

Список використаних джерел:

1. Коротких А.Ю. Поняття та структура правового статусу адміністративного суду як суб'єкта адміністративної юрисдикції. Митна справа. 2013. № 5(89). С. 134–139.
2. Бусел В.Т. Великий тлумачний словник сучасної української мови / ред. В.Т. Бусел. К.; Ірпінь: ВТФ «Перун», 2009. 1736 с.
3. Ярошенко О.М., Барабаш Г.О., Вапнярчук Н.М. Право соціального забезпечення в Україні: підручник / ред. О.М. Ярошенка. 4-те вид., перероб. і доп. Х.: Право, 2015. 458 с.
4. Про державну службу: Закон України від 10.12.2015 р. № 889-VIII / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради (ВВР). 2016. № 4. Ст.43.
5. Про прокуратуру: Закон України від 14.10.2014 р. № 1697-VII / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 2015 р. № 2–3. С. 54. Ст. 12.
6. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 2015 р. № 40–41. с. 1970. Ст. 379.
7. Про дипломатичну службу: Закон України від 20.09.2001 р. № 2728-III / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 2002 р. № 5. Ст. 29.
8. Про судоустрій і статус суддів: Закон України від 02.06.2016 р. № 1402-VIII / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради (ВВР). 2016. № 31. Ст.545.
9. Про соціальний і правовий захист військовослужбовців та членів їх сімей: Закон України від 20.12.1991 р. № 2011-XII / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 1992 р. № 15. Ст. 190.
10. Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування: Закон України від 23.09.1999 р. № 1105-XIV / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 1999. № 46–47. Ст. 403.

УДК 342.9

СКРИПА Є.В.

**СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ПРАВОВИХ ЗАСАД ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ
НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ**

У статті розглянуто, як відбувався розвиток правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в Україні. Зазначено, що за період існування незалежної України було прийнято цілу низку нормативно-правових актів, які були покликані забезпечити безпеку руху на автомобільних шляхах України. Відзначено, що більшість із указаних правових актів діють і дотепер. Наголошено, що на сьогодні існує нагальна необхідність прийняття Закону України «Про дорожній рух та його безпеку».

Ключові слова: становлення, розвиток, правові засади, нормативно-правовий акт, забезпечення безпеки, автомобільний транспорт.

В статье рассмотрено, как происходило развитие правовых основ обеспечения безопасности на автомобильном транспорте в Украине. Отмечено, что за период существования независимой Украины был принят целый ряд нормативно-правовых актов, которые были призваны обеспечить безопасность движения на автомобильных дорогах Украины. Отмечено, что большинство из указанных правовых актов действуют до сих пор. Сделано акцент на том, что на сегодня существует необходимость принятия Закона Украины «О дорожном движении и его безопасности».

Ключевые слова: становление, развитие, правовые основы, нормативно-правовой акт, обеспечение безопасности, автомобильный транспорт.

The article examines how the legal framework for ensuring safety in motor transport took place in Ukraine. It is noted that during the period of the existence of an independent Ukraine, a number of normative legal acts were adopted, the norms of which were designed to ensure the safety of traffic on the roads of Ukraine. It is noted that most of the above legal acts are still valid. It is stressed that today there is an urgent need for the adoption of the Law of Ukraine "On Road Traffic and Its Safety".

Key words: *formation, development, legal principles, normative-legal act, safety, road transport.*

Вступ. На сьогодні складно уявити життя без автомобільного транспорту, адже автомобілі стали не лише предметом розкоші, вони перетворились в об'єктивну необхідність. Про це яскраво свідчить статистика, адже, наприклад у порівнянні із 2000 роками кількість машин на автошляхах України зросла майже в чотири рази. Зараз автомобільна транспортна система України налічує більше 9,2 млн. транспортних засобів, зокрема 6,9 млн легкових автомобілів, близько 250 тис. автобусів, 1,3 млн вантажних автомобілів і понад 840 тис. одиниць мототранспорту. До цього додається значне збільшення швидкості сучасного автотранспорту та поява великої кількості недосвідчених водіїв. Усе вказане сукупно призвело до значного збільшення кількості ДТП в Україні, а як результат і до великої смертності людей (особливо серед молоді віком 20–35 років). А тому виникла нагальна необхідність у розробці кардинального нового законодавства, яке було б спрямовано на забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Однак проведення будь-яких реформ неможливе без проведення ґрунтовних теоретичних досліджень, а також розгляду історичного досвіду, адже саме розгляд історії дозволяє виявити помилки минулого та не допустити їх у майбутньому.

Окремі аспекти правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті у своїх наукових дослідженнях розглядали такі вчені, як П.М. Чанцев, С.Б. Гавриш, О.Ю. Дрозд, В.А. Мисливий, А.В. Мілашевич, О.Л. Міленін, В.Ф. Муцка, В.В. Новиков, А.М. Подоляка, В.Й. Развадовський та багато інших. Однак науковцями не виправдано мало уваги придалось питанню того, як відбувався розвиток та становлення правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в нашій державі.

Постановка завдання. Саме тому мета статті полягає у тому, щоб розглянути, як відбувалося становлення та розвиток правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в Україні.

Результати дослідження. Реалізація заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху здійснюється на національному рівні кожною з держав Євросоюзу та на наднаціональному рівні шляхом скоординованих державно-управлінських рішень європейської спільноти. Розглядаючи еволюцію становлення та розвитку механізмів державного управління у сфері безпеки дорожнього руху зазначимо, що їх стратегічні підвалини було закладено з прийняттям Женевської (1949 р.) та Віденської (1968 р.) конвенцій про дорожній рух. У документах була передбачена уніфікація національних законодавств у сфері безпеки дорожнього руху та підвищення рівня його безпеки [1, с. 97].

З набуттям статусу незