-друге, діяльність транспорту пов'язана з підвищеним рівнем ризику для життя і здоров'я громадян, охорони довкілля та забезпечення громадського порядку, що вимагає застосування жорстких нормативних стандартів, ліцензування, сертифікації та відповідальності учасників транспортного процесу.

По-третє, міжгалузевий характер транспортної сфери передбачає взаємодію публічного та приватного секторів, що відображається у балансі державного регулювання, правових обмежень та комерційної ініціативи. Це сприяє впровадженню комплексних правових механізмів контролю, зокрема через органи державної влади, місцевого самоврядування та окремі інституції громадянського суспільства, а також міжнародні нормативні акти.

Підсумовуючи викладене, слід наголосити, що транспорт є однією з найважливіших сфер суспільного життя, що забезпечує економічний розвиток країни, мобільність населення та інтеграцію регіонів у світову мережу транспортного сполучення, й водночас виступає об'єктом публічного контролю, адже останній через свої особливості: 1) є критично важливим для забезпечення стабільного функціонування транспортної системи, безпеки перевезень, економічного розвитку та екологічної стійкості; 2) спрямований на забезпечення відповідності транспортної діяльності нормативним вимогам, що сприяє розвитку інфраструктури, захисту прав громадян і дотриманню державних інтересів; 3) дозволяє вчасно виявляти та усувати технічні

несправності транспортних засобів; 4) забезпечує захист прав споживачів транспортних послуг; запобігає неправомірним діям з боку транспортних операторів, таких як завищення тарифів чи порушення графіків руху; 5) здійснює спостереження за викидами транспортних засобів, зменшуючи негативний вплив на довкілля; 6) стимулює впровадження екологічно чистих технологій у транспортній галузі; 7) забезпечує раціональне використання фінансових та матеріальних ресурсів у розвитку транспортної інфраструктури; 8) є основою економічних зв'язків, сприяючи безперебійній роботі логістичних ланцюгів; 9) забезпечує стабільність постачання критично важливих товарів і ресурсів, особливо в умовах надзвичайних ситуацій або воєнного стану.

Відтак, транспорт є стратегічно важливою сферою, де публічний контроль спрямований не лише на підтримку стабільності й безпеки, а й на створення ефективного правового середовища для його сталого розвитку. Транспортна система України знаходиться на етапі змін, зумовлених військовими та економічними викликами. Незважаючи на складнощі, удосконалення правового регулювання, впровадження цифрових технологій та екологізація транспорту можуть зробити систему більш ефективною. Адаптація до європейських стандартів, розвиток альтернативної логістики та стимулювання інвестицій допоможуть зробити український транспорт більш безпечним, економічно ефективним і екологічно чистим.

1.2. Поняття та предмет організації публічного контролю на транспорті

Зі стрімким розвитком транспортної інфраструктури, збільшенням обсягів перевезень і зростанням вартості транспортних послуг питання їхньої якості та безпеки стає особливо актуальним. Забезпечення належного рівня обслуговування та дотримання стандартів усіма учасниками транспортного процесу вимагає ефективного державного контролю. У цьому контексті

важливо не лише посилювати регулювання, але й забезпечувати його збалансованість, щоб контроль не ставав надмірним адміністративним тиском на бізнес, а водночас гарантував безпеку пасажирів і вантажоперевізників.

Важливим аспектом залишається чітке визначення не лише суб'єктів контролю та їхніх повноважень, а й конкретного об'єкта та предмета публічного контролю у транспортній сфері. Невизначеність або розмитість цих понять на законодавчому рівні може призвести як до низької ефективності контролю, так і до зловживань, коли перевірки стають надмірними й неструктурованими. Це, у свою чергу, викликає невдоволення серед бізнесу через необґрунтоване втручання в їхню діяльність та серед споживачів транспортних послуг через незадовільний рівень безпеки та сервісу. Тому необхідно удосконалювати механізми регулювання, аби такий контроль був дієвим, прозорим і збалансованим, забезпечуючи інтереси всіх учасників транспортного процесу.

Забезпечення балансу між приватними та суспільними інтересами відбувається через розробку та реалізацію державної політики, основним механізмом якої саме і є адміністративний контроль. На сучасному етапі розвитку України в цій сфері простежується кілька важливих тенденцій. З одного боку, спостерігається загальна лібералізація державного контролю, що знайшло своє відображення у прийнятті численних нормативно-правових актів. Це сприяло формуванню необхідного інституційного середовища, проте водночас викликало певні виклики у сфері правозастосування. З іншого боку, держава активізує контроль за виконанням прийнятих законів, що є необхідною умовою для забезпечення безпеки та стабільності на транспорті.

Актуальність адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті зумовлена необхідністю посилення безпеки, якості та ефективності надання транспортних послуг. Підтверджується це й перманентними науковими дослідженнями, автори яких неодноразово з'ясовували сутність та особливості реалізації різних видів контролю на транспорті. Так, Бойко А. В. (2021) досліджував адміністративно-

правове забезпечення державної транспортної політики в Україні [22]; Василенко В. М., Музичук О. М. та Невядовський В. О. (2024). вивчали сутність та особливості державного нагляду та контролю у сучасній державі [23]; Мельников В. В. (2023) звертав вектор свого науково пошуку на сутність і призначення контролю у сфері публічної влади [24]; Дубинський О. Ю. (2018) акцентував увагу на сутності та особливостях державного контролю за додержанням законодавства на транспорті в цілому [25]. Однак, більшість вчених вивчають контроль у загальному його вигляді, або досліджують особливості контролю на окремих видах транспорту, або приділяють увагу окремим його видам.

Контроль безумовно є фундаментальною функцією управління, яка забезпечує досягнення організацією своїх цілей через спостереження та коригування діяльності. У науковій літературі існують різні підходи до визначення контролю, що відображають його багатогранність та значущість у різних сферах.

У контексті управління контроль розглядається як процес, під час якого керівництво встановлює, чи досягає організація своїх цілей, виявляє проблеми та вживає коригувальні заходи до виникнення серйозних відхилень. Цей процес включає спостереження за виконанням планів, виявлення відхилень та розробку заходів для їх усунення. Таке розуміння контролю підкреслює його роль у забезпеченні ефективності та результативності управлінської діяльності [26]. Функція контролю являє собою процес, в якому керівництво встановлює: чи досягає організація своїх цілей, виділяє проблеми і вживає коригувальні заходи перш, ніж буде завдано серйозної шкоди. Контроль дає можливість керівництву визначати, чи слід переглядати плани, оскільки вони нездійсненні або вже виконані [26].

Контроль відіграє важливу роль, оскільки забезпечує органам управління механізм зворотного зв'язку, що дозволяє отримувати інформацію про виконання прийнятих рішень. Тобто, на думку дослідників, контроль є одним із видів зворотного зв'язку. Його суть полягає у виявленні відхилень

фактичних показників від нормативних, а також у можливості їх коригування за потреби [27, с. 124].

Контроль визначається як сукупність процедур, спрямованих на вирішення управлінських завдань, що включають збір облікової інформації про діяльність об'єкта (зокрема, працівників, задіяних у виробничому процесі чи виконанні управлінських функцій, а також параметри обладнання та виробничих засобів) і її зіставлення з встановленими стандартами. Основна мета цього процесу – виявлення відхилень між поточним станом і запланованими цілями для їх подальшого аналізу та коригування [28, с. 173].

Деякі науковці визначають контроль як перевірку, спостереження з метою забезпечення виконання законів, постанов та управлінських рішень. Це визначення акцентує увагу на нормативно-правовому аспекті контролю, підкреслюючи його значення у забезпеченні законності та дисципліни в організаціях та суспільстві загалом [29, с. 93-96].

З цього приводу цілком обґрунтованою є позиція О.Ф. Андрійко, яка вважає, що контроль є об'єктивною реальністю розвитку соціальної системи, певною мірою характерною для будь-якого суспільного ладу. Демократичні процеси, що відбуваються в усіх сферах нашого суспільства, починаючи із переосмислення ролі держави, кардинальних змін у структурі державної влади та економіки, вносять зміни і в розуміння необхідності контролю як об'єктивного явища їх подальшого розвитку [30].

Попри об'єктивну необхідність контролю в суспільстві, деякі дослідники недооцінюють його значущість як функції публічного управління, вважаючи його лише допоміжним елементом інших управлінських процесів, та окремого напрямку діяльності [31]. Проте не можна погодитися з твердженням, що контроль має лише другорядне значення. Не є аргументованим і припущення, що контролювати можна лише те, що вже існує, адже ті ж самі класичні функції управління – організація, координація та керівництво – також здійснюються щодо існуючих процесів [32, с. 116-117].

Контроль, як і будь-який інший управлінський процес, має власну

специфічну роль. Його тісний зв'язок з іншими функціями пояснюється не другорядністю чи підпорядкуванням, а їхньою взаємозалежністю та взаємодією. В першу чергу, мова йде про нагляд, як об'єктивно необхідну разом із контролем функцію управління, що співвідносяться один з іншим та мають як спільні, так і відмінні риси.

Наприклад, деякі дослідники вважають, що контроль є ширшим поняттям, яке включає нагляд як одну зі своїх форм. Нагляд, у цьому контексті, розглядається як спостереження за діяльністю з метою виявлення та попередження можливих порушень, тоді як контроль охоплює більш широкий спектр дій, включаючи перевірку, оцінку та коригування [29, с. 93-96].

Попри те, що у науковій літературі терміни «контроль» та «нагляд» нерідко використовуються як синоніми, що призводить до плутанини в їх розумінні та застосуванні, глибший аналіз вказує на суттєві відмінності між цими поняттями, які важливо враховувати в контексті державного управління та правозастосування.

На відміну від нагляду контроль зазвичай розглядається як ширше поняття, яке включає в себе різні аспекти перевіркової діяльності. Він передбачає не лише спостереження за дотриманням законодавства, але й оцінку доцільності та ефективності діяльності об'єктів контролю. Контролюючі органи мають право втручатися в оперативну діяльність підконтрольних суб'єктів, надавати обов'язкові для виконання вказівки та, за необхідності, притягати винних до відповідальності. Як зазначає В. Гаращук, контроль відрізняється від нагляду тим, що контролюючий орган має право втручатися в оперативну діяльність підконтрольного, а також притягати винних до відповідальності [33].

Аналіз законодавства підтверджує, що контроль і нагляд – це різні поняття, оскільки вони відрізняються способом ініціювання діяльності відповідних органів. Хоча нагляд інколи розглядають як частину контролю, він має вузьку сферу застосування. Контроль – це постійна управлінська функція, яка охоплює як відомчий, так і загальнодержавний рівень, тоді як

нагляд зазвичай здійснюється щодо об'єктів, що не підпорядковані органу, який його проводить [34].

У законодавстві, на відміну від наукових досліджень, поняття «контроль» і «нагляд» зазвичай не розмежовуються. Наприклад, стаття 41 Закону України «Про транспорт» називається «Контроль за додержанням законодавства на транспорті». Однак у статті 16-1 цього ж закону використовується формулювання «державний нагляд (контроль)», коли йдеться про перевірки діяльності суб'єктів господарювання, які здійснюють перевезення пасажирів і вантажів. Аналогічне поєднання термінів зустрічається й у статті 16-2, де центральний орган виконавчої влади, відповідальний за безпеку на наземному транспорті, уповноважений здійснювати «державний нагляд (контроль)» за дотриманням законодавчих вимог. Подібне формулювання закріплене і в статті 16-3 щодо повноважень органу виконавчої влади у сфері безпеки на морському та річковому транспорті [3].

Наприклад, у Законі України «Про автомобільний транспорт» у статті 6, яка регулює діяльність органів державного нагляду та регулювання, зазначено, що відповідний центральний орган виконавчої влади здійснює «державний нагляд і контроль» за дотриманням вимог законодавства автомобільними перевізниками [35]. У Законі України «Про трубопровідний транспорт» (стаття 5) вказується, що питання регулювання у цій сфері пов'язані з діяльністю юридичних та фізичних осіб, які безпосередньо здійснюють нагляд і контроль за будівництвом та експлуатацією об'єктів трубопровідного транспорту [36]. У Кодексі торговельного мореплавства України вживається виключно термін «нагляд». Зокрема, у статті 10 йдеться про «державний нагляд за торговельним мореплавством», у статті 22 – про «технічний нагляд за морськими суднами», а у статті 75 зазначено про «державний нагляд за безпекою мореплавства у морському порту» [37]. Щодо залізничного транспорту, то Закон України «Про залізничний транспорт» фактично не містить положень щодо організації та здійснення контролю в цій сфері. Однак Законі України «Про залізничний

транспорт» передбачено державний контроль за діяльністю суб'єктів господарювання незалежно від форми власності з метою забезпечення безпеки руху [38].

Таким чином, на законодавчому рівні поняття «нагляд» і «контроль» здебільшого не розмежовуються, що є сталою практикою в сучасній нормотворчості України. Це поєднання зустрічається не лише у сфері транспортного законодавства, а й у багатьох інших нормативних актах. Водночас юридична наука, яка передбачає точність у використанні термінів, не дає однозначної відповіді щодо їх синонімічності чи принципової відмінності. Ба більше, вибір того чи іншого терміна у правових актах часто є формальним і не завжди відображає реальні відмінності між цими поняттями.

Відтак, контроль є ширшим поняттям, а нагляд можна вважати його складовою. Відмінність між ними свідчить про необхідність їх розмежування, адже це дві самостійні форми здійснення контрольної влади в правовій державі. Контроль відіграє важливу роль, оскільки забезпечує органам управління механізм зворотного зв'язку, що дозволяє отримувати інформацію про виконання прийнятих рішень. Тобто, на думку дослідників, контроль є одним із видів зворотного зв'язку. Його суть полягає у виявленні відхилень фактичних показників від нормативних, а також у можливості їх коригування за потреби.

Відтак, поняття контролю на транспорті охоплює як державний нагляд за дотриманням нормативно-правових актів, так і внутрішній контроль суб'єктів господарювання, спрямований на підвищення ефективності та якості транспортних послуг. Різні підходи до визначення цього поняття відображають специфіку досліджуваних аспектів транспортної галузі та підкреслюють багатогранність функцій контролю у забезпеченні належного функціонування транспортної системи.

Сучасні реалії обґрунтовано переконують в тому, що досягти певної ефективності у напрямі відновлення та розвитку у сферах автомобільного, міського електричного, залізничного, морського та внутрішнього водного,

авіаційного транспорту, дорожнього господарства, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, безпеки на транспорті, використання повітряного простору України, альтернативних видів палива на транспорті, надання послуг поштового зв'язку, а також у сфері розвитку, будівництва, реконструкції, ремонту, облаштування та модернізації пунктів пропуску через державний кордон, їх утримання та експлуатації, інших суміжних сферах галузі транспорту, можливо тільки завдяки належному адміністративно-правовому забезпеченню організації публічного контролю на транспорті, забезпеченню реформи транспортної сфери та, відповідно, удосконаленій нормативній базі, що призведе до потрібної сьогодні адаптації самих контролюючих органів до змін у суспільстві.

Головною метою ефективного адміністративно-правового регулювання транспорту є встановлення чітких правил поведінки для всіх суб'єктів транспортної діяльності, спрямованих на забезпечення суспільного інтересу та безпеки. Водночас органи та посадові особи, які здійснюють управління транспортною галуззю, відрізняються за своїми функціями та рівнями відповідальності, що потребує гнучкого підходу до правового регулювання їхньої діяльності (при цьому можливий єдиний підхід до однакових за рівнем територіальних структур). Оптимальне визначення та закріплення правових механізмів контролю та управління є ключовим завданням для забезпечення ефективного регулювання транспортної сфери на всіх рівнях. «При цьому в сьогоденнішніх умовах зловживань в управлінській сфері України, – наголошує А. Школик, – оптимальний рівень безпосереднього правового регулювання зміщується у бік детальнішої регламентації управлінської діяльності. Відповідно треба звужити сферу адміністративного розсуду, а також нормативне закріплення критеріїв прийняття того чи іншого управлінського рішення у цій сфері» [39, с. 15].

Ключову роль у правовому регулюванні контрольно-наглядової діяльності на транспорті відіграє адміністративне законодавство,

забезпечуючи системне впровадження правових норм, вимог, правил та стандартів у сфері адміністративних правовідносин. Воно сприяє узгодженості та цілеспрямованості діяльності відповідних організаційних структур, визначає методи контролю, особливості їх застосування на різних етапах забезпечення безпеки. Крім того, правові норми не лише закріплюють статус контролюючих органів, а й регламентують способи їхньої діяльності щодо реалізації чинного законодавства у сфері нагляду та контролю на транспорті [40, с. 143].

Організація публічного контролю на транспорті є важливим інструментом для захисту прав пасажирів: забезпечення безпеки, комфорту та доступності транспортних послуг; підвищення ефективності транспортної системи: оптимізації маршрутів, графіків руху та використання транспортних засобів; зменшення негативного впливу транспорту на довкілля: скорочення викидів шкідливих речовин та шумового забруднення; посилення довіри громадян до органів влади: забезпечення прозорості та підзвітності в управлінні транспортною галуззю.

На думку Бойко А.В., публічний контроль за додержанням законодавства на транспорті слід розуміти як діяльність не лише уповноважених законом органів державної влади та місцевого самоврядування, здійснювану в межах повноважень з використанням специфічних форм і методів шляхом встановлення фактичного стану підконтрольного об'єкта як елемента транспортної системи, перевірки відповідності його діяльності (поведінки) вимогам транспортних правил, норм і стандартів, застосування заходів юридичної відповідальності у випадку їх порушення, а також інституцій громадянського суспільства, покликаних через застосування заходів суспільного впливу сприяти своєчасному, повному та якісному задоволенню транспортом потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України [22, с. 30]. Слушна позиція науковця є доволі розширеною.

В цілому, публічний контроль на транспорті – це система заходів,

спрямованих на забезпечення законності, дотримання встановлених норм і правил у сфері транспортної діяльності. Він здійснюється з метою виявлення та попередження порушень, притягнення винних до відповідальності, а також вироблення рекомендацій щодо вдосконалення транспортної системи.

Таким чином, публічний контроль на транспорті спрямований на: забезпечення безпеки руху: запобігання аваріям, травматизму та збереження життя людей; дотримання екологічних норм: контроль за викидами шкідливих речовин, шумовим забрудненням та іншими негативними впливами на довкілля; якість транспортних послуг: забезпечення відповідності транспортних послуг встановленим стандартам та вимогам споживачів; дотримання соціальних норм: контроль за дотриманням прав пасажирів, умов праці транспортників та інших соціальних аспектів; протидія корупції: запобігання корупційним проявам у сфері транспорту.

З огляду на спрямованість цього інституту управління на перевірку дотримання вимог правил, норм і стандартів усіма учасниками транспортного процесу, публічний контроль за додержанням законодавства на транспорті логічно визначати як комплексну систему заходів, що включає функціональні (загальні і спеціальні), нормативні (переважно адміністративно-правові) та інституційні (державні, громадські і муніципальні) механізми, спрямовані на забезпечення відповідності діяльності суб'єктів транспортної системи вимогам законодавства, стандартів безпеки, швидкості та комфортності перевезень, екологічних норм та ефективного використання транспортної інфраструктури, особливо з урахуванням специфіки роботи в умовах воєнного стану.

Конкретне розуміння сутності за змісту публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті дає уточнення не лише нормативних засад, суб'єктів даного контролю та меж їхньої компетенції, але й його предмета, адже відсутність чіткого формулювання предмета контролю на нормативно-правовому рівні спричиняє значне зниження ефективності його реалізації, що, у свою чергу, веде до численних правопорушень, створює незадоволення серед суб'єктів господарювання транспортного сектору

економіки через надмірне, але юридично недостатньо обґрунтоване втручання у їхню діяльність. До того ж невизначеність контрольних механізмів негативно впливає на споживачів транспортних послуг, оскільки порушення законодавчих норм у цій сфері призводять до зниження якості їх обслуговування, підвищення ризиків для пасажирів і вантажів та загального погіршення рівня безпеки на транспорті [41, с. 76-77].

Неврахування особливостей предмету контролю на транспорті спричиняє формальний підхід до оцінювання діяльності транспортних компаній, знижує ефективність транспортних операторів, діяльність яких часто оцінюють за кількістю зафіксованих аварійних ситуацій та порушень, а не за якістю реалізації профілактичних заходів безпеки. Відсутність глибокого аналізу запобіжних дій призводить до зниження загальної безпеки на транспорті. Крім того, у сфері контролю простежується невиправданий формалізм і надмірна лібералізація щодо персоналу транспортних підприємств. Недостатній контроль за дотриманням стандартів безпеки з боку водіїв, операторів, механіків та інших працівників транспорту створює загрозу для пасажирів і вантажів. Відсутність ефективного механізму нагляду за професійною підготовкою та дотриманням регламентованих норм призводить до зниження відповідальності за безпечну експлуатацію транспортних засобів. Окремою проблемою залишається і відсутність комплексного підходу до розробки профілактичних заходів, спрямованих на запобігання аваріям та інцидентам у всіх видах транспорту. Наприклад, недостатній рівень контролю за технічним станом транспортних засобів та інфраструктури значно підвищує ризики дорожньо-транспортних пригод, залізничних аварій та інших надзвичайних ситуацій. Крім того, ситуація ускладнюється недоліками в нормативно-правовій базі, що регулює державний контроль у транспортній галузі. Відсутність чітких норм щодо нагляду за безпекою транспорту доповнюється недостатньою визначеністю механізму застосування адміністративних санкцій. Це створює правову невизначеність, що ускладнює притягнення до відповідальності порушників та знижує загальний рівень

правозастосування у сфері транспортних перевезень [42, с. 152].

Отже, предмет публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті слід розглядати, насамперед, як сукупність правовідносин, які виникають у процесі функціонування транспортної системи, та спрямований на забезпечення безпеки, ефективності, екологічності, доступності транспортних послуг, а також на дотримання прав і обов'язків усіх учасників транспортних правовідносин.

До предмета публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті слід віднести сукупність суспільних відносин, спрямованих на перевірку відповідності та забезпечення вимог: технічного стану транспортних засобів, дотримання правил перевезення пасажирів і вантажів, виконання нормативів охорони праці на транспорті, безпеки руху транспортних потоків, відповідності транспортних операцій ліцензійним умовам, екологічним стандартам, реалізації національних і міжнародних стандартів, включаючи інтеграцію України в глобальні транспортні мережі, а також прозорості і законності фінансово-економічних операцій у сфері транспорту.

Сутність предмета публічного контролю на транспорті полягає у встановленні відповідності фактичної діяльності суб'єктів транспортної галузі (державних, приватних, громадських) вимогам законодавства, в тому числі стандартів, передбачених міжнародно-правовими зобов'язаннями України у сфері європейської інтеграції, права Європейського Союзу (*acquis* ЄС), зокрема стандартів щодо безпеки на транспорті та декарбонізації транспорту. Цей контроль реалізується через різні види й напрями, а саме: державний контроль, який здійснюється органами виконавчої влади (наприклад, Міністерством розвитку громад та територій України, Державною службою України з безпеки на транспорті, Державною авіаційною службою України, Національною поліцією України, Державною службою морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України тощо); муніципальний контроль, що забезпечується органами місцевого самоврядування для належної організації міського транспорту; та громадський

контроль, що передбачає моніторинг й участь інституцій громадянського суспільства у забезпеченні безперервного, ефективного та безпечного функціонування транспорту. Напрями контролю охоплюють технічний, екологічний, фінансовий, адміністративний та правовий аспекти, спрямовані на створення безпечної, прозорої й конкурентоспроможної транспортної системи, адаптованої до сучасних викликів, включаючи надзвичайні ситуації чи воєнний стан.

Особливість адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті полягає у його:

- комплексності, адже охоплює широкий спектр правових норм, що регулюють різні аспекти транспортної діяльності;
- диференціації організаційно-правового впливу, оскільки враховує особливості різних видів транспорту (автомобільний, залізничний, повітряний, морський та річковий, тощо).
- динамічності контрольно-наглядових засобів, зімст та функціональн спрямування яких постійно розвивається у зв'язку зі змінами в транспортній галузі та суспільних відносинах;
- міжгалузевому характері, взаємодіючи з іншими галузями права (цивільним, адміністративним, кримінальним тощо).

Попри широке розмаїття видів публічного контролю за дотриманням законодавства на транспорті, слід підтримати думку вчених, які класифікують його за такими найбільш суттєвими критеріями: 1) за суб'єктами здійснення (державний, муніципальний та громадський); 2) за видами транспорту (контроль на автомобільному, морському внутрішньому водному, авіаційному, трубопровідному, міському електричному, у тому числі метрополітені, промисловому залізничному транспорті, відомчому транспорті та у сфері державного господарства та реалізації інфраструктурних проєктів); 3) за періодичністю проведення (плановий, позаплановий, рейдовий); 4) залежно від етапу проведення перевірки діяльності підконтрольного об'єкта (попередній, поточний та наступний) [22, с. 30].

З урахуванням викладеного може сміливо назвати ознаки адміністративно-правового забезпечення контролю на транспорті, серед яких: наявність сформованої нормативно-правової бази, що регулює адміністративно-правові аспекти транспортного контролю; визначене коло суб'єктів, відповідальних за здійснення контролю у межах їхньої компетенції; система адміністративно-правових механізмів, що забезпечують реалізацію прав та обов'язків учасників транспортного процесу; дотримання встановлених адміністративних процедур під час перевірок і контролю; обов'язковість виконання рішень уповноважених органів у сфері транспорту; застосування міжнародних стандартів безпеки та регулювання транспортної діяльності.

З урахуванням перелічених вище ознак адміністративно-правове забезпечення публічного контролю на транспорті доречно визначати як систему адміністративно-правових норм, інституційних механізмів та контрольних заходів, спрямованих на регулювання, реалізацію та ефективне здійснення державними, муніципальними та громадськими структурами повноважень щодо гарантування безпеки перевезень, забезпечення прав пасажирів і перевізників, попередження порушень транспортного законодавства та інтеграція національної транспортної системи до міжнародних стандартів контролю.

На підставі викладеного вбачаємо наступні перспективи адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті.

По-перше, глобалізація транспортних систем вимагає міжнародної координації та уніфікації правового регулювання, адміністративно-правове забезпечення організації публічного контролю на транспорті.;

По-друге, цифровізація транспорту потребує адаптації законодавства до нових технологій.

По-третьє, зростання вимог до безпеки та екологічності стимулює розробку нових стандартів та процедур контролю на транспорті.

Наявність ефективного адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті в Україні дозволяє: 1) чітко розмежувати компетенцію щодо вчинення окремих дій у сфері публічного контролю; 2) з'ясувати особливості функціонування публічного контролю; 3) виявити колізії адміністративно-правового забезпечення публічного контролю.

Підсумовуючи викладене, слід підкреслити важливість адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті, що виступає фундаментом його ефективного, прозорого та справедливого застосування та зумовлено наступними чинниками: 1) створенням нормативної основи регламентації прав, обов'язків та відповідальності учасників публічного контролю, включаючи контролюючі органи, суб'єкти господарювання та громадян; 2) забезпеченням уніфікованих підходів до виконання контрольних функцій і мінімізації ризиків правової невизначеності в регулюванні транспортних правовідносин; 3) встановленням адміністративно-правовими нормами процедур здійснення контролю, що сприяє гарантуванню законності та правопорядку в діяльності контролюючих суб'єктів; 4) гарантування захисту прав суб'єктів, які перебувають під контролем, і забезпечення прозорості діяльності органів влади дотриманням адміністративних процедур; 5) сприяння адміністративно-правовим забезпеченням налагодженню системної взаємодії між різними органами публічного контролю, уникаючи дублювання функцій і неефективного використання ресурсів; 6) встановленням завдяки правовому регулюванню механізмів звітності та моніторингу за діяльністю контролюючих органів; 7) можливостями адміністративно-правових механізмів своєчасно виявляти, аналізувати та мінімізувати ризики, які можуть виникнути в процесі функціонування системи публічного контролю; 8) адаптацією завдяки адміністративно-правовому забезпеченню національної системи контролю до міжнародних стандартів і угод, забезпечуючи інтеграцію в глобальні економічні та правові процеси; 9) наявністю законодавчо встановлених адміністративних процедур, що дозволяють оперативно впроваджувати

необхідні зміни та модернізувати систему контролю відповідно до нових викликів; 10) допомогою в оптимізації використання фінансових, матеріальних і людських ресурсів, спрямованих на забезпечення контролю; 11) створенням умов для досягнення балансу між державними інтересами, потребами суспільства та правами суб'єктів, які перебувають під контролем.

1.3. Зарубіжний досвід адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті: перспективи запозичення для України

Публічний контроль за дотриманням законодавства на транспорті є важливим аспектом забезпечення безпеки руху транспорту, захисту навколишнього середовища та ефективності транспортних систем у багатьох державах світу. Зарубіжний досвід в цій галузі є різноманітним, але можна виділити кілька ключових аспектів: наявність інституційної структури, спеціалізованих органів, відповідальних за контроль за безпекою на транспорті (наприклад, Управління безпеки транспортних засобів США (NHTSA), Агентство з безпеки польотів Європи (EASA) тощо), розподілу повноважень між різними органами: за видами транспорту (автомобільний, залізничний, повітряний, тощо), рівнем управління (центральный, регіональний) або функціями (контроль за технічним станом транспортних засобів, ліцензування перевізників тощо).

Необхідність використання зарубіжного досвіду як умови вдосконалення адміністративно-правового забезпечення публічного контролю за дотриманням законодавства на транспорті в Україні обумовлена євроінтеграційними прагненнями держави та визначенням сучасних механізмів, застосовуваних провідними державами світу, які можливо застосувати в Україні для удосконалення даного напрямку публічного контролю.

Окремі питання адміністративно-правового забезпечення публічного

контролю за додержанням законодавства на різних видах транспорту досліджували вітчизняні та іноземні вчені, серед останніх, наприклад, можна виділити роботи Bach T., Barcik J., Celiński I., Chester D., Cussen V., Czech P., Gao J., Sierpiński G., Staniek M., Wegrich K., Zhao J. та багатьох інших. Водночас, сучасних аналітичних досліджень зарубіжного досвіду щодо реалізації публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті та перспектив його впровадження в Україні недостатньо.

Впродовж останніх років уряди багатьох держав світу проводили ефективні реформи, спрямовані на підвищення ролі приватного сектора в забезпеченні об'єктів транспортної інфраструктури і транспортних послуг. Замість того, щоб усунути потребу в регулюванні, такі реформи зробили акцент на необхідності ефективного регулювання та розвитку регуляторних інститутів з ряду причин: наявність транспортних монополій; обмеження конкуренції на ринку транспортних послуг; існування асиметричної інформації між транспортними операторами та органами, які регулюють питання, пов'язані із функціонуванням транспорту; необхідність залучення приватних інвестицій в інфраструктурні об'єкти; необхідність розподілити ризики між приватним сектором та урядом. Аналіз досвіду розвинутих держав світу щодо здійснення публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті дозволяє виділити найбільш характерні напрямки розвитку цієї сфери, представлені в різних державах. Саме тому ми проаналізуємо у даній роботі досвід розвитку здійснення такого контролю на прикладі деяких держав, зокрема, Сполучені Штати Америки (далі – США), Федеративна Республіка Німеччина (далі – Німеччина), Королівство Швеція (далі – Швеція) та Японська держава (далі – Японія). Акцентуємо на окремих позитивних досягненнях системи контролю за додержанням законодавства на транспорті в цих державах.

Так, США має одну з найрозвиненіших систем контролю за безпекою на транспорті, що включає в себе різноманітні федеральні та штатні агентства. Міністерство транспорту США (USDOT або DOT) є одним з виконавчих

департаментів федерального уряду США. Його очолює міністр транспорту, який підпорядковується безпосередньо президенту США та є членом кабінету Президента США. Міністерство має розгалужену систему на рівні держави та штатів [43].

Також варто наголосити, що заходи контролю за транспортом в США визначені відповідними документами – це стратегії, які зменшують пов’язане з транспортом забруднення повітря, викиди парникових газів і споживання палива шляхом зменшення пробігу транспортних засобів і покращення роботи доріг. Використання транспортних засобів можна зменшити за допомогою менш забруднюючих транспортних засобів, таких як громадський транспорт, і стратегій, які зменшують потребу в поїздках на транспортних засобах, таких як дистанційна робота. Заходи контролю за транспортом зосереджуються на тому, щоб зробити подорожі більш ефективними шляхом ретельного управління транспортною системою. У цих документах описано, як різні заходи контролю за транспортом можуть зменшити попит на паливо, зменшити викиди парникових газів і місцеві забруднювачі повітря, а також зменшити витрати на інфраструктуру та проїзд для громади, жителів і місцевих підприємств. Такі документи призначені для використання міськими планувальниками, місцевими транспортними менеджерами та агентствами, мерами та міськими радами, міськими плановими організаціями, регіональними плановими агентствами та роботодавцями [44].

Зокрема, в США на місцевому рівні популярним є такий інструмент публічного контролю, як програма «Сусід-до-сусіда» (Neighborhood Watch), яка дозволяє мешканцям кварталу співпрацювати з місцевою поліцією для запобігання злочинності та порушень правил дорожнього руху [45].

Слід зазначити, що у Сполучених Штатах функціонує модель незалежного авіаційного регулятора – Федерального управління цивільної авіації США (Federal Aviation Administration, FAA). Це агентство виконує ключову роль у сфері авіаційної безпеки, регулювання повітряного руху та сертифікації повітряних суден і екіпажів. До речі американська модель

регулювання авіації забезпечує високу автономність FAA, що сприяє ефективному контролю та впровадженню сучасних авіаційних стандартів на національному рівні.

Хоча FAA формально входить до складу Міністерства транспорту США (United States Department of Transportation, DOT), на практиці вона діє як автономний регулятор. Це пояснюється тим, що всі її повноваження, включаючи функції управління, ліцензування та контролю, визначаються Конгресом США, який є вищим законодавчим органом країни. Голова FAA призначається Президентом США і затверджується Сенатом, що підкреслює високу ступінь автономії агентства. Відповідно, FAA дотримується лише тих загальних директив Міністерства транспорту, які стосуються транспорту в цілому, а не окремо авіаційної сфери. У зв'язку із цим FAA відповідає за:

- розробку та впровадження стандартів безпеки авіації для комерційних і приватних авіаперевезень;

- керування повітряним рухом через Національну систему управління повітряним простором (National Airspace System, NAS);

- ліцензування пілотів та сертифікацію літаків відповідно до авіаційних норм;

- контроль за дотриманням екологічних вимог в авіації, включаючи рівень шуму та викиди в атмосферу;

- розслідування авіаційних інцидентів у співпраці з Національною радою з безпеки на транспорті (National Transportation Safety Board, NTSB) тощо.

На відміну від багатьох інших країн, де авіаційні регулятори підпорядковуються безпосередньо уряду або міністерству інфраструктури, FAA має вищий статус у виконавчій ієрархії США. Це означає, що агентство самостійно формує та запроваджує правила, які мають юридичну силу на національному рівні. У питаннях регулювання цивільної авіації в США діє децентралізована система управління, де окремі департаменти займаються специфічними завданнями:

- транспортна безпека авіації перебуває у віданні Адміністрації

транспортної безпеки (TSA);

розслідування авіакатастроф веде NTSB, яка працює незалежно від FAA; регулювання космічної діяльності FAA здійснює через свій Комерційний відділ космічних перевезень (Office of Commercial Space Transportation, AST) [46, с. 93-94; 47].

Варто відмітити, що Європейський Союз (далі – ЄС) так само має одну з найрозвиненіших систем публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті в світі. Ця система базується на кількох ключових принципах:

- єдиний транспортний простір, створення якого передбачає гармонізацію законодавства, стандартів та процедур у всіх державах-членах, що відповідно полегшує переміщення людей і товарів та забезпечує високий рівень безпеки;
- принцип взаємного визнання полягає в тому, що сертифікати та ліцензії, видані в одній державі-члені, дійсні на території всього ЄС;
- співпраця національних органів. Національні органи транспортного контролю тісно співпрацюють між собою та з Європейською Комісією для забезпечення ефективного контролю;
- важлива роль громадськості. Зокрема, громадяни ЄС активно реалізують своє право повідомляти про порушення законодавства на транспорті та брати участь у розробці транспортної політики.

Варто відмітити, що Європейська Комісія відіграє ключову роль у координації транспортної політики ЄС. Вона розробляє законодавчі акти, моніторить їх виконання, а також фінансує проекти, спрямовані на підвищення безпеки на транспорті.

Тобто, системи публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті в різних державах ЄС можуть мати свої особливості, пов'язані з національним законодавством та традиціями. Однак, всі вони базуються на єдиних європейських принципах і спрямовані на забезпечення високого рівня безпеки та якості транспортних послуг.

Варто відзначити, що Німеччина відрізняється високим рівнем

організації транспортної системи та суворим дотриманням правил руху на транспорті.

Наприклад, Служба дорожньої інспекції Федерального управління логістики та мобільності Німеччини, проводячи перевірки понад 500 000 вантажівок і автобусів на рік, робить важливий внесок у підвищення безпеки дорожнього руху та захисту навколишнього середовища, а також у захист ринкових правил автомобільного транспорту. Інспектори мають право зупиняти та оглядати вітчизняні та іноземні автотранспортні засоби, що використовуються для перевезення вантажів, а також автобуси. Для мобільних перевірок це робиться шляхом позначення транспортних засобів до найближчої стоянки або, для стаціонарних перевірок на федеральних автомагістралях Німеччини, шляхом їх зупинки на місцях відпочинку та паркування. Крім того, Служба придорожньої інспекції проводить контроль на федеральних і заміських дорогах [48].

Також зауважимо, що в Німеччині запроваджені адаптивні системи керування мережею транспорту, найсучаснішою з яких є Sitraffic MOTION (метод оптимізації сигналів трафіку в мережах, керованих онлайн), яка під час роботи надсилає контролерам адаптовані плани сигналів кожні 10-20 хвилин. Основна відмінність Sitraffic MOTION від таких систем, як SPOT/UTOPIA та SCOOT полягає в тому, що посекундне керування групами сигналів відокремлено від рівня адаптивного керування; метод керування мережею використовує дані, які передаються кожні 1-2 хвилини. Адаптація контролерів лише кожні 10-20 хвилин дозволяє вносити деякі важливі зміни в структуру та алгоритми методів керування мережею: немає потреби в посекундній оцінці умов руху; відсутні вимірювання детектора можна замінити усередненими значеннями; і є достатньо процесорного часу для запуску розширених алгоритмів для оптимізації координації по всій мережі [49].

Найбільш успішною в Німеччині є практика регулювання та контролю залізничних перевезень, адже ця країна однією з перших серед країн ЄС виконала вимогу законодавства ЄС про відмежування надання послуг із

залізничних перевезень від управління залізничною інфраструктурою. Найбільш важливими моментами реформи німецьких залізниць є: – створення організаційної структури, що дала змогу об'єднаній системі залізничного транспорту ефективно подолати наявні недоліки системи і забезпечити незалежне і відповідальне керівництво системою залізничного транспорту в майбутньому; – вибір правової форми акціонерної компанії як найбільш ефективної з управлінського погляду; – чіткий поділ державних і комерційних функцій, а саме відповідальність держави повинна обмежуватися державним сектором, і функції, які виконуються в загальних інтересах, повинні здійснюватися на договірній основі. Держава за собою залишила функцію регулювання та технічного контролю залізничного сектору, має гарантувати конкуренцію в галузі та утримувати на необхідному рівні стан інфраструктури, впроваджувати інноваційні проекти для розвитку галузі [50; 51, с. 161].

Швеція також застосовує інноваційні підходи до управління рухом транспорту та безпекою, такі як системи інтелектуальних транспортних систем.

Зокрема, у 2024 році шведська транспортна адміністрація, Trafikverket, обрала Kapsch TrafficCom для повної заміни національної централізованої системи контролю та моніторингу світлофорів. Цей проект є ключовим кроком у розвитку системи управління дорожнім рухом у Швеції. Компанія отримала контракт на впровадження та обслуговування нової національної централізованої системи контролю та моніторингу сигналів світлофора, яка з'єднує світлофорні об'єкти Trafikverket по всій Швеції. Kapsch TrafficCom впроваджує свій інноваційний, сучасний продукт EcoTrafiX™ Command і адаптує його до скандинавського RSMP-протоколу. Такі управлінські рішення уряду Швеції впливають на ефективність і надійність шведської централізованої системи контролю та моніторингу світлофорів за допомогою передової технології, яка інтегрується з існуючою інфраструктурою Trafikverket [52].

Інноваційні інструменти застосовуються і під час управління повітряним

рухом цивільної та військової авіації Швеції. Наприклад, LFV є державним підприємством, яке спеціалізується на управлінні повітряним рухом цивільної та військової авіації, а також надає пов'язані із цим послуги. Диспетчери підприємства щодня керують приблизно 2000 літаками в повітряному просторі Швеції. LFV був першим у світі, хто запровадив дистанційне обслуговування повітряного руху, що сприяє цифровізації в цій сфері та впливає на розвиток європейського повітряного простору через співпрацю в організаціях та альянсах [53].

На необхідності комплексного розв'язання проблем створення системи управління безпекою (Safety Management System, SMS) у сфері транспорту через поєднання можливостей публічного контролю наголошують вчені різних країн та різних напрямів роботи транспортних систем. Аналізуючи ідентифікацію загроз, оцінку ризиків аварій вони пропонують модель управління та контролю безпекою транспорту, яка дозволить мінімізувати потенційні загрози та підвищити рівень безпеки транспортних систем. Мова йде насамперед про критично важливі об'єкти (аеропорти, залізничні вузли, великі транспортні підприємства тощо), які повинні мати інформаційно-аналітичні системи моніторингу загроз, що включатимуть аналіз попередніх аварій, технічних несправностей та інших подій з метою усунення повторення подібних ситуацій, виявлення потенційно небезпечних місць і факторів, які можуть призвести до аварій, та розробка заходів із їх усунення, використання статистичних та математичних моделей для оцінки потенційних ризиків та запобігання аваріям ще до їх виникнення. З огляду на це зарубіжні вчені вказують, що безпека транспорту залежить від ефективної системи управління ризиками та проактивних методів оцінки загроз, яка передбачає створення уніфікованої бази даних для збору та аналізу інформації про аварії та потенційні загрози, використання автоматизованих систем моніторингу, які поєднують дані з різних транспортних підсистем (залізниця, авіація, автомобільний транспорт), запровадження нових стандартів аналізу ризиків шляхом створення методики класифікації загроз з визначенням рівнів ризиків

та заходів із їх зниження, впровадження систем попередження аварій на основі аналізу поведінки водіїв, пасажирів та інфраструктури, визначення чітких юридичних вимог до транспортних компаній щодо управління ризиками, гармонізації стандартів безпеки в рамках міжнародних угод (ЄС, ООН), використання інноваційних технологій аналізу великих даних (Big Data), штучного інтелекту (AI) та автоматизованих систем контролю для прогнозування аварій та інших інцидентів на транспорті тощо [54; 55; 56; 57].

Також акцентуємо увагу на реалізації контролю за додержанням законодавства на транспорті в Японії, яка відома своєю ефективністю та безпекою транспортної системи, що досягається завдяки суворим вимогам до водіїв та технічного стану транспортних засобів. Японія лідирує у світі за прогресом транспорту. Держава надає пріоритет ефективним і стійким рішенням для подорожей. Мультиmodalний транспорт в Японії відіграє вирішальну роль у міському плануванні. Цей підхід об'єднує різні види транспорту для покращення зв'язку. Ця система включає автобуси, потяги та метро. Відстеження в режимі реального часу та автоматичне оформлення квитків підвищують ефективність. Системи інформації про пасажирів забезпечують зручність для користувачів. Залізничний транспорт домінує в міському транспорті японських міст. Інтеграція різних режимів покращує підключення. Мультиmodalний транспорт в Японії пропонує численні переваги: покращене сполучення між містом і селом; підвищення ефективності мереж громадського транспорту; скорочення часу в дорозі пасажирів; покращена доступність для всіх демографічних груп. Глобальні тенденції мультиmodalного транспорту демонструють зсув у бік стійких рішень. Багато країн зосереджуються на скороченні викидів вуглецю. Японія лідирує в цьому глобальному контексті. Висока частка залізниць у виді транспорту в Японії становить 33%. Цей відсоток перевищує інші міста світу. Частка громадського транспорту Токіо досягає 36%. Уряд і промисловість співпрацюють, щоб покращити мобільність [58].

Останні інновації демонструють відданість Японії цій концепції.

Прикладом цього є розвиток інтелектуальних транспортних систем. Очікується, що до 2030 року ринок японської мобільності як послуги (MaaS) досягне 6,3 трильйона ієн. Таке зростання підкреслює важливість мультимодальних рішень. Нова політика та технологічні інновації рухають прогрес, адже Японія використовує досвід транспортних технологій; впроваджує мобільність як послуги (MaaS), що покращує взаємодію з користувачем; реалізує партнерство між урядом і приватним сектором, що сприяє інноваціям; Японія встановлює орієнтири для глобальних транспортних стратегій [58].

Японія є лідером у галузі розробки та впровадження передових автоматизованих систем управління та контролю транспорту, вже досягнувши рівня інтелектуальних транспортних технологій. Окрім Японії, країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону також активно інвестують у розвиток транспортних систем управління. Водночас у деяких австралійських містах для зонального регулювання транспортних потоків застосовується система SCATS, яка часто інтегрується з іншими підсистемами для більш ефективного контролю безпеки та комфортності перевезень [16, с. 99].

Аналіз зарубіжного досвіду свідчить про те, що ефективний публічний контроль за дотриманням законодавства на транспорті є складним процесом, який вимагає комплексного підходу. Важливими елементами такої системи є:

- чітке нормативне регулювання: закони та підзаконні акти мають бути чіткими, зрозумілими та відповідати сучасним вимогам;
- ефективна система контролю, яка дозволяє оперативно виявляти та припиняти порушення законодавства;
- прозорість та підзвітність діяльності контролюючих органів для громадськості;
- активна співпраця різних суб'єктів: правоохоронні органи, перевізники, громадські організації та інші зацікавлені сторони;
- застосування сучасних технологій дозволяє підвищити ефективність контролю та оперативність реагування на порушення.

Грибан М.М. акцентує увагу на важливій ролі міждержавних утворень у забезпеченні транспортної безпеки, адже саме уніфікація відповідних стандартів і правил дозволяє зменшити кількість відповідних порушень у разі переміщення на автомобільному транспорті територією іншої країни, що є досить поширеним явищем у сучасному глобалізованому та динамічному просторі [59].

Зарубіжний досвід демонструє, що ефективний публічний контроль за додержанням законодавства на транспорті є важливим фактором підвищення безпеки на транспорті та зниження кількості аварій. Україна має значний потенціал для вдосконалення своєї системи контролю, використовуючи досвід інших держав та впроваджуючи сучасні технології.

Незважаючи на значні досягнення, система публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті в світі все ще має ряд викликів, таких як: зростання обсягу транспортних перевезень, емерджентні технології (поява нових технологій, таких як автономні транспортні засоби, вимагає розробки нових правил та процедур), трансгранична злочинність. Відповідно, система контролю за додержанням законодавства на транспорті в світі також не є сталою, а потребує постійної адаптації до нових умов, удосконалення механізмів співпраці між правоохоронними органами різних держав для боротьби з трансграничною злочинністю у сфері транспорту. Крім того, варто наголосити, що для світової спільноти нагальними перспективами розвитку у сфері здійснення заходів контролю за додержанням законодавства на транспорті є їх постійне удосконалення, орієнтоване на подальшу цифровізацію, використання штучного інтелекту та розширення міжнародного співробітництва.

Важливим напрямом міжнародної транспортної політики є інвестиції в транспортний сектор та безпеку руху транспортних засобів, що підтверджує до речі звіт FIA Foundation 2015 року «Розрив глухого кута», підготовлений Social Finance та Impact Strategist. У ньому наголошується, що соціальні облігації впливу та інші інноваційні фінансові механізми можуть залучати нові

джерела фінансування, особливо з приватного сектора. Крім того, у країнах із низьким рівнем доходу розвиткові облігації можуть допомогти реалізовувати ініціативи у сфері охорони здоров'я та транспортної безпеки. Згідно з дослідженням Social Finance/Impact Strategist, важливо не лише залучати фінансування, а й створювати проєкти відповідно до вимог приватних інвесторів, забезпечуючи прозоре управління коштами та чітку оцінку соціального впливу. Новий етап досліджень в Австралії та Камбоджі підтверджує, що такий підхід може бути ефективним на глобальному рівні. Важливою проблемою є інтеграція питань безпеки транспортних потоків у ширший контекст екологічної та соціальної політики. Зокрема, ініціатива Світового банку «Сталий мобільний транспорт для всіх», представлена на Climate Action Summit 2016, підкреслює взаємозв'язок між безпекою транспорту, рівнем викидів CO₂ і загальною якістю міської мобільності. Паризька кліматична угода 2015 року, як і Глобальні цілі сталого розвитку, визначає транспорт як ключову сферу міжнародної політики. Важливо довести, що низький рівень безпеки транспортного обслуговування населення будь-якої країни є наслідком загальної дисфункції транспортної системи та що існують комплексні рішення для одночасного вирішення екологічних і безпекових проблем. Одним із ключових напрямів роботи FIA Foundation є охорона здоров'я дітей. У 2016 році була започаткована Глобальна ініціатива з охорони здоров'я та мобільності дітей за участю ЮНІСЕФ, ЮНЕП, Інституту світових ресурсів, організації «Врятуй дітей» та Інституту розвитку за кордоном. Ініціатива охоплює заходи щодо покращення інфраструктури (тротуари, пішохідні переходи), забезпечення безпечного шкільного транспорту, регулювання швидкості та дотримання правил дорожнього руху. Важливо поєднувати ці заходи із складовими транспортної політики щодо якості повітря, профілактики неінфекційних захворювань, розвитку комфортних міст і сприяння активній мобільності. Попри те, що структурні реформи вимагають часу, деякі заходи можуть бути впроваджені негайно. Всесвітня організація охорони здоров'я (ВООЗ) розробила пакет рекомендацій

для країн, що включає контроль швидкості, вдосконалення дорожнього проектування, підвищення безпеки транспортних засобів відповідно до стандартів ООН, облаштування пішохідної інфраструктури, збільшення рівня використання ременів безпеки та мотошоломів, а також посилення контролю за водінням у стані алкогольного сп'яніння. Ці кроки можуть суттєво знизити рівень дорожньо-транспортного травматизму та сприяти загальному підвищенню безпеки транспортних потоків [60].

Ще одним принциповим моментом, як наголошують зарубіжні вчені, залишається необхідність регулювання безпеки на транспорті через «ланцюг відповідальності». Зокрема традиційні підходи до регулювання безпеки на транспорті переважно зосереджувалися на водіях та їхніх роботодавцях, залишаючи поза увагою інших учасників транспортного процесу (відправників, виробників, операторів тощо). Концепція «ланцюга відповідальності» передбачає саме покладання юридичних обов'язків не лише на водіїв, а й на всіх учасників транспортного процесу, які впливають на безпеку руху транспортних потоків та системи транспорту загалом. Таке регулювання через застосування комплексної системи відповідальності дає змогу розширити сферу застосування правил безпеки руху та сприяє запобіганню порушенням на транспорті. Австралійський вчений Ричард Джонстоун слушно вказує на те, що раніше законодавство, орієнтоване на безпеку праці та дорожній рух, не враховувало комплексного характеру ризиків у транспортній галузі, штрафні санкції були недостатньо ефективними, оскільки вони не забезпечували належного рівня загальної та спеціальної превенції, а фокус на індивідуальній відповідальності водіїв призводив до того, що системні причини небезпечної поведінки залишалися поза увагою фахівців транспортної галузі. У зв'язку із цим на законодавчому рівні було запроваджено загальні обов'язки для роботодавців, що включають забезпечення безпечних умов праці для працівників і третіх осіб, розроблено модель «загальних зобов'язань» для всіх учасників транспортного процесу, що дозволяє регулювати поведінку не лише водіїв, а й операторів, замовників,

вантажовідправників тощо, запроваджено нові санкції, включаючи можливість призупинення ліцензій, примусового виконання заходів із підвищення безпеки та відповідальності корпорацій, запропоновано нову модель відповідальності для підприємств, які мають вплив на безпеку дорожнього руху, окрім традиційних штрафів, впроваджено механізми стимулювання дотримання норм безпеки через систему моніторингу та звітності, запропоновано інтеграцію законодавчих норм у сфері транспорту з загальними положеннями законодавства про охорону праці, передбачено надання ширших повноважень інспекторам, включаючи право перевіряти транспортні засоби та офісні приміщення, вимагати документи та накладати адміністративні санкції, удосконалено механізм контролю через запровадження нових технологій, що дають змогу збирати та аналізувати дані про дотримання норм безпеки. Впровадження комплексного підходу до регулювання безпеки на транспорті шляхом засосування концепції «ланцюга відповідальності» стало важливим кроком у розвитку сучасного австралійського законодавства про транспортну безпеку. Воно дозволило враховувати вплив різних учасників процесу на дотримання правил безпеки, що сприяло зменшенню кількості аварійних подій, транспортних катастроф та підвищенню рівня відповідальності за їх наслідки. Також нові механізми юридичної відповідальності, що включають не лише штрафи, а й обов'язкові коригувальні заходи, суттєво підвищують ефективність правозастосування в австралійській системі транспортного обслуговування населення, контролюючі органи отримують більше повноважень для перевірки дотримання вимог безпеки та впровадження запобіжних заходів на транспорті [61].

В Україні в грудні 2024 року Кабінетом Міністрів України прийнято Національну транспортну Стратегію України на період до 2030 року [62], яка визначає напрями відновлення та розвитку у сферах автомобільного, міського електричного, залізничного, морського та внутрішнього водного, авіаційного транспорту, дорожнього господарства, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, безпеки на

транспорті, використання повітряного простору України, альтернативних видів палива на транспорті, надання послуг поштового зв'язку, а також у сфері розвитку, будівництва, реконструкції, ремонту, облаштування та модернізації пунктів пропуску через державний кордон, їх утримання та експлуатації, інших суміжних сферах галузі транспорту. Метою Національної транспортної Стратегії України на період до 2030 року є відновлення транспортної системи, яка постраждала внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України, на якісно вищому рівні, подальша її розбудова відповідно до політики та стандартів ЄС, зокрема вимог сталої, інклюзивної та стійкої до криз мобільності транспорту, інтеграція до транспортної мережі ЄС та світової транспортної мережі, досягнення здатності забезпечити належний рівень безпеки руху, задовольнити потреби населення та бізнесу в транспорті та мобільності, сприяти обороноздатності держави, а також конкурентоспроможності та стійкості національної економіки [62]. Відповідно, можна стверджувати, що національні пріоритети України зміщені в бік відновлення транспортної сфери, що не може не заважати впровадженню зарубіжного досвіду. Однак, важливим є очевидний проєвропейський вектор Стратегії, який безпосередньо може бути реалізований шляхом використання зарубіжного досвіду у вказаній сфері.

На основі узагальнення зарубіжного досвіду адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті крізь призму критичного аналізу слід вказати на шляхи можливого запозичення його для України, зокрема в частині:

- 1) широкого впровадження автоматизованих систем контролю транспорту через використання прикладів країн Європейського Союзу, таких як Німеччина або Нідерланди, де широко застосовуються автоматизовані системи моніторингу (наприклад, електронні тахографи, GPS-трекери) для контролю руху та дотримання правил перевезень; запровадження систем зчитування номерних знаків на дорогах для контролю за перевантаженням транспортних засобів;

2) використання підходу Великої Британії, який зосереджується на системному моніторингу суб'єктів транспортної галузі із високим ризиком порушень, зменшенні адміністративного тиску на добросовісних перевізників, що дозволяє державі зосередитися на найбільш проблемних сферах;

3) адаптації досвіду Естонії, яка створила інтегровані електронні системи для координації діяльності контролюючих на транспорті органів та обміну даними між ними;

4) широкого використання скандинавського досвіду, де громадськість активно долучається до моніторингу роботи транспортної системи, наприклад, через онлайн-сервіси для подання скарг на порушення перевізників;

5) застосування практики США, де державні інспектори проходять регулярну перепідготовку для адаптації до нових викликів і технологій транспортної сфери, впровадження програм обміну досвідом з іноземними партнерами для підвищення компетенцій українських фахівців;

6) застосування підходу Франції, де обов'язковою є публікація звітів про результати перевірок, що підвищує довіру до контролюючих органів і сприяє зменшенню корупційних ризиків на транспорті; запровадження інструментів онлайн-моніторингу для відкритого доступу громадян до інформації про роботу транспортної системи;

7) вивчення досвіду Канади, яка спростила процедури ліцензування та перевірок через запровадження єдиних електронних реєстрів;

8) використання німецького досвіду стимулювання переходу на електротранспорт та впровадження програм державного фінансування для модернізації транспортного парку, організації контролю за дотриманням екологічних норм у великих містах через інтегровані системи моніторингу;

9) використання міжнародних інформаційних систем для обміну даними щодо перевезень і порушень (наприклад, TACHOnet для контролю тахографів);

10) поступове правове врегулювання галузі безпілотного транспорту (для прикладу, Німеччина встановила вимоги до безпеки та запустила пілотні

AUV-проекти, а Китай запровадив податкові пільги та субсидії для R&D) тощо.

Висновки до Розділу 1

Узагальнюючи загальнотеоретичні основи організації публічного контролю на транспорті, можна зробити такі висновки:

1. З'ясовано сутність транспорту як об'єкта публічного контролю, що має низку особливостей, які визначають специфіку його правового регулювання: 1) він відіграє критичну роль у забезпеченні суспільних потреб, економічного розвитку та національної безпеки, що обумовлює необхідність державного нагляду та контролю; 2) діяльність транспорту пов'язана з підвищеним рівнем ризику для життя і здоров'я громадян, охорони довкілля та забезпечення громадського порядку, що вимагає застосування жорстких нормативних стандартів, ліцензування, сертифікації та відповідальності учасників транспортного процесу; 3) міжгалузевий характер транспортної сфери передбачає взаємодію публічного та приватного секторів, що відображається у балансі державного регулювання, правових обмежень та комерційної ініціативи. Це сприяє впровадженню комплексних правових механізмів контролю, зокрема через органи державної влади, місцевого самоврядування та окремі інституції громадянського суспільства, а також міжнародні нормативні акти.

2. Визначено особливості адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті, які полягають у його: комплексності, адже охоплює широкий спектр правових норм, що регулюють різні аспекти транспортної діяльності; диференціації організаційно-правового впливу, оскільки враховує особливості різних видів транспорту (автомобільний, залізничний, повітряний, морський та річковий, тощо); динамічності контрольно-наглядових засобів, зімст та функціонаольн спрямування яких постійно розвивається у зв'язку зі змінами в транспортній галузі та суспільних відносинах; міжгалузевому характері, взаємодіючи з

іншими галузями права (цивільним, адміністративним, кримінальним тощо).

3. Адміністративно-правове забезпечення публічного контролю на транспорті визначено як систему адміністративно-правових норм, інституційних механізмів та контрольних заходів, спрямованих на регулювання, реалізацію та ефективне здійснення державними, муніципальними та громадськими структурами повноважень щодо гарантування безпеки перевезень, забезпечення прав пасажирів і перевізників, попередження порушень транспортного законодавства та інтеграція національної транспортної системи до міжнародних стандартів контролю.

4. Дістало подальшого розвитку теоретичне обґрунтування зарубіжного досвіду адміністративно-правового забезпечення контролю за дотриманням законодавства на транспорті та сформульовано заходів щодо його запозичення в Україні.

РОЗДІЛ 2

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ ОРГАНІЗАЦІЇ ПУБЛІЧНОГО КОНТРОЛЮ НА ТРАНСПОРТІ

2.1. Нормативне забезпечення організації публічного контролю на транспорті

В умовах перманентних викликів та загроз національній безпеці української держави особливого значення набуває забезпечення ефективного контролю за дотриманням законодавства на транспорті. Важливим елементом цього процесу є вдосконалення нормативно-правової бази, її адаптація до міжнародних стандартів транспортного обслуговування населення, а також гармонізація з європейським законодавством у межах інтеграційного процесу України з ЄС. Чітко визначені механізми контролю за виконанням вимог транспортного законодавства сприяють забезпеченню безпеки перевезень, підвищенню якості транспортних послуг і зниженню рівня правопорушень у цій сфері.

Ефективна система контролю за дотриманням правових норм на транспорті є запорукою стабільного функціонування галузі та розвитку її інфраструктури. Належним чином врегульовані законодавчі процедури контролю сприяють зменшенню кількості порушень транспортного законодавства, забезпечують прозорість перевірок та створюють сприятливі умови для підвищення конкурентоспроможності українських транспортних компаній. Крім того, чітко визначені правила контролю допомагають оптимізувати використання ресурсів галузі та забезпечують додаткові надходження до бюджету держави.

Держава, використовуючи свої законодавчі та виконавчі структури, органи місцевого самоврядування та інші інституції публічного управління, визначає та юридично закріплює вимоги, стандарти й регулятивні норми, що

впливають на різні сфери суспільного життя, зокрема на транспортну галузь. Встановлені правила (наприклад, щодо дорожнього руху, авіаційного транспорту, морського та внутрішнього водного транспорту, залізничного транспорту тощо) відображаються у нормативних актах, які набувають юридичної сили через закони та підзаконні акти. Основна мета такого регулювання – забезпечення чіткої організації транспортного обслуговування населення та розвитку якісної комунікаційної інфраструктури.

Деякі вчені цілком слушно наголошують на тому, що всі операції, які здійснюються в процесі провадження контрольних дій, повинні бути впорядковані та окреслені в нормативних актах, інших документах обов'язкового характеру, технологічних схемах, правилах, що визначають правову основу та послідовність дій контролерів, а також повноваження та процедуру захисту своїх прав, прав об'єктів контролю (у разі незгоди їх з результатами або формами чи методами контролю). Саме від розгалуженості та якості системи норм права, які закріплюють форми, методи, напрямки та принципи контролю, повноваження контролюючих органів, значною мірою залежить стан визначеності справ у досліджуваній сфері державного управління [33, с. 310-311]. Іншими словами реалізація контролю на транспорті має ґрунтуватися на нормативно-правових засадах, що визначають єдині вимоги до здійснення цього виду контролю і, кінець-кінцем, забезпечують системність та одноманітність контрольної діяльності в досліджуваній сфері.

Завдяки нормативно-правовому регулюванню забезпечується впорядкований державний вплив на суспільні відносини у транспортній сфері шляхом:

- визначення прав і обов'язків учасників транспортних правовідносин, що сприяє їх упорядкованому функціонуванню;
- прийняття нових правових норм і обґрунтованих рішень для впорядкування перевезень пасажирів і вантажів різними видами транспорту та оцінки ефективності їх застосування;

- формування оптимальних алгоритмів поведінки учасників ринку транспортних послуг;
- забезпечення безконфліктного виконання прав та обов'язків у сфері транспортних перевезень відповідно до державних та міжнародних потреб транспортного обслуговування населення;
- сертифікації транспортних засобів, вантажів та процесів перевезення, визначення відповідальності сторін за невиконання транспортних зобов'язань та правил безпеки руху транспортних засобів;
- здійснення контролю за дотриманням правил, норм і стандартів безпеки транспортних перевезень, зокрема при перевезенні небезпечних вантажів, щоб уникнути екологічних та інфраструктурних ризиків;
- використання нормативних механізмів для розвитку транспортної галузі;
- застосування заходів переконання, правового примусу та юридичної відповідальності до порушників транспортного законодавства;
- впровадження ефективних методів державного впливу на транспортну діяльність та роботу інфраструктури [63, с. 97].

Система нормативно-правових актів, що регулюють транспортний сектор, включає сукупність законів, підзаконних актів, нормативно-технічних та методичних документів, які визначають порядок здійснення контролю за дотриманням встановлених норм і стандартів. Ці документи регламентують правові відносини між суб'єктами транспортної діяльності, встановлюють права та обов'язки перевізників і державних органів контролю, а також визначають заходи відповідальності за порушення законодавства у сфері транспорту [64].

Основу більшості документів регулювання відносин на транспорті складають норми адміністративного права, що є активним організуювальним і скеровувальним елементом транспортного комплексу. Це пояснюється деякими обставинами, адже:

по-перше, нормами адміністративного права регульовано найзначнішу за

обсягом частину суспільних відносин у сфері транспорту. Їх витоками є закони і підзаконні акти, що визначають статус суб'єктів безпеки та інших учасників суспільних відносин у зазначеній сфері, правила поведінки, заборони, що забезпечують безпеку для життя, здоров'я, майна людей, відповідальність за діяння проти громадської безпеки тощо;

по-друге, коло суб'єктів адміністративно-правової діяльності щодо забезпечення якісної та безпечної роботи транспорту є значно ширшим, аніж кримінально-правової, оперативно-розшукової, цивільно-правової діяльності у відповідній сфері;

по-третє, суб'єкти забезпечення безпеки руху транспорту реалізують свої повноваження в межах відносин влади-підкорення, в яких можна постерегти юридичну нерівність їх учасників;

по-четверте, на основі норм адміністративного права здійснюється відомчий контроль щодо підтримання безпеки функціонування транспорту [19, с. 79-80].

Адміністративно-правові норми, відіграючи ключову роль у регулюванні відносин на транспорті, встановлюють, насамперед, загальнообов'язкові правила поведінки учасників транспортного процесу, забезпечують належний державний контроль та визначають юридичну відповідальність за порушення транспортного законодавства. Вони спрямовані не лише на забезпечення безпеки руху, але й на охорону навколишнього середовища, належну організацію роботи транспорту та взаємодію між державними органами, що здійснюють контроль у цій сфері. Такі норми містяться в численних нормативно-правових актах, про які мова піде далі.

Вертикальна структура транспортного законодавства України ґрунтується на ієрархічній системі нормативних актів. Основу цієї системи становить Конституція України, яка виступає головним джерелом транспортного права та визначає загальні юридичні принципи його розвитку [65].

Попри значущість Конституції України як основного нормативно-

правового акту у сфері регулювання суспільних відносин на транспорті, ключова роль у правовому регулюванні контролю на транспорті належить міжнародним документам, якими встановлено єдині стандарти безпеки, екологічних норм, прав пасажирів і вимог до перевізників тощо. До речі, імплементація норм ЄС у законодавство України є важливим кроком до європейської інтеграції. Це складний процес, що передбачає масштабні реформи в різних сферах, зокрема у транспортній галузі. Важливими напрямками змін є розвиток інфраструктури, підвищення безпеки перевезень, захист прав пасажирів і підвищення кваліфікації працівників. У межах Угоди про асоціацію Україна зобов'язалася впровадити близько 54 директив і регламентів ЄС, що регулюють транспортний сектор. Це можливо як через ухвалення законів у Верховній Раді, так і через підзаконні акти уряду та виконавчих органів. Однак наразі виконано лише 58% зобов'язань у цій сфері, що є одним із найнижчих показників серед усіх розділів угоди.

У той же час, слушними є міркування вчених, які підкреслюють важливу роль міжнародних актів у формуванні та реалізації державної транспортної політики будь-якої країни, зокрема й України, яка орієнтується на інтеграцію з ЄС через розвиток транспортних зв'язків. Саме ці документи встановлюють єдині стандарти правового регулювання транспортної сфери, забезпечуючи узгодженість національного законодавства з міжнародними нормами. Вони визначають основні принципи, на яких має ґрунтуватися національне транспортне право, і є ключовим інструментом правового регулювання галузі [66].

Впровадження норм ЄС у транспортній сфері відкриває нові перспективи для розвитку ринку транспортних послуг в Україні. Створення оновленої правової бази сприятиме підвищенню рівня безпеки руху транспортних засобів та посиленню контролю за технічним станом транспорту. В основному законодавство України враховує значну частину вимог актів права ЄС, проте законодавство України потребує подальшого удосконалення з метою забезпечення повної імплементації актів ЄС, що

підлягають імплементації на даний час. Зокрема пріоритетними напрямками імплементації норм ЄС у транспортній сфері України наразі вважаються такі:

1) у сфері дорожнього транспорту для гармонізації українського законодавства з нормами ЄС необхідно повністю імплементувати акти, що стосуються: використання тахографів; запровадження системи плати за користування дорогами та дорожніх зборів; підвищення безпеки дорожнього руху; посилення контролю за технічним станом транспортних засобів. Насамперед, мова йде про Директиву Ради №92/6/ЄЕС, яка вимагає обов'язкового встановлення пристроїв обмеження швидкості для автобусів та вантажівок. Виконання цієї директиви в Україні допоможе зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод і підвищити рівень безпеки на дорогах. Зменшення швидкості на дорогах також сприятиме збереженню дорожнього покриття та зниженню викидів CO₂, що стане важливим кроком у напрямку охорони довкілля [67];

2) у сфері функціонування залізничного транспорту ключовим завданням залишається ухвалення проєкту Закону України «Про залізничний транспорт України», що закладе законодавчі підвалини для реформування галузі відповідно до стандартів ЄС, створення конкурентного ринку перевезень та покращення ефективності залізничного сполучення. Також принциповим є імплементація в чинне законодавство Директиви 91/440/ЄЕС [68] та Директиви 2001/14/ЄС [69], що мають велике значення для реформування української залізничної системи. Перша директива передбачає розділення залізничних підприємств на окремі структури, які займаються операційною діяльністю (перевезеннями) і управлінням інфраструктурою (підтримкою залізничних шляхів, станцій тощо), що підвищує прозорість фінансових операцій і створює умови для конкурентної боротьби. Друга директива регламентує правила доступу до залізничної інфраструктури, що має сприяти ефективному розподілу пропускної здатності та забезпеченню справедливих умов для всіх операторів. Імплементація цих директив дозволить Україні підвищити ефективність залізничного транспорту та зменшити ризик

монополізації;

3) у сфері функціонування морського та внутрішнього водного транспорту принциповим є необхідність продовження адаптації законодавства України до норм ЄС шляхом прийняття відповідних нормативно-правових актів або внесення змін до чинних законів, що дозволить забезпечити відповідність міжнародним стандартам у сфері морських перевезень та функціонування портової інфраструктури. Основними завданнями з реалізації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС на найближчі роки є: Директиви 2006/87/ЄС Європейського Парламенту та Ради про встановлення технічних вимог до суден внутрішніх водних шляхів; імплементація Регламенту (ЄС) № 391/2009 Європейського Парламенту та Ради про загальні правила й стандарти щодо організацій з корабельного інспектування й огляду; імплементація Директиви Ради 96/75/ЄС про системи фрахтування та ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства; імплементація Регламенту № 336/2006 Європейського Парламенту та Ради про імплементацію Міжнародного кодексу з управління безпекою в рамках Співтовариства; імплементації Директиви 2009/45/ЄС Європейського Парламенту та Ради стосовно правил та стандартів безпеки для пасажирських суден; імплементація Директиви 2009/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради стосовно контролю державою порту; імплементація Директиви 87/540/ЄЕС про доступ до перевезення товарів водними шляхами для національного та іноземного транспорту і взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших офіційних посвідчень кваліфікаційного рівня для провадження такої діяльності; імплементація Директиви 96/50/ЄС про гармонізацію умов отримання національних свідоцтв капітанів для перевезення пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами у межах Співтовариства тощо [70];

4) у сфері забезпечення належного рівня перевезення небезпечних вантажів доцільним є ухвалення проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо приведення їх у відповідність із

законодавством ЄС у сфері перевезення небезпечних вантажів», що забезпечить імплементацію положень Директиви ЄС щодо внутрішніх перевезень небезпечних вантажів та підвищення рівня безпеки у цій сфері. Імплементація Директиви №2008/68/ЄС, яка встановлює вимоги до перевезення небезпечних вантажів, є важливим кроком для підвищення безпеки транспортування та захисту довкілля [71]. Виконання цієї директиви дозволить забезпечити відповідність міжнародним стандартам та знизить ризики аварій під час перевезень;

5) у сфері функціонування авіаційного транспорту, попри значний прогрес у приведенні національного законодавства до вимог ЄС, подальша імплементація норм авіаційного законодавства країн ЄС залишається необхідною. Україна, незважаючи на складні умови війни, змогла зберегти операційну спроможність авіаційної галузі, що створює передумови для її подальшого розвитку відповідно до європейських стандартів [72].

Не можна згадати також і розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 жовтня 2017 р. № 747-р «Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти»)), яким затверджено Стратегію імплементації норм Європейського Союзу у сфері морського та внутрішнього водного транспорту, що є частиною зобов'язань України за Угодою про асоціацію з ЄС. Основна мета документа – гармонізація українського законодавства з нормами ЄС та створення сприятливих умов для інтеграції транспортної системи України до європейської.

Стратегією імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти») передбачається:

адаптація законодавства до вимог директив і регламентів ЄС щодо безпеки мореплавства, екологічних стандартів, функціонування ринку та державного управління у сфері водного транспорту;

покроковий план (дорожня карта) імплементації європейських норм у галузі морського та річкового транспорту;

розвиток інституційного потенціалу, включаючи створення ефективних органів управління та контролю;

поліпшення безпеки судноплавства та захисту навколишнього середовища відповідно до європейських стандартів;

реформування річкового транспорту, зокрема удосконалення інфраструктури та правових умов для залучення інвестицій;

міжнародна інтеграція, що передбачає активну співпрацю з європейськими транспортними структурами [73].

Не зменшуючи ролі міжнародних регуляторів контрольних процедур на транспорті, важливо відзначити, що національне законодавство та відповідні нормативно-правові акти відіграють ключову роль у забезпеченні ефективного та безпечного функціонування транспортної системи країни. Якщо міжнародні норми та правила здебільшого мають рекомендаційний характер, національні правові норми встановлюють конкретні вимоги до транспортних перевезень, адаптуючи міжнародні стандарти до внутрішніх умов та забезпечуючи їхню практичну реалізацію. Вони регламентують порядок сертифікації транспортних засобів, кваліфікаційні вимоги до водіїв і операторів перевезень, екологічні стандарти, норми безпеки дорожнього руху, вантажних та пасажирських перевезень тощо. Окрім того, національне законодавство забезпечує механізми контролю та відповідальності за порушення правил, норм і стандартів, що дозволяє своєчасно реагувати на ризики, запобігати правопорушенням і забезпечувати належний рівень безпеки транспорту. Співвідношення між міжнародними та національними регуляціями створює комплексну систему управління транспортною сферою, яка сприяє її стабільному розвитку та інтеграції у світовий ринок перевезень.

Ключовим нормативно-правовим актом, що регулює сферу транспорту, є Закон України «Про транспорт» [3], який встановлює правові, економічні та соціальні засади функціонування транспортної галузі. Крім того, діяльність

транспорту регулюють: Закони України «Про дорожній рух», «Про залізничний транспорт», «Про автомобільний транспорт», Закон України «Про внутрішній водний транспорт», Повітряний кодекс, «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період», Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р. тощо. Остання є основним програмно-концептуальним нормативно-правовим документом розвитку транспортної галузі нашої країни в сучасних умовах, під час розроблення якої було використано збалансований підхід, що реагує на майбутнє прогнозоване зростання і зміну попиту на транспортні послуги, сприяючи економічному розвитку, підвищенню якості життя населення та ефективному використанню ресурсів. Стратегія відповідає положенням Угоди про асоціацію між Україною та ЄС [74], Угоди про певні аспекти повітряного сполучення від 1 грудня 2005 р. та парафованого проекту Угоди між ЄС та його державами-членами про спільний авіаційний простір [75], Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», схваленої Указом Президента України від 12 січня 2015 р. № 5 [76], Рамкової конвенції ООН про зміну клімату, ратифікованої Законом України від 29 жовтня 1996 р. № 435/96-ВР [77], Паризької угоди, ратифікованої Законом України від 14 липня 2016 р. № 1469-VIII [78], резолюції Генеральної Асамблеї ООН 25 вересня 2015 р. № 70/1 «Перетворення нашого світу: Порядок денний розвитку у галузі сталого розвитку на період до 2030 року» [79], а також середньострокового плану пріоритетних дій Уряду до 2020 р. [80], затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 3 квітня 2017 р. № 275 [81].

Попри значущість та соціальну необхідність Закону України «Про транспорт», його зміст має певні недоліки, що ускладнюють ефективне функціонування транспортної системи, а саме:

- недостатня деталізація нормативних положень державного контролю на транспорті, адже йому присвячено лише статтю 41, де лише позначено, що «контроль за дотриманням законодавства на транспорті здійснюють відповідні органи виконавчої влади і органи місцевого самоврядування в межах своїх

повноважень». Водночас інших концептуальних положень здійснення контролю на транспорті з урахуванням переліку його суб'єктів, форм, методів, процедур та відповідних механізмів за основними напрямками (державний, муніципальний та громадський) не визначено;

- відсутність сучасних механізмів цифрового управління транспортною системою. І зрозуміло, адже закон було прийнято у далекому 1994 році і відтак такі сучасні цифрові технології, як GPS-моніторинг, електронні сервіси диспетчеризації транспорту чи автоматизовані системи управління транспортними потоками не згадуються;

- відсутні вимоги до зниження рівня шкідливих викидів транспортними засобами, а також заходи стимулювання екологічно чистого транспорту. З огляду на це доцільно включити до закону екологічні вимоги щодо викидів CO₂, розширити перелік заходів підтримки екологічного транспорту, таких як субсидії на електромобілі та стимулювання громадського транспорту, що працює на альтернативних джерелах енергії;

- відсутність деталізованих механізмів захисту прав споживачів транспортних послуг, насамперед у разі затримки рейсів, скасування поїздок, втрати багажу тощо;

- недостатнє регулювання безпеки транспортної інфраструктури. Хоча в законі передбачені положення щодо безпеки руху транспортних засобів, водночас не деталізовані стандарти управління безпекою інфраструктури (доріг, мостів, вокзалів та ін.), що особливо критично для автомобільного транспорту, де високий рівень аварійності чер

Окрім цього, діяльність транспорту регламентується низкою інших законодавчих актів, серед яких закони України «Про дорожній рух», «Про залізничний транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про внутрішній водний транспорт», Повітряний кодекс України та багато інших, у тому числі й актів підзаконного регулювання.

Важливу роль у правовому регулюванні галузі відіграє Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий

період» [82], що здається особливо актуальним в нинішніх умовах, зокрема під час дії правового режиму воєнного стану, викликаного збройною агресією РФ проти України. Закон визначає принципи забезпечення транспортної безпеки у надзвичайних ситуаціях, встановлює правові та організаційні основи функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період виходячи з положень законів України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію» [15], «Про транспорт» [3], «Про оборону України» [83] та інших нормативно-правових актів з питань мобілізаційної підготовки та мобілізації.

Попри важливість Закону України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період», його положення потребують уточнення та адаптації до сучасних викликів, найбільш суттєвими серед яких є:

- відсутність конкретизованих механізмів реалізації законодавчих норм, зокрема не зазначено детальні процедури щодо переведення транспорту на особливий режим роботи, алгоритми координації між державними та приватними підприємствами, а також порядок мобілізації транспортних засобів;

- недостатня увага до цифрових технологій та автоматизації управління, навіть попри те, що закон містить загальні положення щодо створення автоматизованої системи управління транспортом в особливий період, але у той же час відсутні конкретні вимоги до її функціоналу, інтеграції з іншими державними системами та безпеки даних;

- відсутність юридичних механізмів відповідальності за недотримання вимог закону, зокрема положень щодо функціонування транспортної системи в особливий період;

- відсутність положень щодо узгодження транспортних потоків із міжнародними партнерами, інтеграції у європейські системи транспортної логістики та залучення іноземних інвестицій. Насамперед, мова йде про координацію з міжнародними організаціями, такими як Європейська економічна комісія ООН (UNECE), Міжнародний союз автомобільного

транспорту (IRU) та Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA), для забезпечення ефективної взаємодії у період надзвичайних ситуацій.

Крім названих вище, нормативну основу організації публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті складає значна кількість правових актів, які можна класифікувати за різними критеріями. Проте головним серед них є поділ нормативно-правових актів за юридичною силою. За останнім критерієм норми класифікують на законодавчі, що вміщуються у тексті закону та мають вищу юридичну силу, і норми підзаконних актів, які приймаються державно-владними структурами на основі, на виконання і відповідно до закону [84, с. 21]. Продовжуючи їх характеристику за названим критерієм, слід зупинитися на законодавчому рівні регулювання контрольних заходів на транспорті.

Крім Закону України «Про транспорт» особливість полягає у тому, що законодавчі основи публічного контролю на транспорті визначені у профільних законах та кодифікованих актах окремих видів транспорту. В першу чергу мова йде про Закон України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», що встановлює загальні принципи, механізми та порядок здійснення державного контролю за діяльністю суб'єктів господарювання у сфері транспорту. Він регулює процедури перевірок транспортних підприємств, визначає права та обов'язки контролюючих органів, а також захищає права перевізників та інших учасників транспортного процесу від неправомірного втручання з боку держави. Відповідно до цього закону, державний нагляд здійснюється відповідно до принципів законності, прозорості, пропорційності, недопущення дублювання функцій контролю та орієнтації на ризик-орієнтований підхід. Для транспортного сектору цей закон є основою для діяльності контролюючих органів, зокрема Державної служби України з безпеки на транспорті («Укртрансбезпека»), яка здійснює перевірки дотримання норм безпеки на автомобільному, залізничному, міському електричному транспорті. Закон також обмежує можливість безпідставного втручання у діяльність

транспортних підприємств, зобов'язуючи державні органи діяти відповідно до чітко встановлених процедур та регламентів. Крім того, він передбачає механізми оскарження неправомірних рішень контролюючих органів, що є важливим для захисту законних інтересів суб'єктів господарювання у сфері перевезень [85].

В авіаційній галузі основним нормативним документом, що регулює діяльність авіаційного транспорту, є Повітряний кодекс України. Однак питання, пов'язані з організацією контролю та нагляду в цій сфері, розглядаються в ньому лише поверхнево. Наприклад, стаття 15 визначає порядок проведення сертифікаційних перевірок і нагляду, зазначаючи, що ці функції виконують державні інспектори та уповноважені особи. Їхні права та обов'язки детально описані у статті 16, де вказано, що вони зобов'язані проводити перевірки, здійснювати сертифікацію, державний нагляд і контроль за дотриманням законодавства та авіаційних правил України. Крім того, ці особи несуть персональну відповідальність за об'єктивність і неупередженість результатів перевірок [86].

Правові засади організації контролю на автомобільному транспорті закладено у двох важливих законодавчих актах – Законах України «Про автомобільний транспорт» та «Про дорожній рух». Перший відіграє ключову роль у забезпеченні контролю за дотриманням законодавства в сфері автомобільних перевезень. Він визначає правові засади діяльності перевізників, встановлює вимоги до ліцензування, технічного контролю транспортних засобів, регламентує державний нагляд за безпекою перевезень, визначає контрольні функції відповідних суб'єктів, й насамперед Укртрансбезпеки, Національної поліції, органів місцевого самоврядування тощо [35]. Інший Закон України «Про дорожній рух» у статті 51 розкриває завдання контролю у сфері дорожнього руху, вказуючи на те, що він у названій сфері спрямований на забезпечення дотримання міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади та об'єднаннями, а також громадянами вимог законодавства України про дорожній рух [87].

З метою визначення правових, організаційних та соціально-економічних засад функціонування міського електричного транспорту загального користування на ринку транспортних послуг і створення сприятливих умов для його розвитку, задоволення потреб громадян у доступних, якісних і безпечних перевезеннях прийнято Закон України «Про міський електричний транспорт». Одним із шляхів реалізації державної політики у сфері міського електричного транспорту відповідно до частини 2 статті 7 закону визначено «здійснення державного контролю за його технічним станом та забезпеченням безпеки руху». Крім цього статтею 10 Закону України «Про міський електричний транспорт» визначено загальні засади державного нагляду і контролю у сфері міського електричного транспорту, зокрема зазначено, що «основним завданням державного контролю у сфері міського електричного транспорту є забезпечення надання безпечних транспортних послуг та додержання перевізниками законодавства про міський електричний транспорт» [88].

На відміну від окремих «транспортних» законодавчих актів, прикладом чому може бути Закон України «Про транспорт», де контролю приділено статтю 41, в якому зазначено, що «контроль за додержанням законодавства на транспорті здійснюють відповідні органи виконавчої влади і органи місцевого самоврядування в межах своїх повноважень» [3], то Закон України «Про залізничний транспорт» взагалі не приділяє цьому питанню будь-якої уваги, ігноруючи та фактично не закріплюючи основних положень щодо організації та здійснення контролю за різними напрямками функціонування цього виду транспорту. Єдине що про контроль частково згадується у статті 16-1 (зазначено, що «державний нагляд (контроль) за діяльністю суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів (у тому числі небезпечних), юридичних та фізичних осіб проводиться шляхом планових, позапланових, рейдових перевірок (перевірка на дорозі)») та у статті 16-2 (зазначено, що центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті,

«здійснює державний нагляд (контроль) за додержанням вимог законодавства, норм на ... залізничному транспорті») [38].

Закон України «Про внутрішній водний транспорт» встановлює правові засади функціонування судноплавства на внутрішніх водних шляхах країни, а також визначає систему державного контролю та нагляду за дотриманням правил експлуатації водного транспорту. Закон передбачає механізми державного контролю, такі як регулярні перевірки суден, сертифікація судновласників та операторів водного транспорту, а також адміністративні заходи впливу в разі порушення встановлених норм. Значну увагу у законі приділено екологічному контролю та безпеці судноплавства, визначаючи відповідальність судновласників за забруднення водних шляхів та невідповідність суден технічним стандартам. Також закон передбачає впровадження електронного моніторингу руху суден і цифрових систем контролю, що підвищує ефективність державного нагляду та зменшує ризики аварій і екологічних катастроф [89].

Наступний рівень нормативно-правового забезпечення організації публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті є найбільш численним та широкоформатним, адже включає значну кількість підзаконних правових актів, що діють на різних видах транспорту та прийняті різними установами та відомствами. Вони є результатом нормотворчої діяльності компетентних органів держави (їх посадових осіб), уповноважених на те державою громадських об'єднань з установами впровадження в дію, зміни і скасування нормативних письмових документів, що розвивають чи деталізують окремі положення законів [84, с. 21].

Обійтись у правовому регулюванні транспортної системи без підзаконних нормативно-правових актів практично неможливо: це призвело б до понаднормового навантаження на законодавчі органи й уповільнило б реагування на конкретну ситуацію. Підзаконні акти надають змогу оперативно реагувати на зміни в об'єкті правового регулювання, із найменшими втратами оминати прогалини в законі, що найбільш характерно для локалізації та

запобігання аваріям з огляду на їх неординарність, швидкість розвитку подій [90, с. 242].

Отже, законодавчі вимоги щодо належного функціонування транспорту та організації контролю за додержанням відповідних правил, норм і стандартів отримують розвиток у підзаконних нормативно-правових актах (підзаконний рівень). Такі акти можна поділити насамперед, за юридичною силою (акти Президента України та Кабінету Міністрів України, Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства розвитку громад та територій України (Мінінфраструктури), Міністерства оборони України, Міністерства соціальної політики України, Міністерства фінансів України, Міністерство охорони здоров'я України (МОЗ), Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України (Мінекології), Державної авіаційної служби України, Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), Державної служби морського та внутрішнього водного транспорту України (Морська адміністрація), Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України (Укравтодор), Державної митної служби України (Держмитслужба), Державної податкової служби України (ДПС), Державної екологічної інспекції України (Держекоінспекція), Антимонопольного комітету України (АМКУ), Державної казначейської служби України (Казначейство) та інших центральних та місцевих органів виконавчої влади).

Враховуючи комплексний та міжгалузевий характер транспортної системи, підзаконний рівень нормативно-правового забезпечення організації публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті складає розгалужена сукупність правових актів різної юридичної сили та функціонального спрямування, що визначають:

1) правовий статус суб'єктів контролю за додержанням законодавства на транспорті (постанова Кабінет Міністрів України від 11 лютого 2015 р. № 103 «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті» [91], наказ Міністерства інфраструктури України від 09.02.2010 № 68 «Про затвердження Положення про державного інспектора з авіаційного

нагляду у Державній авіаційній службі України» [92], постанова Кабінет Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520 «Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України» [93], постанова Кабінету Міністрів України від 6 березня 2022 р. № 212 «Про затвердження Положення про Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України» [94], постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 р. № 877 «Про затвердження Положення про Національну поліцію» [95], рішення VIII скликання Дніпровська міська ради від 22.11.2015 «Про затвердження Положення про інспекцію з питань контролю за паркуванням Дніпровської міської ради» [96] та ін.);

2) вимоги, що є обов'язковими до виконання та на перевірку дотримання яких спрямований контроль. Зокрема це вимоги законодавства з питань: діяльності персоналу перевізників; транспортних засобів і частин до них; технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів; роботи автостанцій та суб'єктів господарювання, які надають послуги з перевезення пасажирів і вантажів; діяльності перевізників; безпеки перевезень; суб'єктів господарювання об'єктів інфраструктури та транспортних засобів щодо урахування потреб людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення; дотримання ліцензіатами ліцензійних умов відповідно до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності»; охорони навколишнього природного середовища тощо;

3) процедури здійснення контролю на транспорті (постанова Кабінет Міністрів України від 8 листопада 2006 р. № 1567 «Про затвердження Порядку проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі)» [97]; розпорядження Президента України «Про перевірку діяльності авіаційних транспортних компаній України» [98], наказ Міністерство транспорту України від 17.07.2003 № 545 «Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства» [99], постанова Кабінет Міністрів України від 8 червня 1998 р. № 814 «Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і внутрішньому водному транспорті»

[100], постанова Кабінет Міністрів України від 14 травня 2008 р. № 459 «Деякі питання дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден» [101], постанова Кабінет Міністрів України від 30 січня 2012 р. № 137 «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» [102], наказ Міністерства інфраструктури України від 11.11.2021 № 607 «Про затвердження уніфікованої форми акта, складеного за результатами проведення планового (позапланового) заходу державного нагляду (контролю) щодо дотримання суб'єктом господарювання вимог законодавства, норм у сфері автомобільного транспорту та форми припису щодо усунення порушень, виявлених під час проведення планового (позапланового) заходу державного нагляду (контролю) щодо дотримання суб'єктом господарювання вимог законодавства, норм у сфері автомобільного транспорту» [103] тощо);

4) заходи вдосконалення організації контролю за додержанням законодавства на транспорті, серед яких Укази Президента України «Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні» [104], «Про стан авіаційного транспорту та авіаційної промисловості України» [105], «Про перевірку діяльності авіаційних транспортних компаній України» [106], «Про заходи щодо впорядкування діяльності з міжнародних повітряних перевезень товарів військового призначення та подвійного використання» [107], постанови Кабінету Міністрів України від 22 лютого 1994 р. № 109 «Про державну підтримку розвитку транспорту та шляхів сполучення загального користування» [108], від 6 лютого 1997 р. № 149 «Про вдосконалення системи державного контролю за технічним станом міського електротранспорту та забезпеченням безпеки руху трамвайних вагонів і тролейбусів» [109], наказ Міністерства інфраструктури України від 21.12.2015 № 548 «Про заходи щодо розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року» [110], наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 12.03.2008 № 279 «Про затвердження заходів щодо поліпшення роботи та

розвитку пасажирського автомобільного транспорту» [111] та ін. До цієї групи нормативно-правових актів, положення яких певною мірою спрямовані на вдосконалення організації публічного контролю на транспорті, належать документи стратегічно-планувального характеру, як-то постанови Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2024 р. № 1550 «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках» [62], від 21 грудня 2020 р. № 1287 «Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року» [112], від 16 грудня 2009 р. № 1390 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки» [113], від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р, «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року» [114], наказ Міністерства інфраструктури України від 26.06.2013 № 426 «Про затвердження Галузевої програми забезпечення безпеки судноплавства на 2014-2018 роки» [115] та ін.

5) порядок притягнення винних до юридичної відповідальності за порушення правил, норм і стандартів на транспорті, а також невиконання законних вимог у цій сфері контролюючих суб'єктів (Кодекс України про адміністративні правопорушення [116], Кримінальний кодекс України [117], Кодекс адміністративного судочинства України [118], Кримінальний процесуальний кодекс України [119], накази МВС України від 07.11.2015 № 1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» [120], від 11.01.2024 № 20 «Про затвердження Змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» [121], від 06.11.2015 № 1376 «Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції» [122], наказ Міністерства інфраструктури України від 18.04.2013 №

235 «Про затвердження Порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на морському та річковому транспорті» [123], наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 12.04.2006 № 337 «Про затвердження Порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на залізничному транспорті» [124], накази Міністерства інфраструктури України від 27 вересня 2021 року № 512 «Про затвердження Інструкції з оформлення уповноваженими посадовими особами Державної служби України з безпеки на транспорті матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті, зафіксовані в автоматичному режимі» [125] та «Про затвердження Інструкції з оформлення уповноваженими посадовими особами Державної служби України з безпеки на транспорті матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті, зафіксовані не в автоматичному режимі» [126] та ін.).

Наступний рівень упорядкування відносин під час здійснення публічного контролю за дотриманням законодавства на транспорті складає так зване «локальне регулювання» або іншими словами – корпоративні правила функціонування та контролю транспорту (нормативні документи експлуатантів), що включають залежно від різних видів транспорту та особливостей функціонування корпоративні авіаційні правила, розпорядчі акти керівництва залізниць (накази, розпорядження, вказівки (внутрішні документи), що приймаються для організації безпосередньої діяльності в межах залізниць [127]), розпорядчі документи адміністрації автотранспортних підприємств (перевізників), морських та річкових портів, підприємств міського електричного транспорту, промислового та відомчого транспорту тощо. Якщо зовнішній контроль здійснюється незалежними від підприємства суб'єктами управління, такими як державні органи, фінансово-кредитні установи, контрагенти за фінансово-господарськими договорами, споживачі та громадські організації, то саме внутрішній контроль проводиться безпосередньо самим підприємством, зокрема його адміністрацією та

персоналом. Внутрішній контроль має особливе значення для підприємства, оскільки дозволяє своєчасно виявляти та усувати недоліки в діяльності без очікування перевірки з боку зовнішніх контролюючих органів, що допомагає уникнути санкцій та штрафів. Внутрішній контроль є формою самоконтролю, яку підприємство здійснює у власних інтересах і в зручні для себе терміни [128].

Основним завданням внутрішнього контролю відповідно до чинного законодавства є перевірка господарських операцій у структурних підрозділах підприємства з метою запобігання перевитратам матеріальних і фінансових ресурсів, контролю за виконанням виробничих і фінансових планів, а також забезпечення ефективного використання трудових ресурсів. Таким чином, внутрішній контроль сприяє підвищенню ефективності управління підприємством, зниженню ризиків фінансових втрат і оптимізації використання всіх доступних ресурсів [129, с. 40].

Таким чином, попри наявність значної кількості нормативно-правових актів, які формують правову основу для функціонування системи публічного контролю на транспорті, її не можна вважати повністю ефективною та всеосяжною. Чинні правові норми регулюють окремі аспекти контролю, проте їхня фрагментарність і відсутність чіткої взаємодії між регуляторними документами ускладнюють реалізацію комплексного підходу до забезпечення безпеки перевезень, відновлення та розвитку конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи, інтегрованої до транс'європейської транспортної мережі, відповідно до політики та стандартів ЄС; забезпечення якісних пасажирських перевезень та безперешкодної мобільності; досягнення інституційної спроможності, розвитку людського капіталу та забезпечення ефективного управління у галузі транспорту. Прийняття окремих законодавчих ініціатив, спрямованих на вирішення конкретних проблем розвитку транспортної країни в цілому, здебільшого має обмежену дію та не створює системної моделі управління та контролю на транспорті.

Для забезпечення ефективного публічного контролю в названій сфері

необхідне впровадження цілісного правового механізму, що включатиме комплекс організаційних, управлінських та технічних заходів, взаємопов'язаних між собою та спрямованих на стабільне функціонування системи здійснення контрольних заходів за дотриманням законодавства на транспорті, включаючи її державний, муніципальний та громадський рівні. Попри численні пропозиції вчених до вдосконалення положень законодавства та практики його реалізації, єдиного розуміння регулювання суспільних відносин в організації контролю на транспорті й досі не існує. Вчені по-різному ставляться до нормативного урегулювання питань здійснення контролю на транспорті та організації транспортного сполучення в цілому. Наприклад, А.О. Собакарь, для істотного доопрацювання засад нормативно-правового регулювання в цій сфері пропонує прийняття закону «Про основні засади державного контролю за безпекою руху транспортних засобів в Україні» [130, с. 75]. Таку ж позицію поділяє О.В. Пефтієв, пропонуючи для уникнення плутанини застосування норм чинного законодавства та підвищення ефективності здійснення державного контролю на автомобільному транспорті прийняття Положення про державний контроль за дотриманням правил функціонування автомобільного транспорту, в якому, у тому числі, вирішити питання контролю ліцензійних умов, екологічних нормативів на автомобільному транспорті, медичних правил, правил сертифікації та стандартизації, режимів праці та відпочинку водіїв тощо [131, с. 132]. «Завершувати правове поле щодо організації державного контролю у згаданій сфері, – наголошує Г.В. Галімшина, – має єдиний документ» [4, с. 89]. Найбільш доцільним, на її думку, так само вбачається прийняття Закону України «Про державний контроль на автомобільному транспорті», що мав би визначати поняття, загальні правові та організаційні засади здійснення відповідного контролю і спрямований на правове забезпечення проведення єдиної державної політики у сфері організації контролю на автомобільному транспорті [4, с. 89].

Аналогічної позиції дотримується А.П. Калюжний, який з урахуванням

наразі відсутності цілісного нормативного підґрунтя організації та здійснення контрольно-наглядових заходів під час функціонування залізничного транспорту пропонує прийняття Положення про публічний контроль за додержанням законодавства на залізничному транспорті [51, с. 136].

У сфері функціонування авіаційного транспорту деякі вчені так само роблять наголос на доцільності прийняття Положення про публічний контроль у сфері цивільної авіації, в якому вважають мають знайти відображення питання щодо поняття, принципів, завдань, суб'єктів, напрямів, форм і методів здійснення контролю за дотриманням правил повітряних перевезень, оформлення результатів контрольних заходів тощо [132, с. 5].

Не можна не згадати й позицію О.В. Дубинського, який вважає за доцільне розробку та прийняття Закону України «Про державний контроль за додержанням законодавства на транспорті», який би, на думку вченого, чітко визначив сутність поняття суб'єктів державного контролю за додержанням законодавства на транспорті, закріпив остаточний перелік таких суб'єктів, межі їх компетенції та правового статусу з метою ефективної організації контролю й уникнення дублювання функцій і повноважень [133, с. 121-122].

Попри численні пропозиції щодо створення єдиного, узгодженого нормативного акту, що визначатиме загальні правові та організаційні засади здійснення відповідного контролю, названа сфера в Україні регулюється низкою спеціалізованих нормативно-правових актів, які враховують особливості кожного виду транспорту та специфіку їх функціонування. Такий диференційований підхід дозволяє враховувати специфічні особливості кожного виду транспорту та забезпечувати ефективний контроль у відповідних сферах, свідченням чого є багаторічна правозастосовча та контрольно-наглядова практика суб'єктів адміністративної юрисдикції.

Таку ж позицію обстоює й М. Кутерга [134, с. 143], який у своєму дослідженні (зокрема у сфері дорожнього руху та його безпеки) вважає прийняття такого нормативно-правового акту недоцільним, оскільки він не зможе врахувати особливості здійснення контролю за всіма об'єктами

дорожньої сфери, враховуючи їх багатоманітність і специфічність, тим більше що загальні положення щодо здійснення державного контролю, наприклад, у сфері господарської діяльності, визначені Законом України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» [85], поширюються і на суб'єктів, діяльність яких пов'язана зі сферою надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом [35].

Слід наголосити й про те, що Україна є учасницею низки міжнародних угод та конвенцій у сфері транспорту, які встановлюють стандарти та вимоги до публічного контролю в названій сфері. Прийняття єдиного нормативно-правового акта може ускладнити процес імплементації міжнародних норм, оскільки різні види транспорту підпадають під дію різних міжнародних документів. Наприклад, Європейська угода щодо міжнародних перевезень небезпечних вантажів (ADR) стосується автомобільного транспорту, тоді як інші угоди регулюють перевезення іншими видами транспорту.

Розробка та застосування єдиного нормативно-правового акта до того ж вимагатиме значних ресурсів, включаючи час та фінанси. Крім того, це може призвести до плутанини серед суб'єктів транспортної діяльності та контролюючих органів щодо застосування нових норм, що негативно вплине на ефективність контролю та безпеку на транспорті. Постійна мінливість суспільного життя, розвиток транспортного законодавства тощо потребує систематичного оновлення правових норм, яке має здійснюватися у тому числі й за допомогою систематизації, котра полягає у перегляді правових норм: визначення ступня їх актуальності, вилучення застарілих приписів, запровадження нових норм, удосконалення вже діючих положень та інше. У сфері правового регулювання функціонування транспорту наведене відіграє важливу роль з огляду на кількість нормативно-правових актів із відповідних питань, внесення до них постійних змін та доповнень. Зрозуміло, що систематизація законодавства на транспорті, прийняття до того ж єдиного кодифікованого акта може призвести до складнощів у правозастосуванні через об'єднання різнорідних норм в одному документі та має потенційні ризики

прийняття єдиного нормативно-правового акта у сфері контролю на транспорті.

Відтак, наявність ефективного наглядового механізму сприяє підвищенню рівня транспортної безпеки, забезпечує належний правопорядок та створює передумови для подальшого розвитку інфраструктури транспортної системи України відповідно до міжнародних стандартів. Водночас, недоцільним здається прийняття окремого закону про контроль на транспорті, що може створити більше проблем, ніж вирішити, зокрема через дублювання норм транспортного законодавства, втрату цілісності та ускладнення правового регулювання контрольних процедур, додаткове навантаження на суб'єктів ринку, підвищення бюрократичного навантаження та збільшення витрат державного бюджету на його розробку, прийняття та реалізацію. Рациональнішим підходом слід визнати вдосконалення вже наявного законодавства, інтеграцію необхідних змін у чинні нормативно-правові акти на транспорті, подальшу концентрацію зусиль на цифровізації процесів контролю, впровадженні сучасних технологій моніторингу контрольних заходів та автоматизації перевірок.

2.2. Характеристика суб'єктів, які здійснюють публічний контроль за додержанням законодавства на транспорті

Визначення та вдосконалення системи суб'єктів публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті є надзвичайно актуальним питанням в сучасних умовах. Зростання мобільності населення та кількості транспортних засобів призводить до збільшення навантаження на транспортну інфраструктуру, підвищення ризику скоєння дорожньо-транспортних вимог, аварій, інцидентів, катастроф та погіршення екологічної ситуації. Крім того, сучасний транспорт – це складний комплекс взаємопов'язаних систем, що вимагає більш детального регулювання та контролю. Електромобілі, безпілотні транспортні засоби та інші інновації вимагають нових підходів до

регулювання та контролю.

Важливо підкреслити, що інтеграція України в європейський транспортний простір потребує гармонізації національного законодавства з європейськими стандартами та посилення міжнародної співпраці в сфері транспорту. Водночас корупційні схеми в транспортній галузі підривають довіру громадян до влади, призводять до неефективного використання бюджетних коштів та зниження якості транспортних послуг. Проте залишається потреба у підвищенні якості транспортних послуг: безпека, комфорт та доступність.

Саме тому визначення системи суб'єктів публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті є складним, але необхідним завданням. Від ефективності цієї системи залежить безпека на транспорті, якість транспортних послуг та розвиток транспортної інфраструктури в цілому.

Важливість визначення системи суб'єктів публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті обумовлена необхідністю здійснення ефективного управління транспортною системою. Чітко визначені повноваження та відповідальність кожного суб'єкта контролю сприяють уникненню дублювання функцій та підвищують його ефективність. Чіткий розподіл компетенції між суб'єктами такого контролю впливає на якість наданих транспортних послуг – контроль за дотриманням стандартів якості транспортних послуг дозволяє підвищити задоволеність пасажирів та споживачів таких послуг. Також важливо зазначити, що чіткі правила та процедури контролю ускладнюють корупційні схеми, а контроль за дотриманням екологічних норм допомагає зменшити негативний вплив транспорту на довкілля. Крім того, ефективна транспортна система є важливим фактором розвитку економіки.

Система суб'єктів публічного контролю на транспорті – це складна взаємодія різних органів та установ, покликаних забезпечувати дотримання законодавства у сфері транспорту та безпеку руху. Їхні функції, повноваження

та взаємодія визначаються чинним законодавством.

Для розкриття змісту поняття «суб'єкти публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті» важливо відзначити, що такі суб'єкти є суб'єктами правовідносин, адже вони є:

- 1) статичною складовою механізму контролю за додержанням законодавства на транспорті;
- 2) їх організація та функціонування визначені нормативно-правовими засадами в державі;
- 3) метою їх діяльності є створення необхідних умов для реалізації прав і свобод людини;
- 4) засоби досягнення цієї мети є адміністративно-правовими.

У транспортній галузі Петраш В.І. суб'єктами управління транспортом (а контроль є однією з функцій управління) називає органи, організації та їхніх посадових осіб, створених у встановленому законодавством порядку спеціально для здійснення управлінських функцій, наділених правами й обов'язками, щоб своїми діями реалізовувати надані права та виконувати покладені на них обов'язки [135, с. 60].

Собакарь А.О. під суб'єктами контролю за безпекою дорожнього руху розуміє сукупність спеціальних органів та установ, що беруть участь у процесі організації контролю за безпекою руху на автомобільному транспорті та яких держава наділяє повноваженнями щодо здійснення конкретних контрольних дій, закріплюючи процедури контролю у відповідних нормах [136, с. 15]. Проте, як слушно підкреслює вчений, ефективність державного контролю значною мірою залежить від наявності дієвої системи суб'єктів, наділених відповідними контрольними повноваженнями. Саме чітка, організаційно побудована система суб'єктів державного контролю, на думку автора, сприяє точному розмежуванню між відповідними органами предмета контролю, повноважень і створення ефективних механізмів взаємодії між контролюючими суб'єктами щодо обміну інформацією, одержаною під час контролю, запобігання правопорушенням, ужиття заходів впливу до осіб, які

вчинили порушення, серед іншого й притягнення до юридичної відповідальності [136, с. 15–16], із чим цілком погоджуємося.

Бойко А.В. до системи суб'єктів загального забезпечення реалізації державної транспортної політики відносить: 1) органи влади, що формують правові основи державної транспортної політики України (Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України); 2) суб'єкти публічного адміністрування, що сприяють реалізації державної транспортної політики в межах своєї компетенції та для яких реалізація окремих її напрямів не є головним владним повноваженням [137, с. 27-28].

Погоджуємося з думкою Дубинського О.Ю., що лівова частка практичної роботи щодо державного контролю за додержанням законодавства на транспорті припадає саме на спеціальні уповноважені транспортні органи (центральні й місцеві органи виконавчої влади), які безпосередньо забезпечують виконання законів та інших нормативних актів вищих органів влади, розробляють і приймають нормативно-правові акти в межах своєї компетенції, проводять перевірки й інші заходи [138, с. 134].

Публічний же контроль є ширшим поняттям та включає також громадський контроль, а отже суб'єктами публічного контролю також є органи місцевого самоврядування, громадські організації, фізичні та юридичні особи, засоби масової інформації, тощо. Такі суб'єкти можуть брати участь у громадських слуханнях, моніторити діяльність перевізників, інформувати про порушення законодавства компетентні державні органи, а також висвітлювати проблеми транспорту, проводити незалежні розслідування, формувати громадську думку, тощо.

В цілому чинне законодавство в Україні не визначає чітко, які саме органи та посадові особи відповідають за здійснення державного контролю за дотриманням законодавства у сфері транспорту. Зокрема, стаття 41 Закону України «Про транспорт» передбачає, що цей контроль здійснюють відповідні органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування в межах їхніх повноважень. У статті 4 цього ж закону зазначено, що загальне державне

управління у сфері транспорту покладено на центральний орган виконавчої влади, відповідальний за формування та реалізацію державної політики в галузях транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури. Крім того, до цього процесу залучені місцеві Ради народних депутатів та інші спеціально уповноважені органи відповідно до їхньої компетенції [3].

Водночас таке законодавче формулювання суб'єктів, які відповідають за здійснення державного контролю за дотриманням законодавства у сфері транспорту, не дає повного уявлення про всі контрольні структури, адже: 1) законодавство не містить конкретного переліку органів, які здійснюють державний контроль у сфері транспорту; 2) відповідальність за контроль розподілена між різними органами виконавчої влади та місцевого самоврядування, що ускладнює їх координацію; 3) у нормативно-правових актах немає чітких механізмів реалізації контролю та розподілу обов'язків між органами влади; 4) немає повного й вичерпного списку контрольних структур, що створює правову невизначеність; 5) через нечітке законодавче регулювання може виникати ситуація, коли різні органи намагаються виконувати однакові функції або, навпаки, жоден орган не бере на себе відповідальність.

Разом з тим, органами загальної компетенції щодо здійснення контролю за дотриманням правил, норм і стандартів на транспорті слід визнати Верховну Раду України та Кабінет Міністрів України. Хоча правильним було б ще додати Президента України, який прямих контрольних повноважень в названій сфері не має, оскільки ці функції належать до компетенції органів виконавчої влади, зокрема Кабінету Міністрів, міністерств, а також відповідних служб (наприклад, Національної поліції чи Укртрансбезпеки). Водночас Президент здійснює загальне керівництво в сфері національної безпеки та оборони, а також має право ініціювати законопроекти та видавати укази, які можуть торкатися транспортної галузі, особливо в умовах надзвичайного чи воєнного стану (статті 92, 106 Конституції України).

Кабінет Міністрів України (КМУ) виконує ключову роль у реалізації внутрішньої політики держави, забезпечуючи її суверенітет, економічну

самостійність та дотримання Конституції, законів України і актів Президента. Він відповідає за вжиття заходів із захисту прав і свобод громадян, формування та впровадження фінансової, податкової, цінової, інвестиційної політики, а також політики у сферах праці, соціального захисту, науки, освіти, культури, екології та природокористування. КМУ організовує та координує діяльність Міністерства розвитку громад та територій України (Мінінфраструктури) та інших виконавчих органів, створює, реорганізовує або ліквідовує центральні органи виконавчої влади відповідно до чинного законодавства та у межах виділеного бюджету [139, с. 85-86].

Наступну ланку контролюючих суб'єктів на транспорті складають центральні органи виконавчої влади, серед яких найбільш виразно виділяється Міністерство розвитку громад та територій України (Мінінфраструктури), як головний орган у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного, залізничного, морського та внутрішнього водного транспорту, авіаційного транспорту та використання повітряного простору України. Одним із завдань міністерства є забезпечення формування та реалізації державної політики з питань державного нагляду (контролю) за безпекою на авіаційному, автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та внутрішньому водному транспорті [140].

Опосередкований функціональний контроль за дотриманням правил, норм і стандартів на транспорті здійснюють також:

Міністерство фінансів України (далі – Мінфін), яке є головним органом, що забезпечує формування та реалізує державну фінансову та бюджетну політику, бухгалтерського обліку, а також забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері казначейського обслуговування бюджетних коштів, забезпечує формування та реалізацію єдиної державної податкової політики тощо. Міністерство фінансів України здійснює контроль у сфері транспорту переважно через фінансово-бюджетні механізми, спрямовані на ефективне використання державних коштів. Відповідно до статей 7 та 8

Бюджетного кодексу України, Мінфін формує та контролює виконання Державного бюджету, в тому числі щодо фінансування транспортної інфраструктури та реалізації державних цільових програм у транспортній галузі [141];

Міністерство економіки України здійснює контроль у сфері транспорту через реалізацію державної економічної політики, яка охоплює питання розвитку транспортної інфраструктури, інвестиційної діяльності та регулювання ринкових відносин. Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 20 серпня 2014 р. № 459 «Питання Міністерства економіки» [142], Мінекономіки виконує функції формування та реалізації державної політики у сфері економічного розвитку, зокрема шляхом погодження інвестиційних проєктів і програм, які передбачають розвиток транспортного комплексу. Міністерство контролює ефективність використання бюджетних коштів, спрямованих на транспорт, здійснює аналіз економічної доцільності реалізації інфраструктурних проєктів, а також бере участь у формуванні стратегічних документів, що визначають пріоритети розвитку транспорту як елементу національної економіки [142];

Міністерство внутрішніх справ України (МВС) [143] здійснює контроль у сфері транспорту через підрозділи Національної поліції, зокрема патрульну поліцію, яка відповідає за дотримання правил дорожнього руху, технічний стан транспортних засобів, безпеку на дорогах, а також розслідування ДТП. Закон України «Про Національну поліцію» (ст. 23) надає право поліції зупиняти транспортні засоби, перевіряти документи та складати адміністративні матеріали за порушення правил, норм і стандартів у транспортній сфері [144];

Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України (Мінекології) контролює транспорт у контексті його впливу на довкілля [145]. Згідно з Законом України «Про охорону навколишнього природного середовища» [146] та іншими нормативно-правовими актами, міністерство забезпечує реалізацію екологічної політики, включно з розробкою екологічних

стандартів на викиди транспортних засобів, оцінкою впливу інфраструктурних проєктів на довкілля та погодженням екоекспертиз [147];

Міністерство охорони здоров'я України (МОЗ) здійснює контроль за умовами безпеки транспортної діяльності у частині захисту здоров'я населення. Зокрема, відповідно до Закону України «Про систему громадського здоров'я» [148], МОЗ регламентує санітарні вимоги до громадського транспорту, бере участь у медичних оглядах водіїв, визначає гранично допустимі рівні шуму, вібрацій та забруднення повітря від транспорту [149];

Антимонопольний комітет України виконує контроль у сфері транспорту шляхом нагляду за дотриманням антимонопольного законодавства на ринку транспортних послуг. Згідно із Законом України «Про захист економічної конкуренції» [150], комітет має право розслідувати зловживання монопольним становищем, антиконкурентні узгоджені дії та недобросовісну конкуренцію серед перевізників, включно з регіональними транспортними монополіями [151];

Державна екологічна інспекція України виконує державний нагляд (контроль) у транспортній сфері щодо дотримання екологічного законодавства. Відповідно до Положення про інспекцію, затвердженого постановою КМУ №275 від 19.04.2017 р. [152], інспекція здійснює перевірки автотранспорту на предмет рівня викидів, екологічної сертифікації, утилізації відходів діяльності транспортних підприємств, а також впливу транспорту на воду, ґрунт і повітря;

Державна митна служба України (Держмитслужба) контролює міжнародні транспортні перевезення на митній території України. Відповідно до Митного кодексу України, служба забезпечує митний контроль при ввезенні/вивезенні транспортних засобів, вантажів і пасажирів, запобігає переміщенню контрабанди, здійснює перевірку відповідності вантажів митним деклараціям та застосовує відповідні митні процедури до транспортних операторів [153];

Державна податкова служба України (ДПС) здійснює контроль за

оподаткуванням у транспортній сфері, зокрема щодо сплати податків підприємствами транспорту, акцизного податку на пальне, транспортного податку (відповідно до Податкового кодексу України [154]). Служба контролює дотримання податкової дисципліни суб'єктами господарювання, які надають транспортні послуги, та може проводити документальні перевірки з цього приводу;

Державна аудиторська служба України виконує державний фінансовий контроль у транспортній галузі відповідно до Закону України «Про основні засади здійснення державного фінансового контролю». Служба здійснює ревізії, аудити ефективності використання державних коштів, спрямованих на будівництво доріг, закупівлю транспорту, розвиток інфраструктури, а також перевіряє дотримання бюджетної дисципліни транспортними підприємствами.

Спеціальними повноваженнями щодо здійснення контролю за дотриманням правил, норм і стандартів на транспорті наділено законодавчо уповноважені контролюючі органи у відповідній сфері роботи транспорту, а саме Державна авіаційна служба України (Державіаслужба), Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), Державна служба морського та внутрішнього водного транспорту України (Морська адміністрація), Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України (Укравтодор), Національна поліція України, органи безпеки дорожнього руху Міністерства оборони України. До складу останніх до речі входять військова інспекція безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України (далі - ВІБДР), служба безпеки дорожнього руху розвідувального органу Міністерства оборони України (далі - РО Міноборони) та служби безпеки дорожнього руху (далі - СБДР) видів Збройних Сил України (далі - ЗС України), Озброєння Збройних Сил України (далі - Озброєння ЗС України), інших органів військового управління (армійські корпуси, повітряні командування та прирівняні до них військові командування), об'єднань, з'єднань, військових частин, військових навчальних закладів, установ та організацій ЗС України, а також підприємств, установ та

організацій, що належать до сфери управління Міністерства оборони України [155]. Зокрема на ВІБДР покладається здійснення таких функцій:

попереджувати, виявляти і припиняти правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, здійснювати провадження у справах про адміністративні правопорушення, учинені водіями військових транспортних засобів, що КпАП віднесені до компетенції ВІБДР;

здійснювати в межах своєї компетенції нагляд за дорожнім рухом військових транспортних засобів, контроль за виконанням у військових частинах та організаціях вимог законодавства з питань забезпечення безпеки дорожнього руху та безаварійного використання техніки;

вести облік та розподіл номерних знаків, реєстрацію транспортних засобів ЗС України, проведення їх технічного контролю;

забезпечувати контроль за дотриманням правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів транспортними засобами ЗС України та їх супроводження відповідно до вимог ПДР і умов, визначених у відповідному дозволі на їхнє дорожнє перевезення [155].

На місцевому рівні контрольно-наглядовими повноваженнями на транспорті наділено місцеві державні адміністрації, які здійснюють контроль у сфері транспорту на відповідній території через реалізацію державної політики у сфері транспорту та забезпечення безпеки дорожнього руху. Відповідно до статті 16 Закону України «Про місцеві державні адміністрації», місцеві державні адміністрації організовують роботу з розвитку транспортної інфраструктури, координації діяльності перевізників, контролю за технічним станом місцевих доріг, а також беруть участь у формуванні обласних і районних програм з безпеки дорожнього руху. Також місцеві державні адміністрації взаємодіють із Національною поліцією щодо нагляду за дотриманням законодавства на транспорті [156].

Органи місцевого самоврядування так само реалізують контроль у транспортній сфері через повноваження у сфері благоустрою, місцевих перевезень, утримання та ремонту вулиць, доріг комунальної власності,

зупинок, а також організації руху громадського транспорту. Згідно зі статтею 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», до компетенції органів місцевого самоврядування належать контроль за роботою підприємств транспорту місцевого значення, встановлення маршрутів, затвердження правил паркування, погодження схем організації руху, а також участь у формуванні тарифів на проїзд у громадському транспорті [157].

Відтак, суб'єктів публічного контролю на транспорті залежно від обсягу наділеної компетенції можна поділити на органи загальної, функціональної, спеціальної, самоврядної та громадської компетенції.

Таким чином, під суб'єктами публічного контролю на транспорті слід розуміти органи державної влади, місцевого самоврядування, громадські організації та інші уповноважені особи, які здійснюють контрольно-наглядові заходи за дотриманням законодавства у сфері транспорту, забезпечують правомірність діяльності транспортних підприємств (перевізників), безпеку перевезень, дотримання екологічних і технічних стандартів, а також сприяють реалізації державної політики в транспортній галузі.

Залежно від розгалуженості системи суб'єктів публічного контролю на транспорті, їх чисельності, наявності широкого спектру контрольно-наглядових повноважень їх можна класифікувати за різними критеріями, а саме:

1) за правовим статусом: державні органи (центральні та місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування) та недержавні суб'єкти (громадські організації, незалежні інспекції, експертні установи);

2) за рівнем юрисдикції: загально-державні органи (наприклад, центральні органи виконавчої влади, що здійснюють загальнодержавний контроль на транспорті), регіональні органи (органи місцевого самоврядування, що контролюють транспортну сферу в межах своїх територій); міжнародні органи та організації (що впливають на контроль через міжнародні угоди та стандарти, наприклад, Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO), Міжнародна морська організація (IMO) та ін.);

3) за функціональним призначенням: спеціально-уповноважені контрольно-наглядові органи (перевіряють дотримання норм, правил і стандартів, наприклад, Державна служба України з безпеки на транспорті, Державна авіаційна служба України, Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України та ін.); регуляторні органи (формують та реалізують політику у сфері транспорту, наприклад, Міністерство розвитку громад та територій України); правоохоронні органи (здійснюють контроль за правопорушеннями у сфері транспорту, наприклад, Національна поліція, Державна митна служба, органи безпеки дорожнього руху Міністерства оборони України);

4) за об'єктом контролю, а саме контроль за безпекою перевезень; за дотриманням вимог екологічної безпеки (моніторинг викидів завруднюючих речовин, дотримання екологічних стандартів); за фінансовою дисципліною та тарифами;

5) за формою власності: державні установи (урядові агентства, міністерства, служби) та приватні організації (незалежні аудиторські та інспекційні організації, транспортні асоціації) тощо;

6) за способом здійснення контролю: попереджувальний (превентивний) контроль (видача дозволів, ліцензування, сертифікація); поточний (оперативний) контроль (моніторинг діяльності транспортних підприємств, перевірки на місцях); подальший (ретроспективний) контроль (розгляд порушень, проведення розслідувань після аварій чи інцидентів).

Акцентуємо увагу на тому, що координація діяльності суб'єктів публічного контролю на транспорті є необхідною умовою для ефективного забезпечення безпеки руху, дотримання законодавства та високої якості транспортних послуг. Вона передбачає узгодження дій різних органів влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ організацій різних форм власності, засобів масової інформації та громадськості, які здійснюють контроль у цій сфері. Координація діяльності таких суб'єктів відбувається за рахунок реалізації всіх її елементів. Так, нормативно-правова база визначає

повноваження, відповідальність та форми взаємодії різних суб'єктів контролю на транспорті. Під час координації таких суб'єктів можуть бути створені міжвідомчі комісії та ради для обговорення актуальних питань, координації дій та ухвалення спільних рішень, а також інформаційні системи, які забезпечують обмін даними між різними суб'єктами, що дозволяє оперативно реагувати на зміни ситуації. Координація часто відбувається шляхом розроблення спільних планів роботи для узгодження дій різних суб'єктів контролю при проведенні спільних заходів. При цьому регулярні наради та зустрічі дозволяють обмінюватися досвідом, вирішувати проблемні питання та узгоджувати подальші дії.

Варто також відзначити типові проблеми координації суб'єктів публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті: дублювання функцій; відсутність єдиного підходу; бюрократичні бар'єри; недостатнє фінансування.

Координація діяльності суб'єктів публічного контролю на транспорті є складним, але необхідним завданням. Вона вимагає постійної уваги та зусиль з боку державних органів, бізнесу та громадськості. Ефективна координація дозволить підвищити безпеку на транспорті, покращити якість транспортних послуг та забезпечити сталий розвиток транспортної галузі. З метою вдосконалення координації суб'єктів публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті пропонуємо такі заходи: створення єдиної державної інформаційної системи; розширення використання електронних послуг; активне залучення громадськості до контролю; підвищення кваліфікації працівників контролюючих суб'єктів.

Таким чином, система суб'єктів публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті в Україні є важливим механізмом забезпечення безпеки руху, якості надання транспортних послуг та дотримання норм законодавства. Проведений аналіз виявив, що її функціонування має суттєві проблеми, зокрема дублювання функцій та недостатню координацію суб'єктів, відсутність єдиного підходу до оцінки ризиків та бюрократичні бар'єри.

Розв'язання цих питань є важливим для підвищення ефективності системи контролю, зниження корупційних ризиків та поліпшення стану транспортної галузі загалом, що може бути зроблено за рахунок:

- розмежування повноважень між суб'єктами публічного контролю шляхом внесення змін до нормативно-правових актів, що регламентують їх діяльність, та створення матриці відповідальності;
- розробки єдиної державної інформаційної системи обміну даними між суб'єктами контролю, що забезпечить прозорість та оперативність реагування на порушення транспортного законодавства;
- розширення електронних послуг для спрощення взаємодії громадян із контролюючими органами;
- активного залучення громадськості через громадські слухання, моніторинг діяльності перевізників, створення та активізації діяльності громадських рад при контролюючих органах;
- підвищення кваліфікації працівників контролюючих суб'єктів шляхом регулярних тренінгів та обміну досвідом;
- гармонізація національного законодавства з європейськими стандартами для посилення міжнародної співпраці в транспортній сфері тощо.

Необхідність забезпечення централізованої координації та взаємодії між контролюючими суб'єктами в транспортній сфері дозволило обґрунтувати та запропонувати створення Автоматизованої системи транспортного контролю, ключовими функціями якої мають стати забезпечення: 1) централізованого зберігання даних щодо реєстру транспортних засобів із технічними характеристиками, історією перевірок та результатами технічного обслуговування; бази даних ліцензованих перевізників та їхнього персоналу, зокрема кваліфікації водіїв; відомостей про дорожню інфраструктуру, стан доріг та об'єкти транспортної інфраструктури; реєстру адміністративних правопорушень у сфері транспорту, зокрема накладених штрафів і виконаних рішень; 2) автоматизації процесів, пов'язаних із інтеграцією з електронними системами моніторингу (GPS, тахографи) для відстеження порушень у режимі

реального часу; автоматичного формування аналітичних звітів про дотримання транспортного законодавства; нагадуванням про строки перевірок, технічних оглядів чи оновлення документів; 3) спрощення організації взаємодії між контролюючими органами на транспорті шляхом надання їм доступу до актуальних даних у реальному часі, надання можливості подавати електронні запити для отримання документів чи додаткової інформації, організації комунікаційного модулю для швидкого обміну інформацією між органами; 4) моніторингу ефективності контрольних заходів через відстеження діяльності контролюючих органів, їхніх перевірок, виявлених порушень та застосованих санкцій, оцінку ефективності виконання державних програм і стратегій у транспортній сфері; 5) прозорості та відкритості здійснення контрольних заходів, особливо для громадськості шляхом створення публічного доступу до узагальненої інформації про перевірки, порушення та їх результати, можливості громадянам подавати скарги чи пропозиції через платформу тощо.

2.3. Форми та методи публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті

Організаційно-правові засоби займають важливе місце в системі публічного контролю за діяльністю транспорту, оскільки саме вони визначають не лише структуру та повноваження контролюючих органів, а й порядок, способи та форми здійснення контролю. Досвід правозастосування та аналіз чинного законодавства свідчать, що реалізація контрольних функцій у сфері роботи різних видів транспорту здійснюється у межах різноманітних форм і механізмів, що використовуються уповноваженими посадовими особами.

Сфера транспорту дійсно відіграє важливу роль у функціонуванні економіки та забезпеченні мобільності населення. Водночас, через високий рівень ризику та значний вплив на безпеку громадян, транспортна сфера потребує суворого контролю за дотриманням законодавства. Українське

законодавство передбачає різні форми такого контролю, що здійснюються державними органами, спеціалізованими інституціями та правоохоронними структурами.

Контроль за дотриманням законодавства на транспорті необхідний для забезпечення безпечного функціонування всіх видів транспорту: автомобільного, залізничного, авіаційного, морського та міського електротранспорту. Його основними завданнями є запобігання порушенням, забезпечення відповідності транспорту технічним стандартам, а також контроль за діяльністю перевізників та водіїв. Однак на практиці механізм контролю в Україні стикається з низкою проблем, зокрема корупцією, застарілою системою регулювання та недостатньою ефективністю перевірок.

Контроль за дотриманням законодавства на транспорті є складовою частиною публічного адміністрування транспортною сферою та включає систему заходів, спрямованих на перевірку виконання правил, норм і стандартів суб'єктами транспортної діяльності.

Форми контролю, у поєднанні з відповідними методами, становлять процедурну основу здійснення публічного контролю у транспортній сфері. Саме завдяки їх впровадженню держава може ефективно комбінувати адміністративні й економічні інструменти впливу на різні аспекти суспільних відносин. Водночас, з огляду на динамічність транспортної галузі, постає потреба у пошуку та впровадженні нових, більш адаптивних форм, способів і методів контролю, здатних відповідати викликам сучасної соціально-економічної та політичної ситуації. Додаткову складність у цій сфері становить також нечіткість у тлумаченні базових понять «форма» та «метод», що призводить до неоднозначності в їх застосуванні й розумінні у контексті здійснення такого контролю.

Вбачається недоречним виділяти або форми, або методи контролю без їх тісного взаємозв'язку, навіть зважаючи на те, що як у нормативних джерелах, так і у науковій літературі часто простежується відсутність чіткого розмежування між формами та методами контролю, що зумовлено, зокрема,

прагненням охопити їх у загальному та спеціальному розумінні. Така ситуація проявляється, зокрема, у випадках, коли контрольні суб'єкти в межах певного напрямку публічного адміністрування використовують різноманітні засоби, прийоми та техніки для реалізації своїх функцій, що по суті є методами діяльності. Водночас форми контролю нерідко іменуються за назвою методу, який покладено в їх основу, проте це не свідчить про надання цим формам самостійного зовнішнього прояву – вони залишаються тісно пов'язаними з обраними методами і не набувають власної автономності у процедурній структурі контролю.

В адміністративно-правовій науці спостерігається відсутність єдиного трактування поняття форм контролю, так само як і методів. Одні вчені вважають ключовими формами перевірки та ревізії, додаючи, що в умовах сучасного правового регулювання активно використовуються й інші способи, зокрема аналіз інформаційних матеріалів, вивчення звітів, повідомлень та попереджувальних заходів [158, с. 24]. Інші дослідники підкреслюють, що контрольні заходи найчастіше здійснюються у вигляді перевірок (які охоплюють дослідження окремих напрямів діяльності та оформлюються у вигляді довідок чи доповідних), ревізій (як форма документального аналізу з оформленням акту), а також у формі виїзних оглядів, рейдів, витребування звітної документації тощо [33, с. 197]. Водночас деякі науковці розглядають перевірку як базову правову форму контролю, в межах якої огляд, інспектування, ревізія та інвентаризація трактуються як її різновиди [159, с. 89; 160, с. 912]. Окремі науковці ототожнюють види, форми і методи контролю [161, с. 217]. Проте, все ж таки слід визнати, що більшість вітчизняних учених форми, і методи контролю виділяють в якості окремих адміністративно-правових засобів [162; 163; 158; 164].

Транспортна сфера характеризується особливістю у застосуванні відповідних форм і методів контролю, що зумовлено її багатогалузевим характером, високим рівнем техногенної небезпеки та динамічністю нормативного середовища. Контрольні механізми у цій галузі охоплюють як

класичні адміністративні інструменти (перевірки, ревізії, інспектування), так і спеціальні методи технічного моніторингу, аналітичного аудиту й цифрового нагляду (GPS-контроль, відеофіксація, автоматизовані бази даних обліку транспортних засобів тощо). Особливість у застосуванні відповідних форм і методів контролю як раз і полягає в тому, що тут контроль охоплює не лише юридичний, а й технічний вимір. Транспортні перевезення пов'язані з потенційною небезпекою, тому контроль має включати елементи превентивного впливу, ризик-аналізу, оперативного реагування та постаудиту. У міжнародному контексті це також підтверджується положеннями Конвенції про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу, яка також передбачає обов'язковий контроль за умовами безпеки, вантажопідйомністю та технічним станом транспортних засобів [165].

Чинне законодавство процесу унормування форм контролю за додержанням законодавства на транспорті так само приділяє певну увагу. Зокрема статтю 16-1 Закону України «Про транспорт» зазначено, що «державний нагляд (контроль) за діяльністю суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів (у тому числі небезпечних), юридичних та фізичних осіб проводиться шляхом планових, позапланових, рейдових перевірок (перевірка на дорозі). Планові та позапланові перевірки за додержанням суб'єктами господарювання, фізичними особами (на автомобільному транспорті - також фізичними особами - суб'єктами господарювання) та юридичними особами вимог законодавства про транспорт проводяться на підставі переліку питань, затвердженого центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, або центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та внутрішньому водному транспорті» [3].

Так само і Законом України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» передбачено поділ заходів зі здійснення державного нагляду (контролю) на планові та позапланові. Вони

проводяться у вигляді перевірок, ревізій, оглядів, обстежень або в інших формах, передбачених законодавством [85]. Законом встановлено чіткий і прозорий порядок проведення державного нагляду (контролю), згідно якого планові та позапланові заходи дозволяється проводити лише за наявності відповідних документів, передбачених законодавством [166].

Варто зазначити, що представники органу державного нагляду (контролю) з метою з'ясування обставин, важливих для проведення перевірки, мають право в межах своїх повноважень здійснювати огляд територій або приміщень, де ведеться господарська діяльність, а також перевіряти документи або предмети, якщо це передбачено законом [85].

Законом України «Про автомобільний транспорт» також виділяються три види перевірок. Зокрема згідно статті 6 державний контроль автомобільних перевізників на території України здійснюється шляхом проведення планових, позапланових і рейдових перевірок (перевірок на дорозі) [35].

Більш докладно порядок проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі) регламентовано постановою Кабінету Міністрів України від 8 листопада 2006 р. № 1567 «Про затвердження Порядку проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі)», згідно якої рейдовою перевіркою (перевіркою на дорозі) є перевірка транспортних засобів автомобільних перевізників на всіх видах автомобільних доріг на маршруті руху в будь-який час з урахуванням інфраструктури (автовокзали, автостанції, автобусні зупинки, місця посадки та висадки пасажирів, стоянки таксі і транспортних засобів, місця навантаження та розвантаження вантажних автомобілів, зони габаритно-вагового контролю, інші об'єкти, що використовуються автомобільними перевізниками для забезпечення діяльності автомобільного транспорту) щодо дотримання автомобільними перевізниками вимог законодавства про автомобільний транспорт [97].

Повноваження щодо проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі) покладено на територіальні органи Укртрансбезпеки, якими відповідно

до вимог Порядку проведення рейдових перевірок (перевірок на дорожі), затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 8 листопада 2006 р. № 1567, у 2024 році:

складено 48 471 актів проведення перевірки вантажного та пасажирського транспорту, що на 20,5% більше ніж у 2023 році (40 219);

винесено постанов про накладення адміністративного стягнення за статтею 1322 КУпАП: у 2024 році – 364, у 2023 році – 59;

складено актів про блокування/розблокування автомобільного транспортного засобу у 2024 році – 811;

прийнято рішень про супроводження автомобільного транспортного засобу у 2024 році – 797;

винесено 63751 постанов про застосування адміністративного господарських штрафів, що на 47,9% більше ніж у 2023 році (43 101);

застосовано адміністративно-господарських штрафів на суму 545 150 961 грн., що на 3,1% більше ніж у 2023 році (530 579 788 грн.);

перераховано до Державного бюджету України – 438 862 045 грн., що на 16,3% більше ніж у 2023 році (377 490 913 грн.) [20].

Незалежно від видів контролю, що здійснюється у сфері залізничних перевезень, такий контроль, на думку А.П. Калюжного, реалізується у різних формах, серед яких вчений виділяє:

- перевірки, які відповідно до статті 16-1 Закону України «Про транспорт» поділяються на планові, позапланові та рейдові;
- внутрішній аудит безпеки руху;
- моніторинг дотримання вимог безпеки руху поїздів;
- оцінку відповідності, сумісності, придатності до використання та перевірку інфраструктури залізничного транспорту;
- розслідування, під час яких з'ясовуються всі обставини, через які відбулась транспортна подія, їх причини, наслідки та виявлені винні у цьому особи [3].

Здавалося б на вичерпний перелік форм контролю у сфері залізничних перевезень, не всі з них можна вважати формами контролю в юридично-адміністративному розумінні, тобто такими, що відповідають ознакам форми контролю як нормативно визначеного зовнішнього прояву контрольної діяльності. Наприклад, внутрішній аудит безпеки руху, виділений А.П. Калюжним у вигляді окремої форми контролю сумнівно можна вважати такою в публічно-правовому сенсі, адже це внутрішній механізм, що використовується переважно самими суб'єктами господарювання (наприклад, залізничними підприємствами) для самооцінки своєї діяльності. Такий аудит не має владного характеру, не пов'язаний із зовнішнім впливом держави, не тягне за собою юридичних наслідків для зовнішніх осіб. Більше того, аудит – це інструмент управління, а не форма державного контролю.

Так само треба вести мову й про моніторинг дотримання вимог безпеки руху поїздів, який переважно не має примусової природи і не тягне безпосередніх правових наслідків, а є лише попередньо-аналітичним етапом. Зокрема, поняття «моніторинг» (від лат. monitor – спостерігач або той, хто контролює [167, с. 214]) зазвичай інтерпретується як процес безперервного відстеження певних об'єктів чи процесів з метою порівняння їх поточного стану із запланованими показниками або попередніми орієнтирами [168].

Деякі вчені пропонують двокомпонентне розуміння цього явища: по-перше, моніторинг виступає як пізнавальний інструмент для аналізу реальних процесів у межах різних галузей науки; по-друге – як інформаційна підтримка управлінської діяльності через своєчасне забезпечення відповідними даними [169]. В цілому вчені тлумачать моніторинг як отримання актуалізованих знань, які дозволяють сформулювати відповідні управлінські рішення на підставі оперативної інформації [170, с. 137–139]. Технологія моніторингу полягає саме у цілеспрямованому зборі, фіксації, збереженні й подальшому аналізі інформації, що має управлінську цінність і використовується для прийняття обґрунтованих рішень у конкретній сфері.

З цього приводу цілком обґрунтованою є позиція М. Кутерги, який

відносить моніторинг у сфері безпеки дорожнього руху до адміністративно-правових засобів аналітично-оціночного характеру щодо спостережень, збирання, оброблення, передавання, збереження та аналізу інформації про стан безпеки дорожнього руху, прогнозування його змін і розроблення науково-обґрунтованих рекомендацій для прийняття рішень про запобігання наслідкам дорожньо-транспортних пригод. Тобто по суті моніторинг є інформаційною системою (збір, обробка, збереження та використання інформації про стан керованого об'єкта), яка постійно поповнюється і вказує на безперервність спостереження [134, с. 103].

Отже, серед усього переліку форм найбільш важливою і необхідною формою контролю за додержанням законодавства на транспорті є проведення перевірок дотримання правил, норм і стандартів, виконання планів, заходів, дотримання умов індивідуальних дозвільних документів у зазначеній сфері. Ця важливість підтверджується й практикою. Так, наприклад, Державна служба України з безпеки на транспорті відповідно до підпункту 5 пункту 5 Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103, Укртрансбезпека відповідно до покладених на неї завдань здійснює контроль за додержанням ліцензіатами вимог ліцензійних умов. На період воєнного стану, введеного Указом Президента України від 24 лютого 2022 р. № 64 «Про введення воєнного стану в Україні», постановою Кабінету Міністрів України від 13 березня 2022 року № 303 «Про припинення заходів державного нагляду (контролю) в умовах воєнного стану» (зі змінами) припинено проведення планових та позапланових заходів державного нагляду (контролю) і державного ринкового нагляду (далі – Постанова № 303). Водночас, пунктом 2 Постанови № 303 визначено: за наявності загрози, що має негативний вплив на права, законні інтереси, життя та здоров'я людини, захист навколишнього природного середовища та забезпечення безпеки держави, а також для виконання міжнародних зобов'язань України протягом періоду воєнного стану дозволено здійснювати позапланові заходи державного

нагляду (контролю) на підставі рішень центральних органів виконавчої влади, що забезпечують формування державної політики у відповідних сферах.

З урахуванням Постанови № 303, відповідно до пунктів 3 та 7 частини третьої статті 19 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності», відповідно до вимог статті 6 Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» та наказу Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 20 березня 2024 року № 244 «Про здійснення позапланових заходів державного нагляду (контролю) на період воєнного стану», затверджено процедуру погодження здійснення Державною службою України з безпеки на транспорті позапланових заходів державного нагляду (контролю).

У 2024 році на підставі прийнятих рішень Мінрозвитку, територіальними органами Укртрансбезпеки проведено 241 перевірку щодо дотриманням ліцензіатами вимог ліцензійних умов. В ході перевірок виявлено 786 порушень ліцензійних умов, за результатами перевірок складено 241 акт за результатами перевірок, 32 акти про відмову у проведенні перевірки, 2 акти про невиконання розпорядження про усунення порушень та 34 акти без виявлених порушень.

Також, ліцензіатам, винесено 173 розпорядження про усунення порушень ліцензійних умов, анульовано 32 ліцензії на підставі актів про відмову та 2 ліцензії дію якої зупинено, у зв'язку з невиконанням вимог розпорядження.

На авіаційному транспорті публічний контроль здійснюється у формі: перевірок (поділяються на планові; позапланові; комплексні; сертифікаційні; міжсертифікаційні), ситуаційних експериментів, сертифікаційних випробувань технічних засобів та авіаційного обладнання, розслідувань, оглядів, спостережень, сертифікаційних обстежень, доглядів, аудитів з безпеки польотів [66, с. 18].

Відтак, найбільш поширеними формами контролю на транспорті, на думку Г.В. Галіміної, є перевірки, ревізії, рейди та огляди, інспектування,

обстеження, запити, заслуховування звітів, інформацій та повідомлень, спостереження, експертиза, вивчення ділових і особистих якостей кандидатів на заміщення посад, координація діяльності контролюючих органів, розгляд скарг тощо [4, с. 135].

Аналізуючи зазначені форми, можна дійти висновку, що під формою публічного контролю (або нагляду) слід розуміти зовнішній прояв діяльності контролюючих органів, спрямований на досягнення визначених перед ними функціональних завдань. Вибір тієї чи іншої форми дозволяє сконцентрувати зусилля на реалізації конкретного пріоритету та підібрати відповідні засоби впливу. Натомість метод публічного контролю (нагляду) слід розглядати як сукупність прийомів, інструментів і способів, які забезпечують практичну реалізацію обраної форми контрольної діяльності.

На основі аналізу чинного законодавства та практики його реалізації слід визначити такі характерні ознаки форм публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті в сучасних умовах:

1) нормативна визначеність, що полягає в їх закріпленні у законодавстві та підзаконних нормативно-правових актах (наприклад, у Законі України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності»), що гарантує їх правомірність, передбачуваність і юридичну визначеність;

2) орієнтація на ризик-орієнтований підхід, адже сучасні форми контролю базуються на оцінці ступеня ризику, що дозволяє зосередити перевірки та наглядові заходи на найбільш проблемних або небезпечних об'єктах транспортної сфери;

3) процедурна формалізація контрольних заходів, що здійснюються у нормативно визначеному порядку, із застосуванням стандартизованих форм (акти, приписи, протоколи), що унеможливорює довільність у діях контролюючих органів і гарантує захист прав суб'єктів господарювання;

4) технологічна інтегрованість форм контролю з активним поєднанням з цифровими інструментами: онлайн-платформами, GPS-наглядом,

електронними базами даних;

5) публічність та підзвітність реалізації форм контролю, що визначається прозорістю їх застосування, з обов'язковим інформуванням громадськості, оприлюдненням результатів перевірок і можливістю оскарження рішень у судовому або адміністративному порядку;

6) цільова спрямованість застосування, що пов'язано із орієнтацією на досягнення конкретної мети: забезпечення безпеки перевезень, дотримання екологічних стандартів, ліцензійних умов на транспорті тощо;

7) системність і комплексність застосування, адже кожна із форм контролю є частиною єдиної контрольної системи, а не ізольованим заходом, проводиться регулярно, за затвердженим порядком, а не випадково чи одноразово, здійснюється на державному, регіональному та місцевому рівнях у межах єдиної системи;

8) наявність галузевої специфіки врахування особливостей кожного виду транспорту під час застосування різних форм контролю;

9) регулярність та плановість застосування форм контролю, що реалізуються як на постійній основі (через моніторинг, облік, звітність), так і відповідно до затверджених графіків планових перевірок;

10) реалізація будь-якої форми контролю із дотриманням принципів законності, об'єктивності, неупередженості, недискримінації та пропорційності впливу, що особливо важливо в умовах євроінтеграційних процесів та адаптації транспортної інфраструктури до стандартів ЄС.

Крім форм невід'ємним елементом механізму публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті є його методи, які переважно визначають як спосіб досягнення мети, певним чином упорядкована діяльність, прийом практичного здійснення чого-небудь [171, с. 235]. Науковці-юристи також не обходять увагою поняття «метод», трактуючи його як систему процедур, прийомів і дій, що забезпечують підготовку, ухвалення, реалізацію та контроль управлінських рішень у межах адміністративного процесу [172, с. 194]. У контексті розмежування понять «метод» і «форма»

контролю, доцільною видається позиція вчених, на думку яких, метод відображає технологічну сторону здійснення контрольних дій, тобто їхній практичний інструментарій, тоді як форма є юридично оформленим способом вираження таких дій, закріпленим у нормах права. Інакше кажучи, основною формою правового контролю вважаються перевірки, тоді як інші прояви контрольної діяльності мають соціально-правову природу, але належать до інших категорій [159, с. 89].

У науковій доктрині представлені різні позиції щодо трактування поняття «метод». Один з поширених підходів описує метод як структуровану сукупність інструментальних засобів, за допомогою яких реалізуються функціональні повноваження держави в управлінському процесі [173, с. 18]. Інші автори вважають, що методи є наборами прийомів і засобів дії, які органи виконавчої влади та інші управлінські структури застосовують для прямого і цілеспрямованого впливу на об'єкти, що входять до сфери їхньої компетенції [174, с. 70]. Загалом методи управління можна охарактеризувати як інструменти адміністративного впливу, які використовуються суб'єктами владних повноважень для забезпечення належної організації керованих систем.

О.В. Дубинський до основних методів державного контролю за додержанням законодавства на транспорті відносить: 1) метод примусу – притягнення порушників законодавства на транспорті до відповідальності (дисциплінарна, кримінальна, цивільна, адміністративна); 2) метод заохочення – вплив матеріального чи морального мотиваційного характеру через оголошення подяки, вручення грамот і дипломів, державних нагород, цінних подарунків тощо; 3) метод переконання – вплив на дії та поведінку учасників правовідносин у сфері транспорту через правове консультування, роз'яснення, виховання, бесіди, спонукання тощо; 4) економічні методи – непрямий вплив на поведінку та діяльність суб'єктів господарювання у сфері транспорту та суб'єктів здійснення державного контролю через економічні стимули – заохочення та санкції; 5) адміністративні методи – прямий владний вплив на

поведінку та діяльність суб'єктів господарювання у сфері транспорту та суб'єктів здійснення державного контролю через встановлення їх адміністративно-правового статусу [175, с. 153]. Водночас, враховуючи особливості транспортної сфери, назвати таку класифікацію вдалою важко, адже: по-перше, не враховано методи контролю, засновані на зборі, обробці та аналізі інформації (моніторинг, аудит, оцінювання ризиків), які є ключовими у сучасній системі транспортного контролю; по-друге, не зазначено, які методи вважаються пріоритетними або базовими, а які – допоміжними (у правозастосовній практиці важливо розуміти, з чого має починатися контроль (наприклад, з переконання), і коли вже застосовуються методи примусу); по-третє, немає зв'язку пропонованих методів контролю з рівнем порушень чи ступенем ризиків на транспорті; по-четверте, не приділено достатньої уваги превентивним заходам, зокрема методи контролю представлені переважно як реактивні (тобто спрямовані на порушення, що вже відбулися), натомість профілактичні методи (попередження, навчання, створення умов для дотримання законодавства) представлені слабо; по-п'яте, не логічним здається виділення методів примусу, заохочення та переконання в окремі групи, які за своєю природою по суті є адміністративними методами.

Методи контролю у транспортній сфері, незалежно від того на який вид транспорту спрямовані контрольно-наглядові заходи, повинні поєднувати правовий і технологічний підходи. З одного боку, дійсно, контроль який би він не був, спирається на принципи адміністративного права (законність, компетентність, обґрунтованість, систематичність, гласність тощо), а з іншого – потребує адаптації до цифрових інструментів, міжнародних стандартів, сучасних викликів і загроз. Відтак, і контроль у транспортній сфері є не лише формою юридичного впливу, а цілісною системою, що поєднує нормативне регулювання, технічне забезпечення, інституційне управління та цифрові інструменти. А тому і методи контролю, що застосовуються у транспортній сфері можуть мати як адміністративний, так і економічний контекст.

Використання адміністративних методів публічного контролю

вважається доцільним та результативним у низці суспільно важливих сфер, зокрема: при здійсненні прямого державного контролю над ринками з монопольною структурою; у сфері охорони довкілля та забезпечення санітарно-епідеміологічного благополуччя населення; у системі соціального захисту, де йдеться про визначення і забезпечення базових життєвих стандартів (таких як прожитковий мінімум, належні умови праці тощо); а також у процесі реалізації державних стратегічних програм і планів [176, с. 8].

Щодо транспортної галузі, адміністративні методи регулювання охоплюють, зокрема, процедури ліцензування і сертифікації суб'єктів перевезень, запровадження квот, а також встановлення нормативів щодо кількості та якості транспортного обслуговування населення. На думку низки дослідників, саме адміністративні методи як засоби адміністративно-правового впливу на підпорядковані суб'єкти публічного адміністрування транспортною сферою є найбільш ефективними при регулюванні діяльності транспортних монополістів. Так, наприклад, у разі поділу єдиної залізничної інфраструктури на окремі сегменти з подальшою приватизацією управлінських функцій може виникнути ризик припинення обслуговування економічно нерентабельних напрямків. Це, у свою чергу, призведе до втрати цілісності транспортної системи, ослаблення регіональної взаємодії та порушення економічної єдності держави [177, с. 7].

На наш погляд, існують такі сфери, функціонування яких без державного втручання є малоймовірним або навіть неможливим, що зумовлено об'єктивними умовами. Проте це не виключає потреби у впровадженні економічних механізмів державного регулювання, які можуть доповнювати адміністративні підходи.

Економічне регулювання ґрунтується на створенні з боку держави таких фінансових чи матеріальних стимулів, які спонукають суб'єктів господарювання діяти у напрямку, що відповідає публічним інтересам. На відміну від прямого адміністративного впливу, економічні методи впливають на розвиток конкурентного середовища, регулювання співвідношення попиту і

пропозиції, а також на інвестиційну привабливість транспортного сектора.

До основних економічних інструментів у транспортній сфері можна віднести: регулювання податкового навантаження на перевізників; визначення мінімального рівня заробітної плати у галузі; встановлення цін на послуги перевезення з можливістю обмеження зростання тарифів; зобов'язання виконувати соціальні пільги на проїзд; фінансування прикладних досліджень та розробок у сфері транспорту; впровадження диференційованої кредитної політики для підприємств галузі [178, с. 99–100].

З урахуванням особливостей контрольно-наглядової діяльності на транспорті доречно виділяти загальні (адміністративні), спеціальні (функціональні) та економічні методи. До першої групи загальних (адміністративних) методів належать методи примусу, переконання та заохочення. Другу групу складають програмно-цільовий, статистичний, соціологічний, інформаційно-аналітичний методи, методи спостереження, експерименту, оцінки, прогнозування змін (тенденцій), заслуховування звітів, рекомендацій, моніторинг тощо. Економічні методи контролю за додержанням законодавства на транспорті включають: накладення економічних санкцій за порушення правил, норм і стандартів на транспорті; економічне стимулювання; встановлення диференційованих ставок податків, зборів чи ліцензійних платежів; введення обов'язкового економічного моніторингу доходів і витрат підприємств транспорту; надання державних грантів, субсидій чи кредитів лише тим перевізникам, які проходять перевірки, дотримуються норм і не мають зауважень з боку органів контролю; запровадження обов'язкового страхування відповідальності перевізників з економічними стимулами для тих, хто має низький рівень страхових випадків (нижчі страхові внески); використання платних доріг, стоянок, терміналів із гнучкою системою тарифів, яка враховує екологічність транспорту, рівень дотримання правил безпеки тощо.

Отже, метод здійснення публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті слід розуміти як сукупність конкретних дій,

прийомів, способів і засобів, що застосовуються для реалізації тієї чи іншої форми контрольної діяльності. Ці дії мають практичний характер і спрямовані на досягнення визначених завдань контролю, таких як виявлення порушень, забезпечення дотримання законодавчих вимог, підвищення рівня безпеки транспортної інфраструктури, перевезень, забезпечення якості надання транспортних послуг тощо. Іншими словами, методи – це практичний інструментарій, за допомогою якого реалізується зовнішній вплив з боку держави та інституцій громадянського суспільства на об'єкти транспортної системи країни. Ефективність застосування методів публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті значною мірою залежить від їхньої правової регламентації, компетентності контрольного органу, а також від дотримання принципів законності, обґрунтованості та пропорційності застосування контрольних заходів. У цьому контексті методи публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті виступають не лише як технічний інструмент реалізації владних повноважень, але й як механізм захисту публічного інтересу та безпеки учасників транспортного процесу.

Висновки до Розділу 2

Вивчення особливостей адміністративно-правового механізму організації публічного контролю на транспорті дозволило сформулювати такі висновки:

1. Здійснено характеристику системи нормативного забезпечення організації публічного контролю на транспорті, що відзначається структурованістю, ієрархічністю та високим ступенем формалізації. Вона включає як основоположні законодавчі акти, що визначають загальні засади державного управління та публічного контролю, так і спеціальні нормативні документи, які детально регламентують порядок проведення перевірок, інспекційних заходів, аудиту та моніторингу в транспортному секторі. Однією з характерних рис цієї системи є наявність значної кількості імперативних

норм, що встановлюють обов'язкові до виконання правила та процедури контролю без можливості їх альтернативного застосування.

2. Обґрунтовано недоцільність прийняття окремого закону про контроль на транспорті, що може створити більше проблем, ніж вирішити, зокрема через дублювання норм транспортного законодавства, втрату цілісності та ускладнення правового регулювання контрольних процедур, додаткове навантаження на суб'єктів ринку, підвищення бюрократичного навантаження та збільшення витрат державного бюджету на його розробку, прийняття та реалізацію. Раціональнішим підходом визнано вдосконалення вже наявного законодавства, інтеграцію необхідних змін у чинні нормативно-правові акти на транспорті, подальшу концентрацію зусиль на цифровізації процесів контролю, впровадженні сучасних технологій моніторингу контрольних заходів та автоматизації перевірок.

3. Залежно від розгалуженості системи суб'єктів публічного контролю на транспорті, їх чисельності, наявності широкого спектру контрольних наглядних повноважень їх класифіковано за такими критеріями, зокрема: 1) за правовим статусом; 2) за рівнем юрисдикції; 3) за функціональним призначенням; 4) за об'єктом контролю; 5) за формою власності; 6) за способом здійснення контролю.

4. На основі аналізу чинного законодавства та практики його реалізації визначено характерні ознаки форм публічного контролю за дотриманням законодавства на транспорті в сучасних умовах, серед яких: 1) нормативна визначеність; 2) орієнтація на ризик-орієнтований підхід; 3) процедурна формалізація контрольних заходів; 4) технологічна інтегрованість форм контролю з активним поєднанням з цифровими інструментами: онлайн-платформами, GPS-наглядом, електронними базами даних; 5) публічність та підзвітність реалізації форм контролю; 6) цільова спрямованість застосування, що пов'язано із орієнтацією на досягнення конкретної мети; 7) системність і комплексність застосування; 8) наявність галузевої специфіки врахування особливостей кожного виду транспорту під час застосування різних форм

контролю; 9) регулярність та плановість застосування форм контролю; 10) реалізація будь-якої форми контролю із дотриманням принципів законності, об'єктивності, неупередженості, недискримінації та пропорційності впливу, що особливо важливо в умовах євроінтеграційних процесів та адаптації транспортної інфраструктури до стандартів ЄС.

5. З урахуванням особливостей контрольно-наглядової діяльності на транспорті запропоновано виділяти загальні (адміністративні), спеціальні (функціональні) та економічні методи. До першої групи загальних (адміністративних) методів належать методи примусу, переконання та заохочення. Другу групу складають програмно-цільовий, статистичний, соціологічний, інформаційно-аналітичний методи, методи спостереження, експерименту, оцінки, прогнозування змін (тенденцій), заслуховування звітів, рекомендацій, моніторинг тощо. Економічні методи контролю за дотриманням законодавства на транспорті включають: накладення економічних санкцій за порушення правил, норм і стандартів на транспорті; економічне стимулювання; встановлення диференційованих ставок податків, зборів чи ліцензійних платежів; введення обов'язкового економічного моніторингу доходів і витрат підприємств транспорту тощо.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ ЗДІЙСНЕННЯ ПУБЛІЧНОГО КОНТРОЛЮ НА ТРАНСПОРТІ ТА ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ЙОГО АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

3.1. Державний контроль за додержанням законодавства на транспорті: зміст та особливості

Транспортна система є ключовим елементом функціонування держави, оскільки забезпечує зв'язність її економічного, соціального та безпекового простору. У такому контексті державний контроль за додержанням законодавства на транспорті виступає однією з форм реалізації публічної влади, що спрямована на забезпечення законності, безпеки та ефективності транспортних перевезень. Ефективність такого контролю має вирішальне значення для запобігання порушенням, забезпечення екологічної та технічної безпеки, дотримання прав споживачів транспортних послуг, а також для реалізації державної транспортної політики у відповідності до європейських стандартів.

Законодавчо термін «державний контроль» визначається Законом України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» від 05.04.2007 № 877-V, згідно з яким державний контроль – це діяльність уповноважених органів влади щодо перевірки дотримання суб'єктами вимог законодавства [85].

Державний контроль у сфері транспорту, за визначенням більшості українських дослідників, – це система юридичних, організаційних та інформаційно-аналітичних дій, які реалізуються уповноваженими органами з метою забезпечення дотримання норм транспортного законодавства, а також стандартів безпеки, технічних стандартів та ліцензійних вимог. Подібним чином визначення контролю (державного) як способу забезпечення законності у сфері транспорту надає О.В. Дубинський, стверджуючи, що це одночасно

одна з основних управлінських функцій держави та її безпосередня діяльність, яка здійснюється уповноваженими на те державними органами в єдиній транспортній системі України з метою повсякчасного та повсюдного забезпечення законності, верховенства права та дисципліни в транспортних правовідносинах шляхом встановлення фактичного стану об'єктів контролю (єдиної транспортної системи та її елементів), їх відповідності/невідповідності затвердженим нормам, стандартам і правилам, з'ясування причин такої невідповідності і реалізації заходів (форм і методів контролю) щодо їх усунення та превенції виникнення й надалі [179, 180].

Москаленко С.І. до ключових ознак державного контролю відносить: 1) наявність конкретного об'єкта та предмета; 2) базування на принципах, притаманних саме державному контролю в сфері цивільній авіації; 3) дії посадових осіб, є завжди чітко регламентовані і виражені в процесуальній формі; 4) дії даних посадових осіб мають постійний та превентивний щодо інших суб'єктів у випадках, передбачених законом, характер; 5) за наслідками застосування контрольних заходів складається передбачений законодавством контрольно-правовий акт, визначенням результатів дії; 6) контроль у сфері цивільної авіації має визначену структуру: стадії, етапи, процесуальні дії та зовнішній прояв, що виражається в його офіційному видані; 7) видає обов'язкові до виконання приписи; 8) здійснюється визначеними законодавством органами; 9) регламентується безпосередньо законодавчими актами, чисельними підзаконними нормативно-правовими актами, частково – нормами міжнародних договорів [181].

На кожному з видів транспорту державний контроль має свої особливості реалізації. Водночас, загальним є його спрямованість на дотримання вимог транспортного законодавства, підвищення безпеки перевезень, захист життя та здоров'я громадян, а також забезпечення цілісності транспортної інфраструктури. Цей контроль виступає як гарантія державного впливу на функціонування стратегічно важливої галузі, що має ключове значення для економічної стабільності та національної безпеки

країни.

У сфері залізничного транспорту державний контроль набуває переважно інженерно-технічного та техніко-експлуатаційного характеру, оскільки пов'язаний із наглядом за станом колій, рухомого складу, дотриманням графіків та нормативів безпеки. Зокрема, акцент робиться на регулярні перевірки технічного стану рухомих одиниць, об'єктів інфраструктури, а також кваліфікації персоналу. «Контроль, – як стверджують вчені, – є не лише засобом правового регулювання, а й способом управління ризиками аварій та збоїв у транспортному процесі» [182].

У повітряному транспорті, як свідчать дослідження Малярчук Н.В. та Поліщука І.В., державний контроль реалізується відповідно до міжнародних вимог ICAO та ЄС. Його специфіка полягає у високому рівні стандартизації, системності перевірок, а також обов'язковості сертифікації операторів, авіаперсоналу, аеродромів тощо. Контроль тут має яскраво виражений інтернаціональний вимір, адже порушення в одній країні можуть мати транскордонні наслідки для безпеки міжнародних перевезень [183]. І це не випадково, адже у статті 4 Повітряного кодексу України вказується, що «державне регулювання в галузі авіації та використання повітряного простору України полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначенні завдань, функцій, умов діяльності, застосуванні заходів безпеки авіації, прийнятті загальнообов'язкових авіаційних правил України, у здійсненні державного контролю за їх виконанням та встановленні відповідальності за їх порушення» [86]. Відтак, і державний контроль у сфері повітряного транспорту виступає невід'ємною складовою зазначеної державної політики та «є системною категорією, яка складається із взаємозалежних та взаємообумовлених складових, поєднання яких дозволяє досягти поставлених цілей у встановлені терміни з використанням відповідного комплексу ресурсів» [184, с. 79].

Незважаючи на відмінності у формах, інструментах та суб'єктах, державний контроль на транспорті виконує єдину стратегічну функцію –

забезпечення законності, безпеки та стійкості функціонування транспортної системи України, а його адаптивність до особливостей кожного з видів транспорту свідчить про високий рівень інтеграції правового регулювання у сферу публічного адміністрування транспортним сектором економіки країни.

На відміну від муніципального та громадського контролю, державний контроль на транспорті є централізованим, імперативним за природою та спирається на владні повноваження, делеговані органам виконавчої влади законом. Його метою є не лише виявлення та припинення порушень, а й забезпечення дотримання обов'язкових стандартів, норм безпеки, вимог технічного регламенту, що мають загальнообов'язковий характер на всій території держави.

На відміну від громадського контролю, який здебільшого має рекомендаційний, дорадчий або інформативний характер і не наділений повноваженнями впливу, державний контроль передбачає юридично значущі наслідки, зокрема застосування адміністративних санкцій, призупинення ліцензій, примусові приписи, іноді навіть притягнення до кримінальної відповідальності у випадках грубих порушень, що загрожують життю та здоров'ю осіб.

Крім того, державний контроль має процедурну урегульованість, яка закріплена в нормативно-правових актах, зокрема у Законі України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» та спеціалізованих законах про види транспорту [85]. Це забезпечує правову визначеність, відповідальність посадових осіб та захист прав суб'єктів контролю, що практично відсутнє у рамках громадського чи муніципального впливу, які не є носіями владних повноважень.

Відтак, державний контроль у транспортній сфері виступає як інституційно закріплений, примусовий та системно організований механізм забезпечення правопорядку, який діє незалежно від політичних, комерційних чи місцевих інтересів і виконує критично важливу роль у підтримці національної транспортної безпеки.

Належний державний контроль за дотриманням законодавства у транспортній сфері є ключовим фактором успішного розвитку галузі, адже в умовах цифрової трансформації економіки саме інновації стають рушійною силою сталого розвитку транспортної системи України. У період невизначеності важливою місією держави у сфері транспорту як основоположної галузі та «каталізатора» промислового зростання є створення умов для задоволення потреб економіки та населення. Це досягається шляхом забезпечення доступу до безпечних, якісних та екологічно чистих транспортних послуг, формування правової бази для збалансованого розвитку транспортної інфраструктури та її інтеграції у міжнародний простір [185, с. 276-281].

Сутність державного контролю на транспорті знаходить своє відображення у його завданнях, до яких слід віднести наступні:

- забезпечення дотримання положень транспортного законодавства всіма учасниками транспортного процесу, незалежно від виду транспорту;
- забезпечення правомірного і раціонального використання транспортної транспортної інфраструктури та матеріально-технічних ресурсів, зокрема рухомого складу, об'єктів обслуговування та систем управління транспортними потоками;
- гарантування дотримання прав споживачів транспортних послуг, у тому числі у частині якості, безпечності, комфортності та своєчасності перевезень;
- захист економічних інтересів держави на внутрішньому транспортному ринку, а також підтримка легального функціонування суб'єктів господарювання у сфері перевезень;
- здійснення моніторингу дотримання екологічних норм і стандартів у сфері транспорту, з метою зниження негативного впливу на навколишнє середовище;
- виявлення порушень правил функціонування транспортного ринку та фактів недобросовісної або незаконної діяльності перевізників чи операторів;

- забезпечення виконання міжнародних зобов'язань України у сфері транспорту;
- перевірка дотримання ліцензійних умов та нормативних вимог при провадженні господарської діяльності, пов'язаної з перевезеннями пасажирів та вантажів;
- виконання профілактичної функції, яка полягає у своєчасному виявленні ризиків, запобіганні порушенням та формуванні культури дотримання норм у сфері транспортної діяльності;
- перевірка законності в діяльності органів державної влади та місцевого самоврядування, що приймають участь в організації надання транспортних послуг;
- застосування передбачених законом заходів відповідальності до порушників транспортного законодавства.

Виконання окреслених завдань забезпечується нормативно визначеною системою суб'єктів державного контролю на транспорті. Слід сказати, що така система є досить розгалуженою та поданою значною кількістю вищих (Кабінет Міністрів України), центральних та місцевих (місцеві державні адміністрації) органів виконавчої влади. Місце та роль більшості суб'єктів саме державного контролю за додержанням законодавства на транспорті розглянуто у підрозділі 2.2 дисертації. Крім Міністерства розвитку громад та територій України (колишнє Міністерство інфраструктури України), що є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізує національну транспортну політику, ключовим суб'єктом залишається Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), на яку відповідно до пункту 4 Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 01 лютого 2015 р. № 103 (зі змінами) [91], покладено виконання завдання щодо здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті. При цьому відповідно до покладених на неї завдань Укртрансбезпека наділена широким колом

контрольно-наглядових повноважень, серед яких: здійснює нагляд за додержанням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища автомобільним, залізничним транспортом; здійснює контроль за додержанням ліцензіатами вимог ліцензійних умов; здійснює контроль і нагляд за організацією безпечного перевезення небезпечних вантажів (крім дорожнього перевезення небезпечних вантажів, яке контролюється Національною поліцією, та перевезення морським та річковим транспортом, яке здійснюється Морською адміністрацією); здійснює передбачений законодавством контроль за міжнародними перевезеннями пасажирів і вантажів автомобільним транспортом на території України; здійснює державний ринковий нагляд у межах сфери своєї відповідальності; здійснює контроль за додержанням перевізниками вимог режиму праці та відпочинку, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом; здійснює диспетчерський контроль за роботою автомобільних перевізників, що здійснюють перевезення пасажирів на міжобласних маршрутах загального користування; здійснює контроль за забезпеченням безпеки руху трамвайних вагонів і тролейбусів; здійснює державний контроль за технічним станом об'єктів міського електричного транспорту та забезпечення безпеки його руху; забезпечує здійснення внутрішнього контролю і внутрішнього аудиту в апараті Укртрансбезпеки, її територіальних органах, на підприємствах, в установах, організаціях, що належать до сфери управління Укртрансбезпеки; проводить перевірки за додержанням суб'єктами господарювання, фізичними особами та юридичними особами вимог законодавства про транспорт; здійснює контроль наявності, видачу дозвільних документів на здійснення перевезень та контроль відповідності виду перевезення, що фактично здійснюється, та ін.

Слід зауважити, що з 12 березня 2024 р. було поновлено здійснення позапланових перевірок характеристик продукції відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 08 березня 2024 р. № 261 «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 13 березня 2022 р. № 303 і від 3

травня 2022 р. № 550» [186].

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2024 р. № 1052 «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 13 березня 2022 р. № 303 і від 3 травня 2022 р. № 550» [186] Укртрансбезпекою з 14 вересня 2024 р. відновлено здійснення заходів державного ринкового нагляду (планових перевірок), а Держмитслужбою – контролю продукції, що ввозиться на митну територію України, а саме колісних транспортних засобів, нових частин та обладнання, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах. Відповідно до секторального плану державного ринкового нагляду на 2024 рік, у 2024 році перевірялися колісні транспортні засоби, нові частини та обладнання, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах. Протягом 2024 року підрозділами Укртрансбезпеки було проведено 116 перевірок характеристик продукції, з яких: 45 – планових перевірок характеристик продукції; 71 – позапланових перевірок характеристик продукції.

Кількість продукції, характеристики якої були перевірені під час здійснення перевірок, складає 57 392 шт. Кількість продукції, щодо якої виявлені порушення, складає 9 814 шт. Від митних органів надійшло 74 повідомлення про призупинення митного оформлення продукції. За результатами повідомлень митних органів проведено 56 позапланових перевірок характеристик продукції. За результатами проведених перевірок характеристик продукції за повідомленнями митних органів вжито 1012 обмежувальних (корегувальних) заходів щодо продукції, яка не відповідає встановленим вимогам, з них:

- 994 рішень про обмеження надання продукції на ринку;
- 18 рішень про заборону надання продукції на ринку.

Сума штрафів, що накладені органом ринкового нагляду за порушення вимог законодавства, становить 2 006 тис. грн. Сума штрафів, що перераховані до Державного бюджету України, становить 714 тис. грн.

Укртрансбезпекою систематично здійснюється контроль виконання

ліцензійних умов у сфері залізничного транспорту. Зокрема у 2024 році було направлено на погодження 2 листа на перевірки, погоджено – 1, проведено 1 перевірку. Направлено також лист від 10.09.2024 № 10568/3.5./14-24 на позапланову перевірку виконання розпорядження від 11 серпня 2023 року № 10736/3.4/14-23 АТ «Укрзалізниця».

На залізничному транспорті особливу роль у запобіганні аваріям відіграє комплексна система контролю, що включає моніторинг стану інфраструктури, технічного обслуговування рухомого складу, дотримання нормативів експлуатації та підготовки персоналу. Аварійність на залізничному транспорті є індикатором ефективності контрольних заходів, які мають охоплювати всі складові системи залізничного сполучення: «людина – рухомий склад – шляхи сполучення – навколишнє середовище». Ефективний контроль дозволяє виявити як суб'єктивні, так і об'єктивні чинники аварійності та розробити дієві заходи з їх усунення. Здійснення своєчасного аналізу причин аварій, проведення технічних розслідувань, запровадження посилених норм безпеки та контроль за їх виконанням дозволяють суттєво знизити ризик загибелі людей, пошкодження рухомого складу та переривання транспортного сполучення понад нормативний строк. Відтак, саме контрольні заходи виступають основним механізмом зниження аварійності та підвищення рівня безпеки на транспорті, у тому числі й залізничному.

Незважаючи на систематичне проведення перевірок, профілактичних заходів та контролю за дотриманням транспортного законодавства, рівень аварійності залишається високим, що вимагає посилення контрольних механізмів. Недостатньо ефективною є система регулювання та контролю за ринком пасажирських автобусних перевезень. Так, лише у 2023 році Укртрансбезпекою накладено штрафів на неліцензованих автобусних перевізників на загальну суму 93 млн. гривень, що свідчить про значний обсяг ринку неофіційних пасажирських перевезень, зазначене негативно впливає як на рівень безпеки пасажирів та якість наданих їм послуг, так і на обсяг сплати податків та зборів до бюджетів усіх рівнів [81].

Разом із Укртрансбезпекою державний контроль на автомобільному транспорті та у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху здійснюється органами й підрозділами Національної поліції, що структурно входять до складу Міністерства внутрішніх справ України. Національна поліція є ключовим суб'єктом здійснення контрольно-наглядової діяльності [187, с. 16]. Відповідно до Закону України «Про Національну поліцію» поліція здійснює повноваження: організує та здійснює відповідно до законодавства нагляд у галузі безпеки дорожнього руху, спеціальні контрольні, наглядові та дозвільні функції в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху [144, 87].

Не менш складною та обґрунтованою до систематичного застосування контрольних заходів залишається ситуація на морському і внутрішньому водному транспорті України, де протягом першого півріччя 2024 року, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 4 аварійні події, в яких 1 (одна) особа зникла безвісти, а загиблі та травмовані відсутні. За аналогічний період 2023 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 15 аварійних подій, в яких загиблі, травмовані та зниклі безвісти відсутні. Таким чином, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом першого півріччя 2024 року, у порівнянні з аналогічним періодом 2023 року, зменшилась на 11 аварійних подій (- 73 %). Проте, за звітний період зникла безвісти 1 особа, чого за аналогічний період у 2023 році не було. При цьому загиблі та травмовані за звітний період відсутні [188].

Державний контроль у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України здійснюється Державною авіаційною службою України, що є центральним органом виконавчої влади та відповідно до Положення про Державну авіаційну службу, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08.10.2014 № 520, є органом технічного регулювання, основними завданнями якого є: реалізація державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України; внесення пропозицій щодо забезпечення формування державної політики у

сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України; організація використання повітряного простору України; здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації, нагляду за забезпеченням аеронавігаційного обслуговування тощо. Державною авіаційною службою України проводиться постійна робота з авіаперевізниками щодо забезпечення захисту прав пасажирів. Так, протягом 2024 року здійснено роботу щодо опрацювання 59 звернень громадян щодо перевірки дотримання авіаперевізниками законодавства, в тому числі авіаційних правил України в частині дотримання прав пасажирів у разі затримки/скасування рейсу чи відмови у посадці на рейс та вимог щодо розгляду звернень пасажирів, за результатами якої оформлено 22 протоколи про правопорушення у галузі цивільної авіації (в т.ч. 12 протоколів за результатами розгляду звернень громадян 2023 року) та винесено 6 постанов про накладення штрафу за правопорушення у галузі цивільної авіації [189].

Наведені вище приклади та інформаційні дані свідчать про необхідність здійснення систематичного державного контролю на транспорті, що обумовлюється декількома чинниками:

по-перше, транспорт є джерелом підвищеного ризику, отже, вимагає підвищеної уваги.

по-друге, в одному транспортному засобі одночасно можуть знаходитися декілька десятків людей, що збільшує ризики негативних наслідків у разі аварії.

по-третє, транспортом перевозяться великі партії вантажу, який має значну вартість, тому у випадках аварії його власнику наноситься значні майнові збитки;

по-четверте, у випадках виникнення надзвичайних подій під час здійснення перевезення небезпечних вантажів може виникати значна загроза громадській або екологічній безпеці [133].

Беручи до уваги потенційні загрози, що супроводжують транспортну діяльність, критично важливо оцінити, наскільки ефективно механізми

державного контролю забезпечують дотримання законодавства та попереджають виникнення порушень. Така оцінка включає аналіз результативності заходів державного контролю, виявлення прогалин у нормативно-правовому забезпеченні та вдосконалення інструментів запобігання транспортним інцидентам. Важливо враховувати як інституційну спроможність контролюючих органів, так і результативність заходів державного впливу, що реалізуються у формі перевірок, моніторингу та аудиту безпеки на транспорті. Оцінка ефективності контролю за додержанням законодавства на транспорті є складним та багатогранним завданням, яке вимагає як теоретичного обґрунтування, так і практичного підходу. Ефективність контролю за додержанням законодавства на транспорті можна оцінювати як із якісної, так і з кількісної точки зору.

Якісні показники оцінюють через аналіз змін у системі контролю, що дозволяє визначити вплив контрольних заходів на зниження ризиків у сфері транспортної безпеки, забезпечення належного рівня дотримання правових норм, а також мінімізацію негативних наслідків для економіки та навколишнього середовища. Якісна оцінка включає логічний аналіз результатів впливу контрольних заходів, аналіз кореляції між виявленими порушеннями та запобіжними заходами, а також оцінку зниження ймовірності повторення порушень у майбутньому.

Кількісні показники базуються на об'єктивних даних, що відображають результати контрольної діяльності, включаючи статистику порушень, кількість перевірок, співвідношення витрат на контроль до обсягу виявлених порушень, а також аналіз коефіцієнтів ризиків. Кількісні оцінки ґрунтуються на економіко-математичних розрахунках, що дозволяють аналізувати ефективність контрольних заходів через відносні та усереднені величини.

Разом з тим, існує ризик неправильної інтерпретації результатів оцінки ефективності контролю. Часто позитивні зміни у показниках, що характеризують діяльність підприємств транспортної галузі, помилково ототожнюють з ефективністю контролю. Проте, ці показники лише частково

відображають вплив контрольних заходів і не можуть повністю характеризувати ефективність контролю. Оцінка ефективності контролю не повинна зводитися виключно до співвідношення витрат на проведення контрольних заходів із кількісними результатами впливу, оскільки така методика не враховує якісні зміни, зокрема підвищення рівня правової свідомості суб'єктів господарювання та запобігання порушенням у довгостроковій перспективі.

Для забезпечення комплексної оцінки ефективності контролю в транспортній сфері необхідним є:

- впровадження системи регулярного моніторингу результатів контрольних заходів із використанням сучасних інформаційних технологій;
- використання економічно-математичних методів для обґрунтування рівня ризиків і ймовірності порушень у транспортній галузі;
- запровадження індикаторів ефективності, які дозволятимуть не лише оцінювати кількість і характер порушень, а й аналізувати динаміку змін та рівень відповідності контрольних заходів законодавчим вимогам.

Відтак, доречним вбачаємо визначення ключових індикаторів оцінки ефективності адміністративно-правового забезпечення контролю за додержанням законодавства на транспорті, серед яких зокрема: рівень аварійності та кількості порушень транспортного законодавства; ефективність проведення контрольних заходів; якість надання транспортних послуг; дотримання ліцензійних та сертифікаційних вимог у сфері транспорту; дієвість системи відповідальності за порушення у сфері транспорту та її вплив на безпеку перевезень; стан транспортної інфраструктури та рівень її відповідності безпековим стандартам; показники цифровізації та автоматизації процесів транспортного контролю; гармонізація національного транспортного законодавства з нормативними актами ЄС та міжнародними угодами; прозорість і підзвітність контролюючих органів; рівень правосвідомості суб'єктів транспортної діяльності та дотримання ними законодавства на транспорті.

Враховуючи викладене та спираючись на положення Законів України «Про транспорт», «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» та підзаконних нормативно-правових актів, державному контролю за додержанням законодавства на транспорті притаманні такі характерні ознаки як: 1) публічний характер; 2) законодавча регламентованість; 3) системність застосування контрольних заходів; 4) обов'язковість вимог для об'єкта контролю; 5) застосування примусових заходів (передбачає право уповноважених органів (посадових осіб) ініціювати примусове усунення порушень, зупиняти дію дозволів чи ліцензій, а також застосовувати адміністративні стягнення до винних осіб); 6) спрямованість не лише на виявлення порушень, а й на їх профілактику.

Таким чином, підсумовуючи викладене, державний контроль за додержанням законодавства на транспорті можна розуміти як комплексну багаторівневу організаційно-правову систему заходів, що реалізується через діяльність спеціально уповноважених органів державної влади (посадових осіб), застосування ними нормативно визначених форм, методів та контрольних-наглядових процедур, з метою забезпечення дотримання норм національного транспортного законодавства, міжнародних зобов'язань, технічних стандартів та екологічних вимог усіма учасниками транспортного процесу під час перевезень пасажирів і вантажів, експлуатації транспортних засобів та управління об'єктами транспортної інфраструктури, а також для запобігання, виявлення і припинення правопорушень у транспортній галузі.

3.2. Контроль органів місцевого самоврядування (муніципальний контроль) як засіб адміністративно-правового забезпечення функціонування транспорту

Один із ключових напрямів розвитку транспортної системи, зокрема міського транспорту, полягає у подальшому вдосконаленні управлінських механізмів, що повинні забезпечити ефективне управління підприємствами

транспортного комплексу та забезпечити державний контроль і регулювання їх діяльності як у виробничій, так і в соціальній сферах. Аналіз показує, що з позицій системного підходу найбільш доцільною є модель управління, при якій міський пасажирський транспорт підпорядковується одному суб'єкту. Подвійне підпорядкування, яке раніше здійснювалося одночасно через тодішнє Міністерство інфраструктури та місцеві органи влади, виявилось недостатньо ефективним з точки зору системного управління, особливо в умовах переходу міського транспорту до ринкових механізмів функціонування [190, с. 36]. Зважаючи на те, що послуги міського транспорту мають місцевий характер як з точки зору їх виробництва, так і споживання, управління цією системою також повинно здійснюватися на місцевому рівні. Передача повноважень щодо управління міським пасажирським транспортом до компетенції місцевих органів влади (органів місцевого самоврядування) стає особливо актуальною в умовах зростання їхньої автономії та розширення повноважень у сфері регулювання транспортної системи [190, с. 36]. Це здається актуальним з огляду необхідність розроблення нормативних механізмів для забезпечення функціонування державного нагляду (контролю) за системою безпеки перевезень у сфері міського електричного транспорту, що є одним із очікуваних результатів досягнення стратегічної цілі 3 Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої постановою Кабінету Міністрів України 27 грудня 2024 р. № 1550 [81]. Більше того, у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року до загальних проблем, що потребують розв'язання, віднесено недостатньо чіткий розподіл функцій та повноважень, а також низький рівень координації дій, інституційної спроможності органів державної влади та органів місцевого самоврядування щодо планування і проведення дій у сфері безпеки дорожнього руху [81]

Управлінський вплив на транспортні відносини у сфері міського транспорту реалізується через адміністративно-правовий механізм у кількох напрямках. До основних функцій органів місцевого самоврядування у цій

сфері належать: прийняття правил і порядку організації функціонування міського транспорту, встановлення тарифів на перевезення, розробка графіків руху та диспетчеризація транспорту, контроль за дотриманням розкладу, проектування схем маршрутів і розвитку дорожньої інфраструктури, формування муніципального замовлення на пасажирські та спеціалізовані перевезення, укладення відповідних контрактів, організація роботи диспетчерських служб, а також контроль за дотриманням екологічних стандартів у роботі транспорту [191, с. 245].

Місцева влада відіграє важливу роль в організації, управлінні та регулюванні транспортних відносин на муніципальному рівні. Основними суб'єктами, що займаються цими питаннями, є місцеві ради та їхні виконавчі органи, які забезпечують ефективне функціонування міського транспорту, регулюють його роботу та здійснюють контроль за дотриманням встановлених правил. Місцеві органи влади мають широкий спектр повноважень, зокрема у сфері планування транспортної інфраструктури, регулювання руху, управління пасажирськими перевезеннями, а також у питаннях встановлення тарифів та надання ліцензій перевізникам. Цей підхід є стандартною практикою в багатьох європейських країнах, таких як Німеччина, Велика Британія та інші держави, де місцева влада також здійснює значний вплив на розвиток міського транспорту. Наприклад, у Лондоні повноваження щодо управління транспортною системою зосереджені в руках міської адміністрації, яка координує роботу автобусів, поїздів, метро, регулює рух на дорогах, встановлює правила функціонування таксі та маршрутних перевезень, а також контролює роботу світлофорів [192, с. 315]. Такий комплексний підхід дозволяє забезпечити ефективну взаємодію між різними видами транспорту, сприяє поліпшенню транспортної інфраструктури та підвищує безпеку пасажирських перевезень. Важливо, що такий досвід управління транспортною системою є корисним для України, де впровадження подібних моделей може сприяти розвитку міського транспорту, підвищенню якості надання транспортних послуг та інтеграції різних видів перевезень у єдину

систему.

Діяльність місцевої влади у сфері транспорту включає не лише контроль і регулювання транспортних процесів, а й створення та управління муніципальними підприємствами, які забезпечують енергетичні та транспортні послуги для громади. Цей підхід набуває дедалі більшої актуальності в умовах децентралізації, коли місцеві органи отримують більше повноважень та відповідальності за забезпечення потреб населення. В Україні спостерігається тенденція до розробки та впровадження муніципальних енергетичних планів (МЕП), які спрямовані на забезпечення сталого енергетичного розвитку територіальних громад. Зокрема, з листопада 2024 року наявність МЕП стане обов'язковою для громад, що підкреслює важливість створення енергетичних підприємств на місцевому рівні. Програма «U-LEAD з Європою» надає підтримку громадам у розробці таких планів, що сприяє підвищенню енергоефективності та енергетичної безпеки на місцевому рівні [193].

Крім того, затверджена Методика розроблення місцевих енергетичних планів визначає склад, зміст та порядок їх розроблення, оновлення та моніторингу, що сприяє систематизації процесу створення муніципальних енергетичних підприємств та підвищенню ефективності їх діяльності. Тобто створення енергетичних підприємств на муніципальному рівні є значним кроком уперед у сфері місцевого виробництва, сприяючи енергетичній незалежності та сталому розвитку громад [194].

В Україні до компетенції виконавчих органів сільських, селищних та міських рад належать певні самоврядні повноваження, що стосуються управління транспортною сферою та контролю за роботою транспорту, насамперед загального користування. Зокрема, ці органи мають право встановлювати тарифи на транспортні послуги відповідно до порядку та в межах, визначених законодавством (підпункт 2, пункт «а» частина 1 статті 28). Вони також здійснюють управління об'єктами транспорту, які перебувають у комунальній власності відповідних територіальних громад, забезпечуючи їх належне утримання, ефективне використання та належний рівень якості

послуг для населення (підпункт 1, пункт «а» частина 1 статті 30). До їхніх обов'язків входить затвердження маршрутів і графіків руху місцевого пасажирського транспорту незалежно від форми власності, а також погодження питань, пов'язаних із транзитним транспортом, у випадках, передбачених законодавством (підпункт 10, пункт «а» частина 1 статті 30). Крім того, виконавчі органи можуть залучати на договірних засадах підприємства, установи та організації, які не належать до комунальної власності, до участі в наданні транспортних послуг для населення (підпункт 12, пункт «а» частина 1 статті 30), а також до участі у створенні, розвитку та реконструкції об'єктів транспортного обслуговування (підпункт 4, пункт «а» частина 1 статті 31) [157].

До делегованих повноважень органів місцевого самоврядування належать заходи з розвитку транспорту (підпункт 1, пункт «б» частина 1 статті 30), здійснення контролю за належною експлуатацією транспортних підприємств та організацією обслуговування населення, забезпечення безпечних та здорових умов праці на транспортних підприємствах та об'єктах. У разі порушення норм охорони праці, санітарних правил або екологічних стандартів виконавчі органи мають право скасовувати видані ними дозволи на експлуатацію об'єктів (підпункт 2, пункт «б» частина 1 статті 30) [157].

На рівні районів та областей місцеві державні адміністрації отримали делеговані повноваження від районних і обласних рад у сфері міського транспорту. Зокрема, це затвердження маршрутів і графіків руху місцевого пасажирського транспорту незалежно від форми власності, а також погодження питань, що стосуються транзитного пасажирського транспорту (пункт 8, частина 1 статті 44). Водночас у структурі виконавчих органів місцевих рад створюються підрозділи, які спеціалізуються на виконанні завдань у сфері правового забезпечення та контролю роботи транспорту. У кожному місті створені спеціалізовані підрозділи, відповідальні за управління транспортною інфраструктурою та організацію пасажирських перевезень. Наприклад, Департамент транспорту та транспортної інфраструктури

Дніпровської міської ради відповідає за координацію та контроль роботи в галузі транспорту, включаючи розробку проектів рішень, визначення режиму роботи, погодження тарифів та ведення переліку соціально значущих маршрутів міського пасажирського транспорту [195]. У Харківській міській раді функціонує Департамент будівництва та шляхового господарства, до складу якого входить управління транспорту, що займається питаннями, пов'язаними з розвитком та обслуговуванням транспортної інфраструктури міста [196]. Департамент транспорту, зв'язку та організації дорожнього руху Одеської міської ради здійснює управління та контроль за транспортною системою міста, відповідає за організацію дорожнього руху та розвиток транспортної інфраструктури [197]. Управління транспорту Львівської міської ради реалізує політику міста у галузі міського пасажирського транспорту, займається розробкою маршрутів, графіків руху та координує роботу перевізників [198].

Виконання основних функцій місцевими радами та їх виконавчими комітетами супроводжується реалізацією низки повноважень, які сприяють належній організації роботи міського транспорту. Ці повноваження включають створення, реконструкцію, ремонт та утримання в належному стані доріг та об'єктів транспортної інфраструктури, а також забезпечення необхідних організаційних, інформаційних, правових і матеріально-технічних заходів для стабільного функціонування транспорту загального користування.

Місцеві ради також можуть передавати в концесію об'єкти транспортної інфраструктури, наприклад, трамвайні колії та інші суміжні об'єкти, з метою залучення приватного капіталу для розвитку екологічно безпечних видів міського транспорту, які залишаються перспективними для майбутнього. Передача таких об'єктів у концесію дозволяє залучити додаткові фінансові ресурси для модернізації транспорту та підвищення його ефективності.

Окремо варто зазначити, що в Автономній Республіці Крим здійснюється нормативне регулювання питань, пов'язаних із транспортом загального користування та автошляхами (пункт 7 статті 137 Конституції

України [65]).

Особливість органів місцевого самоврядування полягає в тому, що вони можуть виступати як замовниками, так і виконавцями перевезень міським транспортом. Коли перевезення здійснюються власними силами громади - окремих комунальних підприємств - то вони (органи місцевого самоврядування) виступають виконавцями таких перевезень. У разі залучення до здійснення міських перевезень некомунальних підприємств органи місцевого самоврядування виступають замовниками перевезень і здійснюють контроль та нагляд за залученими виконавцями. Контроль та нагляд з боку органів місцевого самоврядування полягає у здійсненні перевірок виконавців щодо дотримання прийнятих на себе зобов'язань із перевезень міським транспортом [199, с. 171-172].

Згідно статті 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» органи місцевого самоврядування формують мережу міських автобусних маршрутів загального користування і здійснюють у межах своїх повноважень контроль за дотриманням законодавства у сфері автомобільного транспорту на відповідній території, запроваджують автоматизовану систему обліку оплати проїзду та встановлюють порядок її функціонування, визначають особу, уповноважену здійснювати справляння плати за транспортні послуги в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду [35]. Крім того, на міських, приміських і міжміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території однієї територіальної громади, забезпечення організації пасажирських перевезень покладається на виконавчий орган ради, що представляє інтереси відповідної територіальної громади (стаття 7 Закону України «Про автомобільний транспорт») [35].

Найбільш широкими повноваженнями органи місцевого самоврядування наділені у сфері організації дорожнього руху та забезпечення його безпеки. Так, до компетенції міських рад та їх виконавчих органів у сфері дорожнього руху згідно статті 6 Закону України «Про дорожній рух» належить: виконання вимог законодавства та рішень органів виконавчої влади про дорожній рух і

його безпеку; розробка, затвердження та реалізація міських і районних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки; формування міських і районних фондів, у тому числі позабюджетних, для фінансування програм і окремих заходів, спрямованих на розвиток дорожнього руху та його безпеки; контроль за організацією навчання різних соціально-вікових груп населення Правил дорожнього руху, планування заходів, пов'язаних із профілактикою його безпеки, та контроль за їх виконанням; контроль за підготовкою і підвищенням кваліфікації водіїв, технічним обслуговуванням і ремонтом транспортних засобів, забезпеченням розвитку сфери цих послуг; організація дорожнього руху на території міста і району згідно з відповідними генеральними планами, проектами детального планування та забудови населених пунктів, автоматизованих систем керування дорожнім рухом, комплексних транспортних схем і схем організації дорожнього руху та з екологічно безпечними умовами; здійснення та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму; проведення роботи по пропаганді безпеки дорожнього руху; організація будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів; встановлення порядку і здійснення заходів щодо забезпечення охорони транспортних засобів на платних стоянках та в колективних гаражах; прийняття рішень про розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування транспортних засобів та стоянок таксі на вулицях і дорогах населених пунктів, здійснення контролю за дотриманням визначених правилами паркування транспортних засобів вимог щодо розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування; організація системи заходів щодо медичного забезпечення безпеки дорожнього руху та контроль за їх реалізацією; накладання у межах своєї компетенції адміністративних стягнень за порушення законодавства у сфері дорожнього руху та його безпеки; керівництво роботою по справлянню податків, зборів та інших обов'язкових платежів у сфері дорожнього руху; затвердження вимог до облаштування майданчиків для паркування

транспортних засобів з урахуванням норм, нормативів, стандартів у сфері благоустрою населених пунктів, державних будівельних норм, технічних умов, Правил дорожнього руху та інших нормативних документів; впровадження в межах відповідного населеного пункту автоматизованої системи контролю оплати вартості послуг з паркування, затвердження технічних вимог та завдання до цієї системи; уповноваження інспекторів з паркування здійснювати у випадках, визначених законом, розгляд справ про адміністративні правопорушення та проводити тимчасове затримання транспортних засобів; визначення шляхів стимулювання користування електробусами, електричними колісними транспортними засобами та іншими екологічними видами транспорту [87].

Слід зазначити, що згідно статті 6 Закону України «Про дорожній рух» міські ради та їх виконавчі органи у сфері дорожнього руху наділені й виключно контрольно-наглядовими повноваженнями, зокрема до їх компетенції належить керівництво та контроль за діяльністю підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання за виконанням вимог законодавства, рішень органів державної виконавчої влади про дорожній рух і його безпеку; контроль за виявленням дорожньо-транспортних пригод та впровадженням заходів у місцях їх концентрації, на аварійно-небезпечних ділянках вулиць, доріг та залізничних переїздах [87].

Відповідно до статті 26 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», органи місцевого самоврядування ухвалюють нормативно-правові акти, спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху. Основною метою цих актів є зниження рівня дорожньо-транспортних пригод, мінімізація тяжкості їхніх наслідків, створення безпечних умов для всіх учасників дорожнього руху, а також зміцнення координації між органами державної влади, місцевого самоврядування та громадськістю. Зазвичай ці нормативні акти мають обмежений строк дії та містять перелік конкретних заходів, спрямованих на покращення безпеки на дорогах.

Наприклад, рішенням Харківської міської ради Харківської області від

19 серпня 2020 року № 2286/20 було затверджено «Програму підвищення безпеки дорожнього руху в м. Харкові на 2021-2025 роки». Серед ключових завдань і заходів цієї програми передбачено: приведення доріг, вулиць, залізничних переїздів, зупинок громадського транспорту, місць платного паркування та автостоянок до належного технічного стану; утримання в належному стані засобів регулювання дорожнього руху; розробку та впровадження комплексних і локальних схем організації руху на вулично-дорожній мережі міста, що сприяє запобіганню утворенню місць концентрації ДТП та заторів; організацію пішохідних переходів, зокрема з належним зовнішнім освітленням; виконання інших заходів, спрямованих на створення безпечних і комфортних умов для всіх учасників руху [200].

Варто зазначити, що, на жаль, такі програми ухвалюють далеко не всі районні, міські та обласні ради. У багатьох випадках заходи, передбачені в цих програмах, мають суто формальний характер і залишаються нереалізованими через відсутність належного фінансування та недостатню координацію між усіма зацікавленими органами. Відсутність ефективної взаємодії між уповноваженими структурами, а також обмежені фінансові ресурси значно ускладнюють досягнення поставлених цілей у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на місцевому (регіональному) рівні.

У сфері функціонування міського електричного транспорту органи місцевого самоврядування відповідно до статті 8 Закону України «Про міський електричний транспорт» є одним із суб'єктів забезпечення реалізації державної політики у сфері міського електричного транспорту, а також розробляють регіональні та місцеві програми його розвитку і забезпечують їх виконання, встановлюють тарифи на проїзд, організовують перевезення пасажирів та здійснюють контроль за ним, встановлюють порядок справляння плати за проїзд, інформують населення про зміни, що стосуються надання транспортних послуг, забезпечують координацію роботи, пов'язаної з функціонуванням міського електричного транспорту та інших видів міського транспорту, створюють належні дорожні умови для здійснення перевезень,

реалізують заходи з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі, виконують інші функції щодо створення безпечних умов діяльності у сфері міського електричного транспорту згідно із законодавством [88]. Крім цього органи місцевого самоврядування запроваджують автоматизовану систему обліку оплати проїзду, встановлюють порядок її функціонування, визначають особу, уповноважену здійснювати справляння плати за транспортні послуги в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду [157].

Законодавець органи місцевого самоврядування називає також серед суб'єктів публічного контролю у сфері трубопровідного транспорту. Зокрема у статті 10 Закону України «Про трубопровідний транспорт» вказується, що контроль у сфері трубопровідного транспорту спрямовується на забезпечення додержання вимог законодавства про трубопровідний транспорт органами державної виконавчої влади, представницькими органами та органами місцевого самоврядування, а також підприємствами, установами та організаціями незалежно від форм власності та видів діяльності і громадянами [36]. Водночас конкретизації повноважень органів місцевого самоврядування щодо здійснення такого виду контролю законодавцем не зроблено.

Одним із повноважень виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належать: прийняття рішень про розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування транспортних засобів та стоянок таксі на вулицях і дорогах населених пунктів, здійснення контролю за дотриманням визначених правилами паркування транспортних засобів вимог щодо розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування; впровадження в межах відповідного населеного пункту автоматизованої системи контролю оплати вартості послуг з паркування, затвердження технічних вимог та завдання до цієї системи; уповноваження інспекторів з паркування здійснювати у випадках, визначених законом, розгляд справ про адміністративні правопорушення та проводити тимчасове затримання транспортних засобів (п. 7-1 статті 30 Закону України «Про

місцеве самоврядування в Україні») [157].

Контроль за дотриманням правил паркування в містах України є важливим елементом забезпечення порядку та безпеки на дорогах, а також підвищення ефективності використання транспортної інфраструктури. У зв'язку з постійним зростанням кількості автомобілів та недостатньою кількістю місць для паркування, держава запровадила механізм контролю через інститут інспекторів з паркування, що підпорядковуються та фінансуються міською владою. Основним завданням інспекції є забезпечення дотримання правил зупинки, стоянки та паркування транспортних засобів, а також накладення адміністративних стягнень у разі їх порушення. Така зміна регулювання, зокрема у Львові, дозволила значно збільшити надходження до місцевих бюджетів від оплати вартості паркування та штрафів, провести часткову інвентаризацію місць для паркування, значно збільшити їхню кількість, а також покращити дисципліну та культуру паркування водіїв. Проте, на жаль, у більшості міст України досі діють застарілі норми регулювання, а проблема набуває все нових масштабів. У свою чергу, культуру паркування потрібно розвивати навіть у найменших громадах, а запровадження прозорих, простих та зрозумілих місцевих правил і механізму відбору оператора паркувальних майданчиків, що дозволить громаді зекономити значну частину фінансового ресурсу та, в свою чергу, сприятиме залученню інвестицій в благоустрій та/або місцеву паркувальну інфраструктуру [201].

Інспекція з питань контролю за паркуванням діє на підставі положень Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» та Кодексу України про адміністративні правопорушення. Ключовим нормативно-правовим актом, що регулює діяльність інспекції з контролю за паркуванням, є Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів» від 21 грудня 2017 року № 2262-VIII. Цим законом внесено зміни до КУпАП, зокрема доповнено його новою статтею 152-1, яка передбачає відповідальність за порушення правил

паркування, зупинки та стоянки [202]. Крім цього, інспекції з контролю за паркуванням в своїй діяльності керуються Законом України «Про місцеве самоврядування в Україні»; Законом України «Про благоустрій населених пунктів»; Законом України «Про дорожній рух»; Податковим кодексом України; постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2009 № 1342 «Про затвердження Правил паркування транспортних засобів»; постановою Кабінету Міністрів України від 02.03.2010 № 258 «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги за утримання майданчиків для платного паркування транспортних засобів»; постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 «Про Правила дорожнього руху» тощо. Наприклад, Інспекція з питань контролю за паркуванням Дніпровської міської ради є виконавчим органом Дніпровської міської ради відповідно до рішення міської ради від 16.03.2016 № 7/3 «Про затвердження структури Дніпропетровської міської ради та її виконавчих органів, граничної чисельності працівників міської ради та її виконавчих органів». Інспекція з питань контролю за паркуванням Дніпровської міської ради має такі основні повноваження:

- контроль за дотриманням правил зупинки, стоянки та паркування транспортних засобів на території міста;

- винесення постанов про адміністративні стягнення за порушення правил паркування;

- забезпечення примусового переміщення (евакуації) транспортних засобів, якщо вони суттєво перешкоджають дорожньому руху або створюють загрозу безпеці;

- контроль за сплатою штрафів та інформування про наявність заборгованості за адміністративними правопорушеннями у сфері паркування (КУпАП, ст. 222-1) [203].

Європейський досвід також засвідчує, що ефективна система контролю за паркуванням сприяє зменшенню кількості порушень та підвищенню дисципліни водіїв. Наприклад, у Польщі інспекція паркування має розширені повноваження щодо накладення штрафів та евакуації транспортних засобів із

порушеннями. Аналогічний досвід застосовується у Німеччині та Великій Британії, де система контролю за паркуванням функціонує через муніципальні органи влади, що відповідають за безпеку руху та належну організацію паркувальних місць [204].

Отже, в цілому контроль органів місцевого самоврядування на транспорті спрямований на забезпечення належного функціонування міського та громадського транспорту, дотримання нормативних вимог і забезпечення комфортних та безпечних умов для перевезення пасажирів і вантажів. Основні напрями такого контролю включають:

- контроль за дотриманням графіків і маршрутів руху;
- відстеження виконання встановлених розкладів руху пасажирського транспорту;
- контроль за дотриманням затверджених маршрутів та графіків транспортними перевізниками;
- контроль якості надання транспортних послуг;
- моніторинг дотримання умов договорів із перевізниками, зокрема щодо якості обслуговування;
- оцінка технічного стану транспорту та умов безпеки перевезень;
- контроль за тарифною політикою;
- забезпечення дотримання затверджених тарифів на проїзд;
- контроль за економічною обґрунтованістю змін тарифів та дотриманням правил їх застосування;
- контроль за екологічними параметрами;
- моніторинг впливу транспортної діяльності на навколишнє середовище;
- впровадження заходів щодо зниження негативного впливу транспорту на екологію міста;
- контроль за виконанням муніципальних замовлень;
- оцінка ефективності виконання контрактів на пасажирські та спеціалізовані перевезення;
- аналіз якості обслуговування та рівня задоволеності пасажирів;

контроль за роботою диспетчерських служб;
 перевірка належного функціонування диспетчерських центрів;
 контроль за оперативністю реагування на зміни в русі транспорту та виникнення позаштатних ситуацій.

Узагальнюючи викладане, можна сформулювати характерні риси муніципального контролю за додержанням законодавства на транспорті, серед яких: 1) він є специфічною формою публічного контролю на транспорті; 2) здійснюється органами місцевого самоврядування (або їх виконавчим органом як-то Інспекція з питань контролю за паркуванням); 3) локальний характер регулювання, що дозволяє враховувати місцеві особливості транспортної інфраструктури, пасажиропотоку та екологічної ситуації, і відрізняє його від загальнодержавного контролю, який має уніфіковані стандарти; 4) охоплює на відміну від державного транспортного контролю, який здебільшого спрямований на дотримання технічних регламентів і безпеки руху, ширший спектр питань як-то якість транспортного обслуговування, дотримання тарифної політики, відповідність графіків руху, пільгові перевезення, доступність для маломобільних груп тощо; 5) орієнтація на потреби громади; гнучкість та швидка адаптивність на відміну від державного контролю, який має жорсткі нормативи, до змін у міському середовищі; 6) спрямованість на виконання превентивної функції за додержанням вимог транспортного законодавства усіма суб'єктами публічно-правових відносин на транспорті; 7) пряма інтеграція з міськими стратегіями розвитку, адже він є частиною загальної транспортної політики громади та взаємопов'язаний із плануванням міського простору, екологічною політикою, розвитком велоінфраструктури та альтернативних видів транспорту.

3.3. Пріоритетні напрямки вдосконалення громадського контролю за додержанням законодавства на транспорті

Громадський контроль за додержанням законодавства на транспорті є важливим елементом забезпечення безпеки та ефективності транспортної

системи. Він сприяє підвищенню відповідальності органів влади та транспортних підприємств, а також забезпечує участь громадян у формуванні та реалізації транспортної політики. Вдосконалення адміністративно-правових засобів реалізації громадського контролю за дотриманням законодавства на транспорті є необхідним для забезпечення безпеки та якості надання транспортних послуг, підвищення ефективності державного управління, зміцнення демократичних засад, боротьби з корупцією, захисту прав споживачів та виконання міжнародних зобов'язань. На жаль, в Україні механізми громадського контролю у сфері транспорту розвинені недостатньо. Існують проблеми з правовим регулюванням, недостатньою інформованістю громадян про свої права та можливості, а також низькою ефективністю існуючих форм публічного контролю в цій сфері.

Попри те, що пропозиції стосовно удосконалення адміністративно-правового забезпечення різних форм контролю за дотриманням законодавства на різних видах транспорту надавали багато вчених, комплексних досліджень, спрямованих на з'ясування сутності, змісту та шляхів вдосконалення саме громадського контролю за дотриманням законодавства на транспорті в цілому проведено не було.

По-перше, слід наголосити, що у демократичному суспільстві громадський контроль виступає важливим інструментом забезпечення прозорості діяльності органів влади, громадських інституцій та комерційних структур. Його мета – забезпечити дотримання законодавства, захист прав громадян, підвищення ефективності публічного адміністрування, у тому числі в транспортній сфері. На сьогодні значення громадського контролю суттєво зростає у зв'язку з розвитком електронного врядування та інтеграцією принципів відкритості публічного адміністрування.

Наразі громадський контроль переважно розуміється як діяльність громадян та їх об'єднань, спрямована на спостереження, аналіз і оцінку діяльності органів влади, місцевого самоврядування, державних та приватних підприємств, мета якого полягає у виявленні недоліків у їхній роботі та

ініціюванні змін для їх усунення.

«Громадський контроль, – вказує О.С. Ігнатенко, – це система заходів, що дозволяє громадянам та організаціям впливати на процеси управління через моніторинг, правові механізми та інформаційну діяльність» [205]. Так само і С. Сквірський зауважив, що громадський контроль може розвиватися та функціонувати лише у межах громадянського суспільства, яке варто розглядати в якості необхідної передумови його існування. У цьому випадку йдеться про те, що громадський контроль, будучи сформованим у межах громадянського суспільства, набуває ознак засобу, за допомогою якого громадянське суспільство виконує покладені на нього завдання [206].

Громадський контроль на автомобільному транспорті загального користування визначається як форма участі громадян у моніторингу та оцінці діяльності суб'єктів транспортної інфраструктури. Згідно з дослідженнями Волика В.В., основними суб'єктами громадського контролю є як громадські організації, так і самі пасажирів, які можуть фіксувати порушення та впливати на покращення транспортних послуг [207, с. 22-24]. Такий контроль спрямований на виявлення порушень у сфері громадського транспорту, сприяння дотриманню прав пасажирів, надання пропозицій щодо покращення транспортної системи, забезпечення прозорості діяльності перевізників та місцевої влади.

Разом з тим, згідно з дослідженням Овчара П.А., в Україні відсутня ефективна система взаємодії громадян із владою щодо контролю за громадським транспортом. Існуючі механізми передбачають залучення громадських організацій, але не окремих пасажирів [208]). Крім того, пасажирів часто не поінформовані про свої права або механізми їхнього захисту.

В.В. Волік також підкреслює значення громадського контролю, проте в сфері міського транспорту він визначає його як суспільну діяльність громадських об'єднань, окремих громадян України, предметом якої є здійснення нагляду за діяльністю органів державної влади, органів місцевого

самоврядування, їх посадових і службових осіб, суб'єктів господарювання, які здійснюють роботу в сфері міського транспорту за відповідністю Конституції України, законам України, іншим нормативно-правовим актам та за дотриманням ними державної дисципліни та міжнародних стандартів якості [207, с. 22].

Попри очевидні переваги, громадський контроль стикається з рядом викликів, серед яких переважають: брак правових механізмів захисту громадських активістів, обмежений доступ до інформації через бюрократичні перепони, слабка правова культура громадян щодо контролюючої функції суспільства, слабкі законодавчі інструменти захисту прав активістів, мала кількість цифрових засобів для громадської участі, а також відсутність незалежних моніторингових комітетів.

Водночас, європейські країни активно впроваджують громадський контроль у транспортній сфері. Наприклад, у Німеччині існує спеціальний додаток для скарг на роботу громадського транспорту, де кожен пасажир може повідомити про порушення або запропонувати зміни. Аналогічні системи існують у Франції та Великобританії, де розвинені ініціативи щодо «громадянського моніторингу» транспорту.

Так, у країнах Європейського Союзу активно розвиваються механізми громадського контролю над транспортними системами. Основними елементами є:

- цифрові платформи для зворотного зв'язку: У Франції, Великобританії та Німеччині існують мобільні додатки, що дозволяють пасажиром оцінювати якість транспорту, повідомляти про порушення та давати пропозиції щодо покращення роботи транспорту [209];

- громадські ради при муніципалітетах: У Берліні та Амстердамі діють спеціальні ради, до складу яких входять представники громадянського суспільства, які регулярно зустрічаються з міською владою для обговорення проблем громадського транспорту;

- партиципаторний бюджет громадського транспорту: У Барселоні

запроваджено систему, за якою громадяни мають право розподіляти частину міського бюджету, виділеного на покращення транспорту [210].

В цілому, громадський контроль є невід’ємною складовою демократичного управління, що сприяє прозорості, ефективності та відповідальності влади перед суспільством. Він безперечно відіграє значну роль у розвитку громадянського суспільства, сприяє боротьбі з корупцією та захисту прав людини. Однак для його ефективної реалізації необхідне вдосконалення правових механізмів, активізація громадянської участі та розширення цифрових інструментів контролю.

Для того, щоб з’ясувати подальші перспективи вдосконалення громадського контролю за додержанням законодавства на транспорті, проаналізуємо норми вітчизняного законодавства у цій сфері. Перший нормативно-правовий акт, на якому варто зупинитися, – це Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [62]. В документі безпосередньо не врегульовані питання здійснення громадського контролю за додержанням законодавства на транспорті, проте однією з проблем, що потребує розв’язання для забезпечення відповідного рівня інституційної спроможності та ефективності управління у галузі транспорту, виокремлюється недостатня прозорість у відборі персоналу та недосконалість механізмів підзвітності, обмежена прозорість у прийнятті рішень, пов’язаних з кадровою політикою, що знижує довіру громадськості до галузі транспорту [62].

Другим актуальним нормативно-правовим актом в контексті досліджуваної теми є Антикорупційна програма Державної служби України з безпеки на транспорті на 2024 – 2026 роки, затверджена в квітні 2024 року [211]. Серед пріоритетних напрямів реалізації антикорупційної політики Державної служби України з безпеки на транспорті є забезпечення відкритості та прозорості в діяльності цієї служби, залучення громадськості до здійснення антикорупційних заходів [211].

Крім названих вище не можна оминути стороною Закон України «Про

транспорт», де зазначається, що транспортні підприємства мають обов'язок задовольняти потреби громадян у перевезеннях, забезпечувати якісне та своєчасне перевезення пасажирів, гарантувати безпеку транспортування та створювати безпечні умови для пасажирів. Також вони зобов'язані вживати заходів для захисту навколишнього середовища від негативного впливу транспорту [3].

Згідно з правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, транспортні послуги визначаються як діяльність, спрямована на задоволення потреб населення у перевезеннях автомобільним транспортом [212].

Окрім цього, Закон України «Про транспорт» надає посадовим особам центрального органу виконавчої влади, відповідального за реалізацію державної політики у сфері безпеки на наземному транспорті, право залучати до перевірок представників центральних і місцевих органів виконавчої влади, а також громадських організацій [3]. Однак, ні в зазначеному Законі, ні в правилах надання послуг пасажирського автомобільного транспорту не передбачено можливості громадського контролю, який би здійснювали безпосередньо фізичні особи – споживачі транспортних послуг.

Водночас положення статті 40 Конституції України [65] дозволяють зробити висновок, що коло суб'єктів громадського контролю не має обмежуватися лише громадськими організаціями. Ефективність контрольних заходів зростає за умови залучення до їхнього здійснення широких верств суспільства, громадських інститутів та всіх громадян.

Громадський контроль здійснюється шляхом участі представників громадськості в оцінюванні корупційних ризиків. Зокрема, громадськість залучається до обговорення нормативно-правових актів Державної служби України з безпеки на транспорті, які оприлюднюються на офіційному вебсайті служби [211]. Також представник Громадської організації «Міжнародна організація права розвитку» входить до складу робочої групи з оцінювання корупційних ризиків у Державній службі України з безпеки на транспорті

[211]. Представники громадськості (за згодою) вводяться до складу робочої групи з оцінювання корупційних ризиків у Державній службі України з безпеки на транспорті у випадку необхідності перегляду Антикорупційної програми Укртрансбезпеки [211].

Крім того, під час оцінювання корупційних ризиків серед інших джерел інформації використовують аналітичні матеріали громадських інституцій з питань запобігання та протидії корупції та з інших питань, які пов'язані з діяльністю Укртрансбезпеки [211]. Відповідно під час проведення оцінювання корупційних ризиків серед способів і методів застосовують аналіз аналітичних матеріалів громадських інституцій з питань запобігання та протидії корупції та з інших питань, які пов'язані із діяльністю Укртрансбезпеки [211].

Безпосередньо в змісті Антикорупційної програми Державної служби України з безпеки на транспорті на 2024 – 2026 роки наголошено на тому, що незалежний громадський контроль за виконанням Антикорупційної програми Укртрансбезпеки здійснюється громадськими організаціями [211].

Третім нормативно-правовим актом, на аналізі якого зосередимо увагу у даному дослідженні, є Положення про Громадську раду при Державній службі України з безпеки на транспорті, затверджене наказом Державної служби України з безпеки на транспорті у 2018 році [213]. Згідно змісту Положення Громадська рада при Державній службі України з безпеки на транспорті є тимчасовим консультативно-дорадчим органом, утвореним для сприяння участі громадськості у формуванні та реалізації державної політики [213]. Основними завданнями громадської ради є: сприяння реалізації громадянами конституційного права на участь в управлінні державними справами; здійснення громадського контролю за діяльністю органу; сприяння врахуванню органом громадської думки під час формування та реалізації державної політики [213].

Громадська рада відповідно до покладених на неї завдань:

1) готує та подає Укртрансбезпеці пропозиції до орієнтовного плану проведення консультацій з громадськістю, а також щодо проведення

консультацій, не передбачених таким планом;

2) готує та подає Укртрансбезпеці пропозиції щодо організації консультацій з громадськістю;

3) подає Укртрансбезпеці обов'язкові для розгляду пропозиції з питань, щодо яких Укртрансбезпека проводить консультації з громадськістю, а також щодо підготовки проектів нормативно-правових актів з питань формування та реалізації державної політики у відповідній сфері, удосконалення роботи органу;

4) проводить відповідно до законодавства громадську експертизу діяльності Укртрансбезпеки та громадську антикорупційну експертизу нормативно-правових актів та проектів нормативно-правових актів, які розробляє орган;

5) здійснює громадський контроль за врахуванням Укртрансбезпекою пропозицій та зауважень громадськості, забезпечення нею прозорості та відкритості своєї діяльності, доступу до публічної інформації, яка знаходиться у її володінні, а також дотриманням нею нормативно-правових актів, спрямованих на запобігання та протидію корупції;

6) інформує в обов'язковому порядку громадськість про свою діяльність, прийняті рішення та їх виконання на офіційному веб-сайті Укртрансбезпеки та в інший прийнятний спосіб;

7) збирає, узагальнює та подає Укртрансбезпеці інформацію про пропозиції інститутів громадянського суспільства щодо вирішення питань, які мають важливе суспільне значення;

8) організовує публічні заходи для обговорення актуальних питань розвитку галузі чи адміністративно-територіальної одиниці;

9) готує та оприлюднює щорічний звіт про свою діяльність [213].

Підсумовуючи, можемо вказати на недостатню урегульованість питання здійснення громадського контролю за додержанням законодавства на транспорті в нормах чинного законодавства. Так, в цілому Громадська рада при Державній службі України з безпеки на транспорті покликана узагальнити

громадські ініціативи під час формування та реалізації державної політики на транспорті. Крім того, участь громадськості вказана як ключова в антикорупційній діяльності. Проте є багато сфер, де громадяни мають бути активними і здійснювати контроль, наприклад, за безпекою на транспорті, за дотриманням екологічних норм на транспорті, за якістю надання транспортних послуг і таке інше. Однак, нормативно не є закріпленими такі засади громадського контролю на транспорті.

Разом із нормативно-правовими документами Державної служби України з безпеки на транспорті безпосередні громадські ініціативи дозволяють реалізувати практику застосування законодавства України у сфері громадського контролю за додержанням законодавства на транспорті. Активна участь у вказаних вище робочих групах є лише однією із форм громадського контролю у вказаній сфері. У відкритому доступі відсутні відомості щодо результативності діяльності згаданих робочих груп. Однак, можна стверджувати про наявність та результативність діяльності низки громадських організацій, метою яких є реалізація різнопланових проєктів, спрямованих на покращення додержання законодавства на транспорті. Наприклад, діяльність Центру Екологічних ініціатив “Екодія” спрямована серед іншого на розвиток міської мобільності та екологічного транспорту [214].

Ще однією формою громадського контролю за додержанням законодавства на транспорті є створення платформ (груп, сторінок) в соціальних мережах для обговорення проблем на транспорті. Наприклад, група в соціальній мережі Facebook «Транспорт Че. Громадський контроль» спрямована на консолідацію інформації (скарги, подяки, порушення, пропозиції, коментарі компетентних осіб, і т.д.), що стосується громадського транспорту міста Черкаси [215].

Деякі вчені також пропонують на національному рівні впровадити систематичний моніторинг ефективності та результативності державної політики у сфері розвитку транспортної галузі України. Цей процес повинні здійснювати органи державної влади у тісній взаємодії з представниками

громадянського суспільства. Одним із ключових механізмів контролю має стати проведення регулярних соціологічних досліджень, які слід здійснювати за уніфікованою методологією. Такі дослідження допоможуть оцінити ефективність діяльності державних органів у сфері транспортного управління [16, с. 270].

Прикладом більш активних дій представників громадськості є презентація у 2024 році декількома громадськими організаціями Маніфесту за безпечні дороги в Україні - 2024, у якому викладено десять вимог до органів державної влади щодо впровадження заходів для підвищення безпеки дорожнього руху [216].

Яскравим прикладом активної реалізації функцій громадського контролю на транспорті можна вважати діяльність Всеукраїнської громадської організації «Громадський комітет транспортної безпеки», головною метою діяльності якої є сприяння підвищенню безпеки на дорогах України. Основними завданнями громадського комітету є: - надання консультацій на безоплатній основі з питань законодавства України у сфері транспорту, безпеки дорожнього руху, та інших юридичних питань; - надання консультацій з питань ліцензування, державного нагляду і контролю, функціонування дозвільної системи; - участь в обговореннях, розробці та підготовці проектів нормативно-правових документів; - сприяння у проведенні з використанням засобів масової інформації діалогу керівників органів виконавчої влади з громадськістю; - відповідно до законодавства України участь у роботі комісій, робочих груп та інших консультативних і дорадчих органів, утворених органами державної виконавчої влади у сфері транспорту; - організація та проведення науково-практичних і навчальних семінарів за участю вітчизняних та іноземних спеціалістів у галузі економіки, бізнесу та права; - сприяння поширенню досягнень української та зарубіжної науки та практики в галузі економіки, бізнесу та права, з цією метою налагодження міжнародної співпраці з відповідними науковими і навчальними закладами, організаціями, асоціаціями, установами, службами зарубіжних країн; - сприяння розвитку та

впровадженню нових ефективних технологій, які забезпечують підвищення безпеки транспортних перевезень; - інформаційно-методична, організаційна підтримка суб'єктів підприємницької діяльності у транспортній галузі, спрямована на підвищення безпеки під час руху на транспорті; - створення ділового механізму обміну інформацією, досвідом у сфері забезпечення транспортної безпеки; - постійний громадський контроль у сфері надання транспортних послуг; - видання та розповсюдження на безоплатній основі друкованих засобів масової інформації, пов'язаних з його діяльністю [217].

Популярним сьогодні у зв'язку із тим, що вже три роки триває правовий режим воєнного стану в державі, є інклюзивний напрям розвитку транспорту в Україні. При цьому громадськість активно підтримує державні ініціативи (наприклад, мапа інклюзивності вокзалів [218]), а також запроваджує власні (наприклад, інформаційний проєкт «Відвал ніг» [219]). Водночас, кожен громадянин України має усвідомити власну відповідальність та роль у здійсненні громадського контролю за дотриманням законодавства на транспорті, адже згідно Закону України «Про звернення громадян» [220] має право подати в письмовій або усній формі пропозиції (зауваження), заяви (клопотання) і скарги. Також для українського суспільства актуальною та необхідною вважаємо пропозицію, яка запроваджена на місцевому рівні в США і яка неодноразово обговорювалася в колах науковців, програма «Сусід-до-сусіда» (Neighborhood Watch), яка дозволяє мешканцям кварталу співпрацювати з місцевою поліцією для запобігання злочинності та порушень правил дорожнього руху [221]. Представлені ініціативи не є вичерпними, вони є динамічними і розвиваються відповідно до суспільних процесів в державі.

Громадський контроль відіграє важливу роль в адміністративно-правовому забезпеченні функціонування різних видів транспорту, адже здійснюється самоврядними організаціями та органами громадського самоврядування. При цьому, поряд з відомими формами громадського контролю, такими як громадські перевірки, громадське анкетування, опитування, сторонній нагляд, контент-аналіз, фокус-групові дискусії,

громадські розслідування тощо [222, 223, 224], доцільним є застосування громадського моніторингу, що є практичною реалізацією публічного контролю в демократичному суспільстві, особливою формою діяльності, адже, залежно від поставлених завдань, він може включати і контроль, і оцінку, і спостереження, і прогнозування тощо. У найпоширенішому розумінні, громадський моніторинг являє собою дослідження певного явища чи процесу [66].

Найбільшого поширення громадський контроль отримав за роботою автомобільних перевізників усіх форм власності, що здійснюють перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування. При цьому слід зазначити, що нормативне забезпечення організації такого контролю є ініціативою місцевих органів влади. Прикладом може бути Рішення Івано-Франківської міської ради (11 сесія) 6 демократичного скликання від 07.07.2011р. № 282-11, якою затверджено «Положення про громадський контроль за роботою громадського транспорту міста Івано-Франківська». Згідно положення основними завданнями Громадського контролю за роботою громадського транспорту міста Івано-Франківська є: спостереження за якістю та відповідністю послуг перевізника вимогам, що встановлені чинним законодавством та договором на перевезення пасажирів; сприяння забезпеченню безпечних, якісних та ефективних умов перевезень; допомога перевізникам та органам державного контролю у виявленні недоліків в організації пасажирських перевезень [225].

На залізничному транспорті громадський контроль найчастіше пов'язується із реакцією політичних партій, профспілок, інших суспільних об'єднань, рухів, угруповань, засобів масової інформації, окремих громадян на рішення та дії органів державної влади і посадових осіб з реалізації зовнішньої, регіональної, економічної, соціальної, інформаційної, екологічної, культурної, освітньої та інших напрямів державної політики на транспорті. Це досягається, здебільшого, створенням спеціальних підрозділів – пресслужб та служб опитування та аналізу настроїв громадськості. Якщо перші в основному

інформують засоби масової інформації про стан діяльності та перспективні заходи державних органів, то другі вивчають можливу реакцію населення, споживачів транспортних послуг та розробляють рекомендації щодо її врахування при реалізації стратегії та здійсненні політики організації [51].

У сфері функціонування авіаційного транспорту фактично захист пасажирів як учасників відносин в авіації здійснюється Державною авіаційною службою України, в разі необхідності в судовому порядку за позовом власне пасажирів [226, с. 48]. Водночас, попри те, що спеціального розуміння громадського контролю в галузі цивільної авіації досі не має, С.І. Москаленко, беручи за основу визначення громадського контролю як діяльності суб'єктів громадського контролю з нагляду, перевірки та оцінювання діяльності об'єктів громадського контролю на предмет відповідності такої діяльності вимогам, установленим законодавством України, та суспільним інтересам, наведеного у проєкті Закону України «Про громадський контроль», пропонує слушно розуміти його в досліджуваній сфері саме як діяльність з нагляду, перевірки діяльності, оцінювання якості надання послуг суб'єктами авіаційної діяльності щодо відповідності такої діяльності вимогам чинного законодавства й інтересам суспільства [226, с. 49].

Отже, вказане дозволяє відзначити, що громадський контроль за додержанням законодавства на транспорті є складним процесом, який вимагає комплексного підходу до реалізації різних форм такого контролю. Ефективний громадський контроль за додержанням законодавства на транспорті є важливим фактором підвищення безпеки на транспорті та зниження кількості правопорушень. Варто відмітити, що не зважаючи на важливість даного виду контролю та широкі можливості громадськості, громадський контроль за додержанням законодавства на транспорті має здійснюватися на засадах законності, об'єктивності та неупередженості; представники громадськості, які здійснюють громадський контроль, повинні мати відповідну підготовку та знання; органи державної влади та транспортні підприємства зобов'язані сприяти здійсненню громадського контролю та надавати необхідну

інформацію.

На підставі викладеного можемо стверджувати, що в Україні потребує належного розвитку громадський контроль за дотриманням законодавства на транспорті, який має застосовуватися на правових підставах. Залучення громадськості до процесу контролю на транспорті є європейською традицією та традицією США, яка може бути запроваджена в Україні та сприяти дотриманню вимог норм права у сфері транспорту. Безпосередньо для удосконалення механізмів громадського контролю за дотриманням законодавства на транспорті вважаємо за доцільне:

- прийняття окремого Закону України «Про громадський контроль за дотриманням законодавства на транспорті», який би комплексно регулював відносини у цій сфері; внесення змін до чинного законодавства, зокрема до Закону України «Про транспорт», Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу України, з метою посилення відповідальності за порушення законодавства на транспорті та створення ефективних механізмів громадського контролю. Участь громадськості в обговоренні вказаних змін; розробка та затвердження чітких процедур здійснення громадського контролю, включаючи порядок подання звернень, їх розгляду, оскарження рішень тощо, наприклад, розробка та затвердження Порядку розгляду звернень та організації проведення особистого прийому громадян в органах та підрозділах Міністерства розвитку громад та територій України;

- створення єдиного інформаційного ресурсу, на якому б розміщувалася актуальна інформація про законодавство у сфері транспорту, діяльність контролюючих органів, стан безпеки на транспорті, а також можливості для здійснення громадського контролю; проведення інформаційних кампаній з метою підвищення обізнаності громадян про свої права та можливості у сфері транспортного контролю; забезпечення доступу громадян до публічної інформації, що стосується діяльності транспортних підприємств та органів державної влади;

– забезпечення розвитку форм громадського контролю шляхом створення постійно діючих громадських рад при органах влади, які б здійснювали контроль за діяльністю транспортних підприємств та органів влади; сприяння залученню громадських організацій до здійснення контролю за додержанням законодавства на транспорті; створення механізмів громадського моніторингу за станом безпеки на транспорті; запровадження інституту громадських інспекторів, які б мали право здійснювати перевірки транспортних підприємств та складати протоколи про адміністративні правопорушення;

– створення механізмів оперативного реагування на звернення громадян про порушення законодавства на транспорті;

– доповнення Закону України «Про транспорт» статтею 41-1 «Громадський контроль на транспорті» наступного змісту:

«Громадяни, громадські організації мають право здійснювати громадський контроль за забезпеченням безпеки та якості транспортних послуг, дотриманням прав пасажирів і виконанням вимог законодавства операторами та перевізниками.

Громадський контроль на транспорті може здійснюватися шляхом: а) участі представників громадських організацій у перевірках діяльності транспортних підприємств та інфраструктурних об'єктів; б) подання звернень, запитів, пропозицій до уповноважених органів щодо виявлених порушень; в) моніторингу якості та безпеки транспортних послуг, дотримання прав пасажирів; г) проведення громадської експертизи проєктів нормативно-правових актів у сфері транспорту; д) участі у громадських обговореннях та консультаціях з питань транспортної політики.

Уповноважені державні органи зобов'язані розглядати звернення громадян та громадських організацій щодо порушень у сфері транспорту, проводити перевірки та вживати заходів реагування відповідно до законодавства.

Результати громадського контролю на транспорті підлягають

обов'язковому розгляду органами державної влади та місцевого самоврядування при формуванні та реалізації транспортної політики.

Держава гарантує право громадян та громадських організацій на здійснення громадського контролю на транспорті відповідно до законодавства».

Висновки до Розділу 3

Характеристика ключових напрямів здійснення публічного контролю на транспорті дозволило дійти висновків та сформулювати шляхи вдосконалення його адміністративно-правового забезпечення, а саме:

1. Державний контроль за додержанням законодавства на транспорті запропоновано розуміти як комплексну багаторівневу організаційно-правову систему заходів, що реалізується через діяльність спеціально уповноважених органів державної влади (посадових осіб), застосування ними нормативно визначених форм, методів та контрольно-наглядових процедур, з метою забезпечення дотримання норм національного транспортного законодавства, міжнародних зобов'язань, технічних стандартів та екологічних вимог усіма учасниками транспортного процесу під час перевезень пасажирів і вантажів, експлуатації транспортних засобів та управління об'єктами транспортної інфраструктури, а також для запобігання, виявлення і припинення правопорушень у транспортній галузі.

2. З'ясовано характерні риси муніципального контролю за додержанням законодавства на транспорті, серед яких: 1) він є специфічною формою публічного контролю на транспорті; 2) здійснюється органами місцевого самоврядування (або їх виконавчим органом як-то Інспекція з питань контролю за паркуванням); 3) локальний характер регулювання, що дозволяє враховувати місцеві особливості транспортної інфраструктури, пасажиропотоку та екологічної ситуації, і відрізняє його від загальнодержавного контролю, який має уніфіковані стандарти; 4) охоплює на відміну від державного транспортного контролю, який здебільшого

спрямований на дотримання технічних регламентів і безпеки руху, ширший спектр питань як-то якість транспортного обслуговування, дотримання тарифної політики, відповідність графіків руху, пільгові перевезення, доступність для маломобільних груп тощо; 5) орієнтація на потреби громади; гнучкість та швидка адаптивність на відміну від державного контролю, який має жорсткі нормативи, до змін у міському середовищі; 6) спрямованість на виконання превентивної функції за додержанням вимог транспортного законодавства усіма суб'єктами публічно-правових відносин на транспорті; 7) пряма інтеграція з міськими стратегіями розвитку, адже він є частиною загальної транспортної політики громади та взаємопов'язаний із плануванням міського простору, екологічною політикою, розвитком велоінфраструктури та альтернативних видів транспорту.

3. Сформульовано пріоритетні напрямки вдосконалення громадського контролю за додержанням законодавства на транспорті, які включають: а) законодавче закріплення механізмів громадського контролю шляхом уточнення повноважень громадських інституцій у сфері моніторингу транспортного законодавства; б) розширення доступу до інформації стосовно перевірок, виявлених порушень транспортного законодавства, причин скоєння та результатів їх усунення; в) забезпечення цифровізації громадського контролю шляхом впровадження онлайн-платформ для фіксації та обробки скарг громадян щодо порушень на транспорті; г) посилення взаємодії з органами державної влади та місцевого самоврядування шляхом запровадження механізмів співпраці через консультаційні ради, громадські слухання тощо; д) організацію інформаційних кампаній та освітніх ініціатив, спрямованих на підвищення обізнаності про можливості та інструменти громадського контролю; е) моніторинг ефективності впроваджених заходів через регулярну оцінку результатів громадського контролю.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення та запропоновано нове розв'язання наукового завдання, спрямованого на вироблення концептуальних засад адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті, формування ефективної, прозорої та інтегрованої системи контролю, яка враховує сучасні виклики суспільного розвитку, забезпечує баланс інтересів держави, суспільства та учасників транспортного процесу, а також сприяє сталому розвитку транспортної галузі.

У результаті проведеного дослідження сформульовано низку нових наукових положень та висновків. Основні з них такі:

1. Охарактеризовано транспорт як одну з найважливіших сфер суспільного життя, що забезпечує економічний розвиток країни, мобільність населення та інтеграцію регіонів у світову мережу транспортного сполучення, й водночас виступає об'єктом публічного контролю, адже останній через свої особливості: 1) є критично важливим для забезпечення стабільного функціонування транспортної системи, безпеки перевезень, економічного розвитку та екологічної стійкості; 2) спрямований на забезпечення відповідності транспортної діяльності нормативним вимогам, що сприяє розвитку інфраструктури, захисту прав громадян і дотриманню державних інтересів; 3) дозволяє вчасно виявляти та усувати технічні несправності транспортних засобів; 4) забезпечує захист прав споживачів транспортних послуг; запобігає неправомірним діям з боку транспортних операторів, таких як завищення тарифів чи порушення графіків руху; 5) здійснює спостереження за викидами транспортних засобів, зменшуючи негативний вплив на довкілля; 6) стимулює впровадження екологічно чистих технологій у транспортній галузі; 7) забезпечує раціональне використання фінансових та матеріальних ресурсів у розвитку транспортної інфраструктури; 8) є основою економічних зв'язків, сприяючи безперебійній роботі логістичних ланцюгів; 9) забезпечує стабільність постачання критично важливих товарів і ресурсів, особливо в умовах надзвичайних ситуацій або воєнного стану.

2. Підкреслено важливість адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті, що виступає фундаментом його ефективного, прозорого та справедливого застосування та зумовлено наступними чинниками: 1) створенням нормативної основи регламентації прав, обов'язків та відповідальності учасників публічного контролю, включаючи контролюючі органи, суб'єкти господарювання та громадян; 2) забезпеченням уніфікованих підходів до виконання контрольних функцій і мінімізації ризиків правової невизначеності в регулюванні транспортних правовідносин; 3) встановленням адміністративно-правовими нормами процедур здійснення контролю, що сприяє гарантуванню законності та правопорядку в діяльності контролюючих суб'єктів; 4) гарантування захисту прав суб'єктів, які перебувають під контролем, і забезпечення прозорості діяльності органів влади дотриманням адміністративних процедур; 5) сприяння адміністративно-правовим забезпеченням налагодженню системної взаємодії між різними органами публічного контролю, уникаючи дублювання функцій і неефективного використання ресурсів; 6) встановленням завдяки правовому регулюванню механізмів звітності та моніторингу за діяльністю контролюючих органів; 7) можливостями адміністративно-правових механізмів своєчасно виявляти, аналізувати та мінімізувати ризики, які можуть виникнути в процесі функціонування системи публічного контролю; 8) адаптацією завдяки адміністративно-правовому забезпеченню національної системи контролю до міжнародних стандартів і угод, забезпечуючи інтеграцію в глобальні економічні та правові процеси; 9) наявністю законодавчо встановлених адміністративних процедур, що дозволяють оперативно впроваджувати необхідні зміни та модернізувати систему контролю відповідно до нових викликів; 10) допомогою в оптимізації використання фінансових, матеріальних і людських ресурсів, спрямованих на забезпечення контролю; 11) створенням умов для досягнення балансу між державними інтересами, потребами суспільства та правами суб'єктів, які перебувають під контролем.

3. Публічний контроль за додержанням законодавства на транспорті визначено як комплексну систему заходів, що включає функціональні

(загальні і спеціальні), нормативні (переважно адміністративно-правові) та інституційні (державні, громадські і муніципальні) механізми, спрямовані на забезпечення відповідності діяльності суб'єктів транспортної системи вимогам законодавства, стандартів безпеки, швидкості та комфортності перевезень, екологічних норм та ефективного використання транспортної інфраструктури, особливо з урахуванням специфіки роботи в умовах воєнного стану.

Предмет публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті розглянуто як сукупність правовідносин, які виникають у процесі функціонування транспортної системи, та спрямований на забезпечення безпеки, ефективності, екологічності, доступності транспортних послуг, а також на дотримання прав і обов'язків усіх учасників транспортних правовідносин. До предмета публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті віднесено сукупність суспільних відносин, спрямованих на перевірку відповідності та забезпечення вимог: технічного стану транспортних засобів, дотримання правил перевезення пасажирів і вантажів, виконання нормативів охорони праці на транспорті, безпеки руху транспортних потоків, відповідності транспортних операцій ліцензійним умовам, екологічним стандартам, реалізації національних і міжнародних стандартів, включаючи інтеграцію України в глобальні транспортні мережі., а також прозорості і законності фінансово-економічних операцій у сфері транспорту.

Сутність предмета публічного контролю на транспорті полягає у встановленні відповідності фактичної діяльності суб'єктів транспортної галузі (державних, приватних, громадських) вимогам законодавства, в тому числі стандартів, передбачених міжнародно-правовими зобов'язаннями України у сфері європейської інтеграції, права Європейського Союзу (*acquis* ЄС), зокрема стандартів щодо безпеки на транспорті та декарбонізації транспорту. Цей контроль реалізується через різні види й напрями, а саме: державний контроль, який здійснюється органами виконавчої влади (наприклад, Міністерством розвитку громад та територій України, Державною службою України з безпеки на транспорті, Державною авіаційною службою України,

Національною поліцією України, Державною службою морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України тощо); муніципальний контроль, що забезпечується органами місцевого самоврядування для належної організації міського транспорту; та громадський контроль, що передбачає моніторинг й участь інституцій громадянського суспільства у забезпеченні безперервного, ефективного та безпечного функціонування транспорту. Напрями контролю охоплюють технічний, екологічний, фінансовий, адміністративний та правовий аспекти, спрямовані на створення безпечної, прозорої й конкурентоспроможної транспортної системи, адаптованої до сучасних викликів, включаючи надзвичайні ситуації чи воєнний стан.

4. Система нормативно-правових актів, що регламентує процедури здійснення контролю у сфері транспорту, характеризується структурованістю, ієрархічністю та високим ступенем формалізації. Вона включає як основоположні законодавчі акти, що визначають загальні засади державного управління та публічного контролю, так і спеціальні нормативні документи, які детально регламентують порядок проведення перевірок, інспекційних заходів, аудиту та моніторингу в транспортному секторі. Однією з характерних рис цієї системи є наявність значної кількості імперативних норм, що встановлюють обов'язкові до виконання правила та процедури контролю без можливості їх альтернативного застосування. Система правового регулювання контролю на транспорті має до того ж міжгалузевий характер, оскільки охоплює елементи адміністративного, фінансового, екологічного, господарського та трудового права. Водночас вона забезпечує взаємодію різнорівневих нормативно-правових актів – від законів до інструкцій, положень і методичних рекомендацій. Значна увага приділяється питанням технічного регулювання та безпеки, що зумовлено використанням об'єктів підвищеної небезпеки у транспортній діяльності. Також спостерігається активна інтеграція міжнародних стандартів і норм, що відображається у процедурних положеннях внутрішнього законодавства. Побудова нормативно-правових актів, що регламентують процедури здійснення контролю у сфері

транспорту, ґрунтується на принципах субординації, що забезпечує розмежування рівнів нормативного впливу та уніфікацію контрольних процедур на всіх видах транспорту.

5. Залежно від розгалуженості системи суб'єктів публічного контролю на транспорті, їх чисельності, наявності широкого спектру контрольних наглядних повноважень їх класифіковано за такими критеріями, зокрема: 1) за правовим статусом; 2) за рівнем юрисдикції; 3) за функціональним призначенням; 4) за об'єктом контролю; 5) за формою власності; 6) за способом здійснення контролю.

6. На основі аналізу чинного законодавства та практики його реалізації визначено характерні ознаки форм публічного контролю за дотриманням законодавства на транспорті в сучасних умовах, серед яких: 1) нормативна визначеність; 2) орієнтація на ризик-орієнтований підхід; 3) процедурна формалізація контрольних заходів; 4) технологічна інтегрованість форм контролю з активним поєднанням з цифровими інструментами: онлайн-платформами, GPS-наглядом, електронними базами даних; 5) публічність та підзвітність реалізації форм контролю; 6) цільова спрямованість застосування, що пов'язано із орієнтацією на досягнення конкретної мети; 7) системність і комплексність застосування; 8) наявність галузевої специфіки врахування особливостей кожного виду транспорту під час застосування різних форм контролю; 9) регулярність та плановість застосування форм контролю; 10) реалізація будь-якої форми контролю із дотриманням принципів законності, об'єктивності, неупередженості, недискримінації та пропорційності впливу, що особливо важливо в умовах євроінтеграційних процесів та адаптації транспортної інфраструктури до стандартів ЄС.

7. З'ясовано характерні риси муніципального контролю за дотриманням законодавства на транспорті, серед яких: 1) він є специфічною формою публічного контролю на транспорті; 2) здійснюється органами місцевого самоврядування (або їх виконавчим органом як-то Інспекція з питань контролю за паркуванням); 3) локальний характер регулювання, що дозволяє враховувати місцеві особливості транспортної інфраструктури,

пасажиропотоку та екологічної ситуації, і відрізняє його від загальнодержавного контролю, який має уніфіковані стандарти; 4) охоплює на відміну від державного транспортного контролю, який здебільшого спрямований на дотримання технічних регламентів і безпеки руху, ширший спектр питань як-то якість транспортного обслуговування, дотримання тарифної політики, відповідність графіків руху, пільгові перевезення, доступність для маломобільних груп тощо; 5) орієнтація на потреби громади; гнучкість та швидка адаптивність на відміну від державного контролю, який має жорсткі нормативи, до змін у міському середовищі; 6) спрямованість на виконання превентивної функції за додержанням вимог транспортного законодавства усіма суб'єктами публічно-правових відносин на транспорті; 7) пряма інтеграція з міськими стратегіями розвитку, адже він є частиною загальної транспортної політики громади та взаємопов'язаний із плануванням міського простору, екологічною політикою, розвитком велоінфраструктури та альтернативних видів транспорту.

8. Сформульовано пріоритетні напрямки вдосконалення громадського контролю за додержанням законодавства на транспорті, які включають: а) законодавче закріплення механізмів громадського контролю шляхом уточнення повноважень громадських інституцій у сфері моніторингу транспортного законодавства; б) розширення доступу до інформації стосовно перевірок, виявлених порушень транспортного законодавства, причин скоєння та результатів їх усунення; в) забезпечення цифровізації громадського контролю шляхом впровадження онлайн-платформ для фіксації та обробки скарг громадян щодо порушень на транспорті; г) посилення взаємодії з органами державної влади та місцевого самоврядування шляхом запровадження механізмів співпраці через консультаційні ради, громадські слухання тощо; д) організацію інформаційних кампаній та освітніх ініціатив, спрямованих на підвищення обізнаності про можливості та інструменти громадського контролю; е) моніторинг ефективності впроваджених заходів через регулярну оцінку результатів громадського контролю.

9. На основі узагальнення зарубіжного досвіду адміністративно-

правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті крізь призму критичного аналізу визначено шляхи запозичення його для України, в частині: 1) широкого впровадження автоматизованих систем контролю транспорту через використання прикладів країн Європейського Союзу, таких як Німеччина або Нідерланди, де широко застосовуються автоматизовані системи моніторингу (наприклад, електронні тахографи, GPS-трекери) для контролю руху та дотримання правил перевезень; запровадження систем зчитування номерних знаків на дорогах для контролю за перевантаженням транспортних засобів; 2) використання підходу Великої Британії, який зосереджується на системному моніторингу суб'єктів транспортної галузі із високим ризиком порушень, зменшенні адміністративного тиску на добросовісних перевізників, що дозволяє державі зосередитися на найбільш проблемних сферах; 3) адаптації досвіду Естонії, яка створила інтегровані електронні системи для координації діяльності контролюючих на транспорті органів та обміну даними між ними; 4) широкого використання скандинавського досвіду, де громадськість активно долучається до моніторингу роботи транспортної системи, наприклад, через онлайн-сервіси для подання скарг на порушення перевізників; 5) застосування практики США, де державні інспектори проходять регулярну перепідготовку для адаптації до нових викликів і технологій транспортної сфери, впровадження програм обміну досвідом з іноземними партнерами для підвищення компетенцій українських фахівців; 6) застосування підходу Франції, де обов'язковою є публікація звітів про результати перевірок, що підвищує довіру до контролюючих органів і сприяє зменшенню корупційних ризиків на транспорті; запровадження інструментів онлайн-моніторингу для відкритого доступу громадян до інформації про роботу транспортної системи; 7) вивчення досвіду Канади, яка спростила процедури ліцензування та перевірок через запровадження єдиних електронних реєстрів; 8) використання німецького досвіду стимулювання переходу на електротранспорт та впровадження програм державного фінансування для модернізації транспортного парку, організації контролю за дотриманням екологічних норм у великих містах через

інтегровані системи моніторингу; 9) використання міжнародних інформаційних систем для обміну даними щодо перевезень і порушень (наприклад, TACHOnet для контролю тахографів); 10) поступове правове врегулювання галузі безпілотного транспорту (для прикладу, Німеччина встановила вимоги до безпеки та запустила пілотні AUV-проекти, а Китай запровадив податкові пільги та субсидії для R&D) тощо.

10. На основі аналізу чинного законодавства та практики його реалізації визначено та запропоновано пріоритетні напрямки вдосконалення публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті, у тому числі під час дії правового режиму воєнного стану, зокрема в частині:

1) забезпечення централізованої координації та взаємодії між контролюючими суб'єктами в транспортній сфері та створення Автоматизованої системи транспортного контролю, що оптимізує процес обміну інформацією між органами державної влади, місцевого самоврядування, перевізниками та іншими зацікавленими сторонами, підвищить прозорість та ефективність контролю на транспорті, зменшивши дублювання функцій і бюрократичних процедур;

2) вдосконалення чинного законодавства на транспорті й насамперед доповнення Закону України «Про транспорт»:

а) статтею 41-1 «Громадський контроль на транспорті» наступного змісту:

«Громадяни, громадські організації мають право здійснювати громадський контроль за забезпеченням безпеки та якості транспортних послуг, дотриманням прав пасажирів і виконанням вимог законодавства операторами та перевізниками.

Громадський контроль на транспорті може здійснюватися шляхом: а) участі представників громадських організацій у перевірках діяльності транспортних підприємств та інфраструктурних об'єктів; б) подання звернень, запитів, пропозицій до уповноважених органів щодо виявлених порушень; в) моніторингу якості та безпеки транспортних послуг, дотримання прав пасажирів; г) проведення громадської експертизи проєктів

нормативно-правових актів у сфері транспорту; д) участі у громадських обговореннях та консультаціях з питань транспортної політики.

Уповноважені державні органи зобов'язані розглядати звернення громадян та громадських організацій щодо порушень у сфері транспорту, проводити перевірки та вживати заходів реагування відповідно до законодавства.

Результати громадського контролю на транспорті підлягають обов'язковому розгляду органами державної влади та місцевого самоврядування при формуванні та реалізації транспортної політики.

Держава гарантує право громадян та громадських організацій на здійснення громадського контролю на транспорті відповідно до законодавства»;

б) статтею 41-2 «Муніципальний контроль на транспорті» наступного змісту:

«Органи місцевого самоврядування в межах своєї компетенції здійснюють контроль за дотриманням вимог законодавства у сфері організації та надання транспортних послуг на території відповідної територіальної громади.

Муніципальний контроль на транспорті включає: а) контроль за станом та утриманням зупинок, станцій, вокзалів, інших інфраструктурних об'єктів міського транспорту; б) контроль за безпекою, регулярністю та якістю надання пасажирських перевезень у межах відповідної територіальної громади; в) контроль за дотриманням правил паркування, зупинки та стоянки транспортних засобів; г) контроль за організацією руху міського транспорту, у тому числі впровадженням інтелектуальних транспортних систем; д) розгляд звернень та скарг населення щодо порушень у сфері міських пасажирських перевезень.

Для здійснення муніципального контролю на транспорті органи місцевого самоврядування мають право: а) проводити перевірки діяльності підприємств-перевізників, комунальних підприємств, відповідальних за утримання об'єктів транспортної інфраструктури; б) застосовувати заходи

адміністративного впливу та фінансові санкції до порушників вимог законодавства; в) ініціювати скасування ліцензій або маршрутів міських перевезень у разі систематичних порушень.

Органи місцевого самоврядування обов'язково розглядають результати муніципального контролю на транспорті при плануванні, організації та фінансуванні міських пасажирських перевезень.

Порядок здійснення муніципального контролю на транспорті визначається відповідними рішеннями органів місцевого самоврядування»;

в) статтею 41-3 «Особливі умови функціонування транспорту під час дії правового режиму воєнного стану» наступного змісту:

«У разі введення воєнного стану в Україні, транспортні засоби та інфраструктура можуть бути залучені до перевезень, які забезпечують обороноздатність держави та гуманітарні потреби, включаючи евакуацію цивільного населення, транспортування поранених та доставку гуманітарної допомоги.

У період воєнного стану державні органи можуть вводити спрощені процедури для отримання дозволів на здійснення транспортних перевезень, а також для доступу до інфраструктурних об'єктів. Спрощення процедур має забезпечити оперативне реагування на надзвичайні ситуації та швидке переміщення ресурсів.

У виняткових випадках, передбачених законодавством, за згодою власників, приватні транспортні засоби можуть бути залучені для потреб оборони та безпеки держави. Органи, що здійснюють публічний контроль на транспорті, повинні забезпечити відшкодування витрат та дотримання прав власників.

В умовах воєнного стану транспортні оператори повинні вживати додаткових заходів для захисту транспортних засобів і вантажів від потенційних загроз, зокрема здійснювати додатковий моніторинг маршрутів та посилювати охорону інфраструктурних об'єктів.

Органи, що відповідають за публічний контроль транспорту, повинні здійснювати постійний моніторинг виконання вимог щодо особливого режиму

транспортних операцій у період воєнного стану та забезпечувати регулярне звітування перед Кабінетом Міністрів України.

У період воєнного стану забезпечується оперативна комунікація між державними органами, транспортними операторами та населенням щодо будь-яких змін у транспортних маршрутах, безпеці руху та наявності ресурсів. Впроваджуються засоби інформування для координації переміщення населення та вантажів з урахуванням безпекових обставин.

Відповідальність за недотримання особливих вимог: у разі порушення спеціальних вимог, встановлених для транспорту в умовах воєнного стану, винні особи притягуються до відповідальності згідно з чинним законодавством України»;

3) здійснення законодавчих змін, спрямованих на урегулювання питань використання безпілотних транспортних засобів, зокрема доповнення Закону України «Про транспорт» окремим розділом «Безпілотні транспортні засоби», який регулюватиме правові, технічні та організаційні аспекти впровадження, сертифікації, експлуатації, реєстрації та контролю за такими засобами, визначатиме вимоги до їхньої інфраструктури, інтеграції в транспортну систему, відповідальності за порушення, пов'язані з їх використанням, та страхування ризиків, враховуватиме міжнародні стандарти, сприятиме науково-дослідній діяльності у цій сфері та забезпечуватиме безпеку учасників руху та громадян, з акцентом на прозорість, інноваційність та відповідність сучасним викликам.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Логістика: теорія та практика : навч. посіб. / В. М. Кислий, О. А. Біловодська, О. М. Олефіренко, О. М. Смоляник. Київ : Центр учбової л-ри, 2010. 360 с.
2. Транспортне право України: навч. посіб. / Е. Ф. Демський, В. К. Гіжевський, С. Е. Демський, А. В. Мілашевич ; за заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського. К. : Юрінком Інтер, 2002. 416 с.
3. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.
4. Галімшина Г.В. Державний контроль на автомобільному транспорті в Україні: дис. ... канд. юр. наук : спец. 12.00.07 / Дніпропетровськ, 2010. 245 с.
5. Бідняк М. Н. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика: монографія [Текст] / М. Н. Бідняк, В. В. Біліченко. Вінниця: УНІВЕРСУМВінниця, 2006. 176с.
6. Концепція реформування транспортного сектора України / Ю.М. Цветков, Л.М. Соколов, Ю.М. Федюшин та ін. / Збірник наукових праць. К., 2009. 67 с.
7. Васильєв О.В. Методологія і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України. Монографія. Харків: ХНАМГ, 2007. 341 с.
8. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018 – 2022 рр. : розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 січ. 2018 р. № 34-р. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KR180034.html.
9. Транспорт і зв'язок України – 2019 : стат. зб. / за ред. І. Петренко // Державна служба статистики України. К., 2020. 113 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf
10. Деркач Е.М. Правове регулювання господарської діяльності в сфері транспорту: теоретичні та прикладні проблеми: автореф. дис. ... докт. юрид. наук / спец. 12.00.04. К., 2021. 37 с.

11. Гапонов О. О. Особливості правового регулювання у сфері транспортної інфраструктури. *Право і суспільство*. 2024. № 1. Т.2. С. 331-336.
12. Савостенко Т.О., Шевченко Л.Г. Державне управління розвитком транспортної системи України з метою реалізації цілей сталого розвитку. *Sustainable development of territories: challenges and opportunities: monograph / Bobrovska O. Yu., Krushelnytska T. A, Prokopenko L. L. [etc.]; ed. by O. Yu. Bobrovska. Published by International Center for Research, Education and Training. MTÜ. Tallinn, Estonia, 2021. С. 208-219.*
13. Цебенко Н. М. Фінансові ресурси оновлення транспортної інфраструктури України. *Наукові записки*. 1 (54), 2017. С. 82–98.
14. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12 травня 2015 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text>
15. Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію: Закон України від 21 жовтня 1993 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3543-12#Text>
16. Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика : монографія. Харків: «Діса плюс», 2022. 336 с.
17. Развадовський В. Й. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у транспортній сфері України : монографія / В. Й. Развадовський. Х. : Вид-во Нац. ун-ту внутр. справ, 2004. 284 с.
18. Дубинський, О. Ю. (2023). State compliance monitoring legislation on transport as one of the means of ensuring its development. *Scientific Notes of Lviv University of Business and Law*, (39), 276-281. Retrieved from URL: <https://nzlubp.org.ua/index.php/journal/article/view/1023>
19. Собакарь А.О. Державний контроль за безпекою руху транспортних засобів в Україні: адміністративно-правові засади: : дис. ... докт. юрид. наук / спец. 12.00.07. Харків, 2012. 556 с.
20. Аналіз стану безпеки руху та аварійності на наземному транспорті в Україні за 6 місяців 2024 року. URL: https://dsbt.gov.ua/images/public_information/analiz_stanu_avariynosti_na_nazemn

omu_transporti_vi_2024.pdf

21. Звіт «Стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна, за 2024 рік з наростаючим підсумком» URL: <https://marad.gov.ua/ua/diyalnist/stan-avarijnosti-ta-bezpeki-sudnoplavstva-na-vodnomu-transporti>

22. Бойко А.В. Адміністративно-правове забезпечення державної транспортної політики в Україні: автореф. дис. ... докт. юр. наук : спец. 12.00.07. Дніпро, 2021. 41 с.

23. Василенко, В. М., Музичук, О. М., & Невядовський, В. О.. Сутність та особливості державного нагляду та контролю у сучасній державі. *Форум права*. 2024. № 78(1). С. 58–64.

24. Мельников В.В. Сутність і призначення контролю у сфері публічної влади. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 11. С. 89-92.

25. Дубинський О. Ю. Сутність і особливості державного контролю за додержанням законодавства на автомобільному транспорті. *Підприємство, господарство і право*. 2018. № 12. С. 176-181

26. Орел В. М. Сутність і роль контролю як функцій управління. *Ефективна економіка*. 2013. № 6. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2013_6_83.

27. Волков О.І. Інноваційний розвиток промисловості України: навч. посіб. / О.І. Волков, М.П. Денисенко, А.П. Гречан ; за ред. О.І. Волков, М.П. Денисенко. К.: КНТ, 2006. 124 с.

28. Мартиненко М.М. Основи менеджменту: підручник. Київ: Каравела, 2003. 496 с.

29. Вітвіцький С.С. Співвідношення термінів «контроль» та «нагляд»: проблеми теорії, аналіз законодавства. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція*. 2014. № 12. Т. 1. С. 93-96.

30. Андрійко О. Ф. Державний контроль і тенденції його розвитку в умовах ринкових відносин. *Правова держава*. 1993. Вип. 4. С. 49-53.

-
31. Гетманцева Н. Д. *Методологія наукових досліджень* : навч. посіб. / Н. Д. Гетманцева. К.: КНЕУ, 2009. 516 с.
32. Журкіна Н. Ю. *Формування інформаційного забезпечення процесу прийняття рішень як метод підвищення ефективності управління* : зб. наук. пр. *Економіка : проблеми теорії та практики*. Дніпропетровськ, 2004. Том I, вип. 196. С. 116–117.
33. Гаращук В. М. *Теоретико-правові проблеми контролю та нагляду у державному управлінні* : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07. Х. : [б. в.], 2003. 412 с.
34. Павлик І. Відмінність понять “державний контроль” і “державний нагляд”: нормативно-правовий аспект. *Науковий вісник*. 2017. Вип. 20 “Демократичне врядування”.
35. Про автомобільний транспорт : Закон України від 5 квітня 2001 р. *Офіційний вісник України*. 2001. № 17. Ст. 719.
36. Про трубопровідний транспорт : Закон України від 15 травня 1996 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/192/96-%D0%B2%D1%80>
37. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 року. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1995. №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52, ст. 349.
38. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>
39. Школик А. М. *Адміністративно-правове забезпечення управлінської діяльності в Україні* : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 / Андрій Михайлович Школик. К., 2000. 20 с.
40. Козьяков Р. С. *Адміністративно-правове регулювання контрольно-наглядової діяльності в Національній поліції України. Правова позиція*. 2021. № 3 (32). С. 140-144.
41. Дубинський О. Ю. *Об’єкт та предмет контролю за додержанням законодавства на транспорті в Україні. Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 11. С. 76-80.

42. Собакарь А.О. Державний контроль за дотриманням законодавства про безпеку руху на транспорті. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2011. № 3. С. 149–160.

43. US Department of Transportation. URL: <https://www.transportation.gov/>

44. Transportation Control Measures. URL: <https://www.epa.gov/statelocalenergy/transportation-control-measures>

45. Чанцева А. О. Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2023. С. 135–136.

46. Демченко Д.О. Особливості державного регулювання авіаційної галузі США: досвід для України. *Економіка та держава*. 2012. № 10. С. 93-95.

47. National Transportation Safety Board. Офіційний сайт NTSB. URL: <https://www.nts.gov/Pages/home.aspx>

48. Tasks and powers of the Roadside Inspection Service. URL: https://www.balm.bund.de/EN/Topics/Controls/ControlsRoadsidecontrolServiceRoadTollcontrolService/RoadsideInspectionService/RoadsideInspectionService_node.html

49. Підхід Німеччини до адаптивного керування дорожнім рухом. URL: <https://www.itsinternational.com/its8/feature/germanys-approach-adaptive-traffic-control>

50. Масько А. М. Реформування залізничного транспорту в Україні / А. М. Масько. *Інфраструктура ринку*. 2019. Вип. 33. С. 26-34. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ifrctr_2019_33_6

51. Калюжний А.П. Адміністративно-правове регулювання перевезень залізничним транспортом в Україні: дис. ... канд. юрид. наук. Науково-дослідний інститут публічного права, Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, Дніпро, 2023. 197 с.

52. STATE-OF-THE-ART TRAFFIC SIGNAL MANAGEMENT IN SWEDEN. URL: <https://erticonetwork.com/state-of-the-art-traffic-signal-management-in-sweden/>

-
53. This is Ifv. URL: <https://www.lfv.se/en/about-us/this-is-lfv>
 54. PMBOK (2013). A Guide to the Project Management Body of Knowledge: PMBOK(R) Guide, 5th Ed., Newtown Square, Pennsylvania, Project Management Institute.
 55. Hashemian, H.M. and Feltus, M.A. (2006). On-Line Condition Monitoring Applications in Nuclear PowerPlants, NPIC&HMIT, Albuquerque, NM, USA, pp. 568-577.
 56. Hsu, Y.-L. (2008). From reactive to proactive: using safety survey to assess effectiveness of airline SMS, Journal of Aeronautics, Astronautics and Aviation. Series A, vol. 40, no. 1, pp. 41-48.
 57. Liou, J.H., Yen, L., and Tzeng G.H. (2008). Building an effective safety management system for airlines, Journal of Air Transport Management, vol. 14, no. 1, pp. 20-26.
 58. Japan Unveils New Multimodal Transport Innovations. URL: <https://www.jusdaglobal.com/en/article/japan-multimodal-transport-innovations/>
 59. Грибан М.М. Зарубіжний досвід здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2023. № 30(3). С. 252–262. <https://doi.org/10.32631/vca.2023.3.21>
 60. Billingsley Saul. Making the road safety sdg targets count: delivering quick wins for road traffic injury prevention. Injury Prevention 2016; 22(Suppl 2):A1–A397. URL: https://injuryprevention.bmj.com/content/injuryprev/22/Suppl_2/A3.2.full.pdf
 61. Johnstone, Richard, The Legal Framework for Regulating Road Transport Safety: Chains of Responsibility, Compliance and Enforcement (2002). Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=367401>.
 62. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках: Постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#n17>

63. Волкова А.В. Механізм правового регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом. *Юридичний вісник*. 2014. № 1. С. 96-100.

64. Кравець І. М. Правове становище суб'єктів організаційногосподарських повноважень : монографія. Київ : Юрінком Інтер, 2010. 240 с.

65. Конституція України : закон України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст.141.

66. Баган Я.Й. Адміністративно-правове забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні: дис. ... канд. юрид. наук. / спец. 12.00.07. Дніпро, 2018. 226 с.

67. Директива Ради 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 року про встановлення і використання пристроїв обмеження швидкості для деяких категорій моторних транспортних засобів у Співтоваристві (ОВ L057, 02.03.1992, с. 27) URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/987_002-92#Text <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1991/440/oj/eng>

68. Council Directive 91/440/EEC of 29 July 1991 on the development of the Community's railways URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1991/440/oj/eng>

69. Directive 2001/14/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2001/14/oj/eng>

70. Кирилюк Ю.В. Особливості імплементації економічної частини угоди про асоціацію України з ЄС URL: <https://ir.stu.cn.ua/bitstream/handle/123456789/12541/5.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

71. Директива Європейського Парламенту і Ради 2008/68/ЄС від 24 вересня 2008 року про внутрішні перевезення небезпечних вантажів URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_007-08#Text

72. Звіт за результатами проведення первинної оцінки стану імплементації актів права Європейського Союзу (ACQUIS ЄС) URL: <https://eu->

ua.kmu.gov.ua/wp-content/uploads/Zvit_UA.pdf

73. Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти»): розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 жовтня 2017 р. № 747-р URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/747-2017-%D1%80#Text>

74. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text

75. Угода між Україною та Європейським Співтовариством про певні аспекти повітряного сполучення URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_743#Text

76. Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020». Указ Президента України від 12 січня 2015 року № 5/2015. URL.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5/2015#Text>

77. Рамкова конвенція ООН про зміну клімату, ратифікована Законом України від 29 жовтня 1996 р. № 435/96-ВР URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_044#Text

78. Про ратифікацію Паризької угоди Закон України від 14 липня. Відомості Верховної Ради (ВВР). 2016. № 35. Ст. 595.

79. Резолюція Генеральної Асамблеї ООН 25 вересня 2015 р. № 70/1 «Перетворення нашого світу: Порядок денний розвитку у галузі сталого розвитку на період до 2030 року» URL: https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/migration/ua/Agenda2030_UA.pdf

80. Про затвердження плану пріоритетних дій Уряду на 2020 рік: розпорядження Кабінету Міністрів України від 9 вересня 2020 р. № 1133-р URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1133-2020-%D1%80#Text>

81. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року.

Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13>.

82. Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період: Закон України від 20 жовтня 1998 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#Text>

83. Про оборону України: Закон України від 6 грудня 1991 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1932-12#Text>

84. Солоненко О.М. Деякі питання офіційної інтерпретації юридичної сили. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: юридичні науки*. 2019. № 2. Том 30 (69). С. 18-25.

85. Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності: Закон України від 7 квітня 2007 року. *Відомості Верховної Ради України*. 2007. № 29. Ст. 389.

86. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>

87. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

88. Про міський електричний транспорт: Закону України від 29 червня 2004 року <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15#Text>

89. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 3 грудня 2020 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>

90. Фердман Г.П. Нормативно-правові засади забезпечення транспортної безпеки України. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Державне управління*. 2020. № 3. Том 31 (70). С. 239-243.

91. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: постанова Кабінету Міністрів України від 01 лютого 2015 р. № 103 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#Text>

92. Про затвердження Положення про державного інспектора з авіаційного нагляду у Державній авіаційній службі України : наказ

Міністерства інфраструктури України від 09.02.2010 № 68
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0307-10#Text>

93. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України : постанова Кабінет Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-%D0%BF#Text>

94. Деякі питання оптимізації функціонування центральних органів виконавчої влади у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства: постанова Кабінету Міністрів України від 6 березня 2022 р. № 212
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/212-2022-%D0%BF#Text>

95. Про затвердження Положення про Національну поліцію : постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 р. № 877
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/877-2015-%D0%BF#Text>

96. Про затвердження Положення про інспекцію з питань контролю за паркуванням Дніпровської міської ради : рішення VIII скликання Дніпровська міська ради від 22.11.2015
https://dniprorada.gov.ua/upload/editor/polozhennya_1_2_3_4_5_6_7_8_9_10_11_12_13_14_15_16_17_18_19_20_21_22_23_24_25.pdf

97. Про затвердження Порядку проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі): постанова Кабінету Міністрів України від 8 листопада 2006 р. № 1567 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1567-2006-%D0%BF#Text>

98. Про перевірку діяльності авіаційних транспортних компаній України: розпорядження Президента України від 15 січня 2003 року
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/8/2003-%D1%80%D0%BF#Text>

99. Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства : наказ Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0353-04#Text>

100. Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і внутрішньому водному транспорті : постанова Кабінету Міністрів України від 8 червня 1998 р. № 814 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/814-98-%D0%BF#Text>

101. Деякі питання дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден : постанова Кабінету Міністрів України від 14 травня 2008 р. № 459 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/459-2008-%D0%BF#Text>

102. 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 січня 2012 р. № 137 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/137-2012-%D0%BF#Text>

103. Про затвердження уніфікованої форми акта, складеного за результатами проведення планового (позапланового) заходу державного нагляду (контролю) щодо дотримання суб'єктом господарювання вимог законодавства, норм у сфері автомобільного транспорту та форми припису щодо усунення порушень, виявлених під час проведення планового (позапланового) заходу державного нагляду (контролю) щодо дотримання суб'єктом господарювання вимог законодавства, норм у сфері автомобільного транспорту: наказ Міністерства інфраструктури України від 11.11.2021 № 607 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0005-22#Text>

104. Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні : Указ Президента України від 15 січня 1998 року <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/17/98#Text>

105. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 27 вересня 2000 року «Про стан авіаційного транспорту та авіаційної промисловості України» : Указ Президента України від 18 жовтня 2000 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1143/2000#Text>

106. Про перевірку діяльності авіаційних транспортних компаній України: розпорядження Президента України від 15 січня 2003 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/8/2003-%D1%80%D0%BF#Text>

107. Про заходи щодо впорядкування діяльності з міжнародних повітряних перевезень товарів військового призначення та подвійного використання: Указ Президента України від 15 грудня 2003 року URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1488/2003#Text>

108. Про державну підтримку розвитку транспорту та шляхів сполучення загального користування : постанова Кабінету Міністрів України від 22 лютого 1994 р. № 109 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/109-94-%D0%BF#Text>

109. Про вдосконалення системи державного контролю за технічним станом міського електротранспорту та забезпеченням безпеки руху трамвайних вагонів і тролейбусів: постанова Кабінету Міністрів України від 6 лютого 1997 р. № 149 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/149-97-%D0%BF#Text>

110. Про заходи щодо розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року : наказ Міністерства інфраструктури України від 21.12.2015 № 548 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0548733-15#Text>

111. Про затвердження заходів щодо поліпшення роботи та розвитку пасажирського автомобільного транспорту : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 12.03.2008 № 279 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0279650-08#Text>

112. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року: постанова Кабінету Міністрів України від 21 грудня 2020 р. № 1287 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text>

113. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки : постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF#Text>

114. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: постанова Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>

115. Про затвердження Галузевої програми забезпечення безпеки судноплавства на 2014-2018 роки : наказ Міністерства інфраструктури України від 26.06.2013 № 426 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0426733-13#Text>

116. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 року № 8073-X. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1984. Додаток до № 51. Ст. 1122.

117. Кримінальний кодекс України: Закон України від 05.04.2001 № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>

118. Кодекс адміністративного судочинства України від 6 липня 2005 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2747-15#Text>

119. Кримінально-процесуальний кодекс України: Закон України від 13.04.2012 № 4651-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text>

120. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : наказ МВС України від 07.11.2015 № 1395 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15#Text>

121. Про затвердження Змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: наказ МВС України від 11.01.2024 № 20 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0133-24#Text>

122. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції: наказ МВС України від 06.11.2015 № 1376 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1496-15#Text>

123. Про затвердження Порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на морському та річковому транспорті: наказ Міністерства інфраструктури України від 18.04.2013 № 235 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0744-13#Text>

124. Про затвердження Порядку оформлення матеріалів про

адміністративні правопорушення на залізничному транспорті : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 12.04.2006 № 337 URL: https://zakononline.com.ua/documents/show/269203___506996

125. Про затвердження Інструкції з оформлення уповноваженими посадовими особами Державної служби України з безпеки на транспорті матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті, зафіксовані в автоматичному режимі : наказ Міністерства інфраструктури України від 27 вересня 2021 року № 512 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1286-21#Text>

126. Про затвердження Інструкції з оформлення уповноваженими посадовими особами Державної служби України з безпеки на транспорті матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті, зафіксовані не в автоматичному режимі: Наказ Міністерства інфраструктури України 27 вересня 2021 року № 512 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1287-21#Text>

127. Рудяга І. М. Систематизація законодавства України про залізничний транспорт: постановка питання. *Економічна теорія та право*. 2015. № 3. С. 218-228. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vnyua_etp_2015_3_29

128. Василік О.Д., Леоненко П.М., Юхименко П.І., Ільєнко А.А. Теорія фінансів: Навчальний посібник. К.: Центр навчальної літератури, 2005. 480 с.

129. Нападовська Л.В. Сутність та значення внутрішнього контролю в ринкових умовах управління підприємством. *Збірник Дніпропетровського Державного Фінансово-Економічного Інституту*. 1999. № 2. С. 40-44.

130. Собакарь А. О. Державний контроль за безпекою руху транспортних засобів: проблеми теорії і практики : монографія / Андрій Олексійович Собакарь. Донецьк: ДЮІ МВС України, 2011. 488 с.

131. Пефтієв О.В. Адміністративно-правові засади функціонування автомобільного транспорту: : дис. канд. юр. наук : спец. 12.00.07. Донецьк: Донецький юридичний інститут Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка, 2011. 246 с.

132. Баган Я.Й. Адміністративно-правове забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні: автореф. ... дис. ... канд. юрид. наук. / спец. 12.00.07. Дніпро, 2018. 20 с.

133. Бойко А.В. Адміністративно-правове забезпечення державної транспортної політики в Україні: дис. ... докт. юр. наук : спец. 12.00.07 / Бойко Андрій Володимирович. Дніпро, 2021. 481 с.

134. Кутерга М.В. Забезпечення безпеки дорожнього руху адміністративно-правовими засобами: дис. ... канд. юрид. наук / спец. 12.00.07. Міжрегіональна академія управління персоналом, Київ, 2016. 229 с.

135. Конспект лекцій з дисципліни «Транспортне право» (для студентів 1 курсу денної і заочної форм навчання за напрямом 1004 – «Транспортні технології» спеціальностей 6.100402 – «Транспортні системи», 6.100401 – «Організація і регулювання дорожнього руху», 6.100403 – «Організація перевезень і управління на транспорті», 6.050208 – «Логістика») / укл.: В. І. Петраш. Харків: ХНАМГ, 2008. 159 с.

136. Собакарь А.О. Інституційні засади державного контролю за безпекою дорожнього руху в Україні. *Науковий вісник Національного університету ДПС України. Серія «Економіка, право»*. 2013. № 2 (61). С. 15–22.

137. Бойко А.В. Адміністративно-правове забезпечення державної транспортної політики в Україні: автореф. дис. ... докт. юр. наук : спец. 12.00.07 / Бойко Андрій Володимирович. Дніпро, 2021. 41 с.

138. Дубинський О. Ю. Суб'єкти здійснення державного контролю за додержанням законодавства на транспорті в Україні. *Підприємство, господарство і право*. 2018. № 10. С. 131-135.

139. Бурбело Б.Ю. Організаційно-правові засади взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук. / спец. 12.00.07. Луганськ, 2011. 229 с.

140. Про затвердження Положення про Міністерство розвитку громад та територій України: постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF#Text>

141. Про затвердження Положення про Міністерство фінансів України : постанова Кабінету Міністрів України від 20 серпня 2014 р. № 375 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/375-2014-%D0%BF#Text>

142. Питання Міністерства економіки: постанова Кабінету Міністрів України від 20 серпня 2014 р. № 459 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/459-2014-%D0%BF#Text>

143. Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України : постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 р. № 878 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/878-2015-%D0%BF#Text>

144. Про Національну поліцію: Закон України від 2 липня 2015 року. Відомості Верховної Ради (ВВР). 2015. № 40-41. Ст. 379.

145. Деякі питання Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів : постанова Кабінету Міністрів України від 25 червня 2020 р. № 614 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/614-2020-%D0%BF#Text>

146. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25 червня 1991 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1264-12#Text>

147. Деякі питання Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів : постанова Кабінету Міністрів України від 25 червня 2020 р. № 614 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/614-2020-%D0%BF#Text>

148. Про систему громадського здоров'я: Закон України від 6 вересня 2022 року. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2023. № 26. Ст. 93.

149. Про затвердження Положення про Міністерство охорони здоров'я України : постанова Кабінету Міністрів України від 25 березня 2015 р. № 267 URL: <https://moz.gov.ua/uk/polozhennja-pro-ministriv>

150. Про захист економічної конкуренції: Закон України від 11 січня 2001 року. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2001. № 12. Ст. 64.

151. Про Антимонопольний комітет України: ЗАКОН УКРАЇНИ від 26 листопада 1993 року. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1993. № 50. Ст. 472.

152. Про затвердження Положення про Державну екологічну інспекцію

України : постанова Кабінету Міністрів України від 19 квітня 2017 р. № 275
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/275-2017-%D0%BF#Text>

153. Про затвердження Положення про Державну митну службу України постановою Кабінету Міністрів України: постанова Кабінету Міністрів України від 6 березня 2019 р. № 227 URL: <https://customs.gov.ua/polozhennia>

154. Про затвердження Положення про Державну податкову службу України : постанова Кабінету Міністрів України від 6 березня 2019 р. № 227 URL: <https://tax.gov.ua/pro-sts-ukraini/pologennya/>

155. Про затвердження Положення про органи безпеки дорожнього руху Міністерства оборони України : наказ Міністерства оборони України від 01.11.1999 № 330 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0804-99#n16>

156. Про місцеві державні адміністрації : Закону України від 9 квітня 1999 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/586-14#Text>

157. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України від 21 травня 1997 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text>

158. Андрійко О. Ф. Організаційно-правові проблеми державного контролю у сфері виконавчої влади : дис. ... докт. юрид. наук : спец. 12.00.07. К., 1999. 390 с.

159. Остапович Г. М. Державний контроль на ринку цінних паперів України : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07. К., 2006. 205 с.

160. Чернецький О. Л. Види та форми внутрішнього контролю в органах внутрішніх справ / Форум права. 2010. № 4. С. 910–914.

161. Малиновський В. Я. Державне управління : навчальний посібник / В. Я. Малиновський. Луцьк : Вежа, 2000. 558 с.

162. Андрійко О. Ф. Державний контроль у сфері виконавчої влади України / О. Ф. Андрійко. К. : Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького, 1999. 48 с.

163. Андрійко О. Ф. Контроль в демократическом государстве : проблемы и тенденции / О. Ф. Андрийко. К. : Наук. думка, 1994. 115 с.

-
164. Гаращук В. М. Контроль та нагляд у державному управлінні : навч. посібник / В. М. Гаращук. Харків : Нац. юрид. акад. України, 1999. 55 с.
165. Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034#Text
166. Косенко О. Правові аспекти здійснення державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності / О. Косенко // офіційний веб-сайт Міністерства Юстиції України. URL: <http://old.minjust.gov.ua/24659>
167. Гончаренко С. Український педагогічний словник. К.: «Либідь», 1997. 376 с.
168. Словник іншомовних слів Л.П. Крисіна [Online]. URL: http://dic.academic.ru/misc/econ_dict.nsf/ByID/NT00001CBA
169. Бірюков Г.М. Фінансовий моніторинг у протидії легалізації (відмиванню) коштів в Україні URL: http://www.economy-confer.com.ua/full_article/580
170. Подмазін С.І. Особистісно орієнтований моніторинг діяльності закладів освіти. *Директор школи*. 2002. № 33 (225). С. 137-139.
171. Словник іншомовних слів / уклад. : С. М. Морозов, Л. М. Шкарапута. К. : Наук. думка, 2000. 680 с.
172. Адміністративне право : навч. посіб. / О. І. Остапенко, З. Р. Кисіль, М. В. Ковалів, Р. В. Кисіль. К. : Всеукраїнська асоціація видавців «Правова єдність», 2008. 536 с.
173. Коломоєць Т. О. Адміністративне право / Т. О. Коломоєць, Г. Ю. Гулевська. Запоріжжя, 2006. 140 с.
174. Мосьонз С. О. Адміністративне право України у визначеннях та схемах / С. О. Мосьонз. К. : Прецедент, 2006. 176 с.
175. Дубинський О.Ю. Державний контроль за додержанням законодавства на транспорті: дис. ... докт. юрид. наук. / спец. 12.00.07. К., 2019. 428 с.
176. Яковенко Р.В. Державне регулювання економіки: конспект лекцій. Кіровоград: КНТУ, 2012. 40 с.

177. Грабельников В.А. Аналіз методів державного регулювання транспортної системи. *Актуальні проблеми державного управління*. 2011. № 2 (40). С. 1–7.

178. Степанов В.Ю. Державне регулювання транспортної сфери. *Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія «Державне управління»*. 2016. Вип. 1. С. 97–103.

179. Дубинський О.Ю. Сутність поняття контролю у сфері транспорту. *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. 89-91.

180. Дубинський О.Ю. Поняття, ознаки та види контролю як способу забезпечення законності у сфері транспорту. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2016. Випуск 41. Т. 4. С. 184-189.

181. Москаленко С.І. Державний контроль у галузі цивільної авіації та його ознаки. *Часопис Київського університету прав*. 2016. №3. С. 146–150.

182. Кадала В. В. До визначення поняття господарської діяльності на залізничному транспорті. *Порівняльно-аналітичне право: електронне наукове видання*. 2015. № 4. С. 160–163. URL: http://pap.in.ua/4_2015/49.pdf

183. Малярчук Н. В. Цивільна авіація України: проблеми державного регулювання / Н. В. Малярчук, С. І. Хом'яченко. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2015. № 2. С. 10-14. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npnau_2015_2_4.

184. Брусакова О.В. Загальна характеристика державного регулювання в галузі авіаційного транспорту. *Теоретичні питання юриспруденції і проблеми правозастосування: виклики XXI століття: тези доп. учасників III наук.-практ. конф. (м. Харків, 19 черв. 2020 р.) / Наук.-дослід. ін-т публ. політики та соц. наук*. Харків, 2020. С. 78-81.

185. Дубинський О. Ю. Державний контроль за дотриманням законодавства на транспорті як один із засобів забезпечення його розвитку. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права. Серія економічна*.

Серія юридична. Випуск 39/2023. С. 276-281.

186. Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 13 березня 2022 р. № 303 і від 3 травня 2022 р. № 550: постанова Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2024 р. № 1052 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1052-2024-%D0%BF#Text>

187. Беспалова О.І., Джафарова О.В., Шатрава С.О. Поліцейська (адміністративна) діяльність : навч. посіб. Харків, 2020. 396 с.

188. Стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна, за січень – червень 2024 року з наростаючим підсумком URL: https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/zvit_avariynosti_2_2024.pdf

189. Звіт про діяльність Державної авіаційної служби України за 2024 рік URL: https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2025/02/%D0%97%D0%B2%D1%96%D1%82-%D0%94%D0%90%D0%A1%D0%A3_2024.pdf

190. Грабельніков В. А. Адаптація системи міського пасажирського транспорту до ринкових умов господарювання. *Державні механізми управління природокористуванням*. 2012. Вип. 246. С.35-42.

191. Сараєв Є. І. Організація дорожнього руху як об'єкт адміністративно-правового дослідження. *Науковий вісник Ужгородського національного університету, серія право*. 2014. Вип. 26. С. 174-178.

192. Чернеженко О. М. Сучасний стан муніципальної системи Швейцарії. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія Право*. 2015. Вип. 1. Т. 1. С. 105-111.

193. 48 громад розроблятимуть муніципальні енергетичні плани за підтримки експертів U-LEAD URL: https://u-lead.org.ua/news/235?utm_source=chatgpt.com

194. Про затвердження Методики розроблення місцевих енергетичних

планів : наказ Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 21.12.2023 № 1163 URL: <https://ips.ligazakon.net/document/RE41590?utm>

195. Департамент транспорту та транспортної інфраструктури Дніпровської міської ради URL: <https://data.dniprorada.gov.ua/organization/about/departament-transportu-ta-transportnoyi-infrastrukturi-dmr?utm>

196. Департамент будівництва та шляхового господарства Харківської міської ради URL: <https://www.city.kharkiv.ua/uk/gorodskaya-vlast/ispolnitelnyie-organyi/departamentyi/departament-stroitelstva-i-dorozhnogo-xozyajstva.html>

197. Департамент транспорту, зв'язку та організації дорожнього руху Одеської міської ради URL: https://www.facebook.com/deptrans.od/?locale=uk_UA&utm

198. Управління транспорту Львівської міської ради URL: <https://city-adm.lviv.ua/lmr/office/upravlinnia-transportu/?utm>

199. Волік В.В. До питання визначення компетенції суб'єктів у сфері перевезень міським транспортом. *Право і суспільство*. 2013. № 6. С. 169-173.

200. Про затвердження Програми підвищення безпеки дорожнього руху в м. Харкові на 2021-2025 роки. Рішення Харківської міської ради Харківської області. 37 сесія 7 скликання від 19.08.2020 № 2286/20 URL: doc.city.kharkiv.ua

201. Регулювання сфери паркування транспортних засобів у громадах URL: <https://decentralization.ua/news/17934>

202. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів: Закон України від 21 грудня 2017 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2262-19#Text>

203. Про затвердження Положення про інспекцію з питань контролю за паркуванням Дніпровської міської ради : рішення VIII скликання Дніпровська міська ради від 22.11.2015 https://dniprorada.gov.ua/upload/editor/polozhennya_1_2_3_4_5_6_7_8_9_10_11_12_13_14_15_16_17_18_19_20_21_22_23_24_25.pdf

204. Positively Promoting Parking Solutions For Sustainable Mobility URL: <https://europeanparking.eu/>

205. Ігнатенко О. С. Теоретичні основи та розвиток громадського контролю в системі публічного управління. *Держава та регіони. Серія: Державне управління*. 2019. № 4 (68). С. 30-34.

206. Сквірський І.О. Теорія і практика громадського контролю у публічному управлінні : адміністративно-правове дослідження : монографія. Х. : Ника Нова, 2013. 427 с.

207. Волік В. В. Суб'єкти громадського контролю на міському транспорті. *Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Право*. 2018. Вип. 15. С. 19-25.

208. Овчар П. А. Інститути регулювання автомобільного транспорту в Україні та їх вплив на економічний розвиток. *Economics Bulletin*. 2018. № 3. С. 138-148.

209. Nikitas, A., Kougias, I., Alyavina, E., & Njoya Tchouamou, E. (2017). How can autonomous and connected vehicles, electromobility, BRT, hyperloop, shared use mobility and mobility-as-a-service shape transport futures for the world's mid-sized cities? *Urban Science*, 1(4), 36.

210. Cabannes YVEs. The impact of participatory budgeting on basic services: municipal practices and evidence from the field. *ENVIRONMENT & URBANIZATION* Vol 27 No 1 April 2015. URL: [efaidnbnmnnibpcajpcglclefindmkaj/https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/0956247815572297](https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/0956247815572297)

211. Про затвердження Антикорупційної програми Державної служби України з безпеки на транспорті на 2024 – 2026 роки: Наказ Державної служби України з безпеки на транспорті від 22.04.2024 № 225. URL: <https://dsbt.gov.ua/diialnist/zapobihannia-ta-vyiavlennia-koruptsii/antykoruptsiina-prohrama-ukrtransbezpeky-ta-informatsiia-z-ii-vykonannia>

212. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: постанова Кабінету Міністрів України від

18.02.1997р. № 176. URL: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1058.133.16&nobreak=1>

213. Про затвердження Положення про Громадську раду при Державній службі України з безпеки на транспорті: Наказ Державної служби України з безпеки на транспорті від 23.07.2018 № 642. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0642879-18#Text>

214. Перелік екологічних громадських організацій. URL: <https://eco.auc.org.ua/wp-content/uploads/2021/01/%D0%9F%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%BB%D1%96%D0%BA-%D0%B3%D1%80%D0%BE%D0%BC%D0%B0%D0%B4%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D1%85-%D0%BE%D1%80%D0%B3%D0%B0%D0%BD%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D0%B9.pdf>

215. Транспорт Че. Громадський контроль. URL: https://www.facebook.com/groups/204935680270982/?locale=uk_UA

216. У Києві активісти презентували вимоги до влади щодо заходів для підвищення безпеки дорожнього руху. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/3845321-u-kievi-aktivisti-prezentuvali-vimogi-do-vladi-sodo-zahodiv-dla-pidvisenna-bezpeki-doroznogo-ruhu.html>

217. Інформація про результати діяльності Всеукраїнської громадської організації «Громадський комітет транспортної безпеки» за останній рік URL: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:WPqII8q4qqwJ:www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2017/10/Papirovyj-YU.M.-Gromadskyj-komitet-transportnoyi-bezpeky.pdf+&cd=2&hl=ru&ct=clnk&gl=>

218. В Україні запустили мапу інклюзивності вокзалів. URL: <https://lyuk.media/news/inclusive-stations/>

219. Терен. URL: <https://www.youtube.com/@TERENUA>

220. Про звернення громадян: Закон України від.02.10.1996 № 393/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/393/96-%D0%B2%D1%80#Text>

221. Чанцева А. О. Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: дис. ... канд. юрид.

наук: 12.00.07. Харків, 2023. С. 135-136.

222. Крупник А.С. Громадський контроль: сутність та механізми здійснення. *Теоретичні та прикладні питання державотворення*. 2007. № 1. URL : www.library.oridu.odessa.ua;

223. Громадські розслідування як механізм цивільного контролю: кращі практики зарубіжних країн : [науково-практичне видання] / за заг. ред. О.А. Мартиненка. Харків : Права людини, 2012. 128 с.

224. Про громадський контроль : проект закону України від 14 квітня 2014 № 4697. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/JG3MH00A.html

225. Про затвердження Положення про громадський контроль за роботою громадського транспорту міста Івано-Франківська: Рішення Івано-Франківської міської ради (11 сесія) 6 демократичного скликання від 07.07.2011р. № 282-11 URL:<https://www.namvk.if.ua/dt/2331/>

226. Москаленко С.І. Правовий захист пасажирів у галузі цивільної авіації. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2018. Серія ПРАВО. Випуск 50. Том 2. С. 46-49.

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Шатохін В.П. Система суб'єктів публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті. *Науковий вісник Дніпровського державного університету внутрішніх справ: Науковий журнал*. 2024. Спеціальний випуск № 1 (132) «Права людини та правоохоронна діяльність в умовах воєнного стану». С. 287-292. URL: https://er.dduvs.edu.ua/bitstream/123456789/15741/5/NV_spec_2024.pdf
2. Шатохін В.П. Сутність та особливості адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті. *Науковий вісник Дніпровського державного університету внутрішніх справ*. 2024. № 4. С. 268-274. URL: <https://visnik.dduvs.edu.ua/index.php/visnyk/article/view/1171/990>
3. Шатохін В.П. Використання зарубіжного досвіду як умова вдосконалення адміністративно-правового забезпечення публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету*. 2025. Серія ПРАВО. Випуск 87: частина 3. С. 225-230. URL: <https://visnyk-juris-uzhnu.com/wp-content/uploads/2025/03/35-2.pdf>
4. Шатохін В.П. Шляхи вдосконалення громадського контролю за додержанням законодавства на транспорті: адміністративно-правовий аспект. *Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство»*. 2025. Випуск № 2. С. 739-743. URL: https://app-journal.in.ua/wp-content/uploads/2025/04/APP_02_2025.pdf

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

5. Шатохін В.П. Сутність транспорту як об'єкта публічного контролю. *Розвиток сталої мобільності: глобальні та локальні рішення*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кропивницький, 15 листопада 2024 року). Кропивницький, 2024. С. 207-210.

6. Шатохін В.П. Зміст та особливості державного контролю за додержанням законодавства на транспорті. *Актуальні питання адміністративного права та процесу в умовах воєнного стану*: збірник матеріалів X Всеукраїнської наукової конференції молодих вчених (в авторській редакції), (м. Кропивницький, 06 грудня 2024 року). Кропивницький, 2024. С. 275-278.

7. Шатохін В.П. Місце та роль публічного контролю у забезпеченні функціонування транспортної системи України. *«Інновації та перспективи сучасної правової науки»*: матеріали XV Міжнародної науково-практичної конференції. К.: ДУІТ, 2024. С. 24-29.

8. Шатохін В.П. Транспортна система України в умовах сучасних викликів та загроз: стан правового регулювання та шляхи підвищення ефективності. *Міжнародна та національна безпека: теоретичні і прикладні аспекти* : матеріали IX Міжнар. Наук.-практ. конф. (М. Дніпро, 21 бер. 2025 р.); у 2-х ч. Дніпро: Дніпров. держ. ун-т внутр. справ, 2025. Ч. 1. С. 477-478.

Додаток Б

Акти про впровадження результатів дисертаційного дослідження

ЗАТВЕРДЖУЮ

Перший проректор

Дніпровського державного університету

внутрішніх справ

кандидат технічних наук, доцент

Ігор МАГДАЛІНА

.20 25 року

АКТ № 30 - 20 25

впровадження в освітній процес

Дніпровського державного університету внутрішніх справ

результатів дисертаційного дослідження

17.04.20 25 року

м. Дніпро

Про впровадження в освітній процес
Дніпровського державного університету
внутрішніх справ основних результатів
дисертації Шатохіна В.П.

Комісія у складі:

голови: начальника відділу організації освітнього процесу
Дніпровського державного університету внутрішніх справ,
кандидата біологічних наук, доцента **Світлани
КИРИЧЕНКО**

членів комісії: професора кафедри адміністративного права і процесу
Навчально-наукового інституту підготовки фахівців для
підрозділів превентивної діяльності, доктора юридичних наук,
професора **Бориса ЛОГВИНЕНКА**
професора кафедри адміністративного права і процесу
Навчально-наукового інституту підготовки фахівців для
підрозділів превентивної діяльності, доктора юридичних наук,
професора **Романа МИРОНЮКА**

відповідно до Положення про організацію проведення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт у системі МВС України, затвердженого наказом МВС України «Про організацію наукової діяльності в системі МВС України» від 15.05.2004 року № 154 склала цей акт з приводу того, що комісією розглянуто результати дисертаційного дослідження аспіранта кафедри адміністративного права і процесу Шатохіна В.П. Адміністративно-правове забезпечення організації публічного контролю на транспорті на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право у вигляді наукових статей, зокрема:

1. Шатохін В.П. Система суб'єктів публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті. Науковий вісник Дніпровського державного

університету внутрішніх справ: Науковий журнал. 2024. Спеціальний випуск № 1 (132) «Права людини та правоохоронна діяльність в умовах воєнного стану». С. 287-292. URL:

https://er.dduvs.edu.ua/bitstream/123456789/15741/5/NV_spec_2024.pdf

2. Шатохін В.П. Сутність та особливості адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті. Науковий вісник Дніпровського державного університету внутрішніх справ. 2024. № 4. С. 268-274. URL: <https://visnik.dduvs.edu.ua/index.php/visnyk/article/view/1171/990>

3. Шатохін В.П. Використання зарубіжного досвіду як умова вдосконалення адміністративно-правового забезпечення публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті. Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. 2025. Серія ПРАВО. Випуск 87: частина 3. С. 225-230. URL: <https://visnyk-juris-uzhnu.com/wp-content/uploads/2025/03/35-2.pdf>

4. Шатохін В.П. Шляхи вдосконалення громадського контролю за додержанням законодавства на транспорті: адміністративно-правовий аспект. Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство». 2025. Випуск № 2. С. 739-743. URL: https://app-journal.in.ua/wp-content/uploads/2025/04/APP_02_2025.pdf

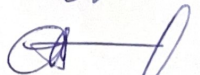
Комісія вважає, що представлені наукові статті отримані на основі проведеного наукового дослідження, мають необхідний теоретичний та методологічний рівень та використовуються в освітньому процесі Дніпровського державного університету внутрішніх справ під час викладання навчальних дисциплін «Адміністративне право», «Адміністративний процес», «Адміністративна відповідальність».

Голова комісії:



Світлана КИРИЧЕНКО

Члени комісії:

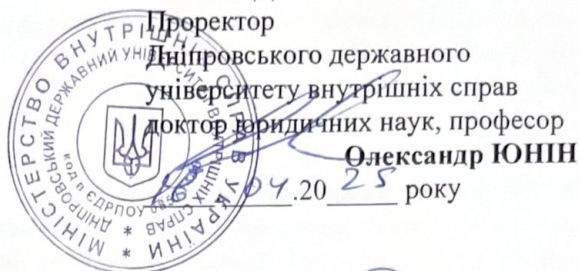


Борис ЛОГВИНЕНКО



Роман МИРОНІЮК

ЗАТВЕРДЖУЮ

АКТ № 240 - 20 25 НД16.04.2025

м. Дніпро

Про впровадження в наукову
діяльність Дніпровського
державного університету
внутрішніх справ

Комісія у складі:

Голови:

начальника відділу організації наукової діяльності
кандидата історичних наук, доцента

Дениса ПРОШИНА

членів комісії:

завідувача науково-дослідної лабораторії превентивної
діяльності та соціологічних досліджень Навчально-
наукового інституту підготовки фахівців для підрозділів
превентивної діяльності, кандидата юридичних наук,
доцента

Ірини ДРОК

професора кафедри адміністративного права і процесу
Навчально-наукового інституту підготовки фахівців для
підрозділів превентивної діяльності, доктора юридичних
наук, професора

Бориса ЛОГВИНЕНКА

склала цей акт про те, що матеріали дисертаційного дослідження на
тему «Адміністративно-правове забезпечення організації публічного
контролю на транспорті», підготовленого аспірантом кафедри
адміністративного права і процесу Шатохіним Володимиром Петровичем,
мають цінність для науково-дослідної діяльності Дніпровського державного
університету внутрішніх справ. На виконання задач дослідження в межах

дисертації було з'ясовано особливості транспорту як об'єкта публічного контролю; розглянуто можливості адміністративно-правового забезпечення в організації публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті; визначено поняття та предмет організації публічного контролю на транспорті; здійснено характеристику нормативного забезпечення організації публічного контролю на транспорті; охарактеризовано систему суб'єктів публічного контролю на транспорті; уточнено характерні ознаки форм публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті в сучасних умовах; з'ясовано характерні риси муніципального контролю за додержанням законодавства на транспорті; сформульовано пріоритетні напрямки вдосконалення громадського контролю за додержанням законодавства на транспорті; узагальнено зарубіжний досвід адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті крізь призму критичного аналізу та визначення шляхів запозичення для України; визначено пріоритетні напрямки вдосконалення публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті під час дії правового режиму воєнного стану.

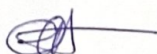
Комісія дійшла висновку, що положення дисертації використовуються при проведенні досліджень проблематики адміністративно-правового забезпечення організації публічного контролю на транспорті, зокрема в частині визначення правової природи контрольної діяльності, розмежування повноважень суб'єктів публічного контролю, формування процедурних стандартів адміністративного втручання у сфері транспортних перевезень.

Голова комісії:

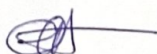


Денис ПРОШИН

Члени комісії:



Ірина ДРОК



Борис ЛОГВИНЕНКО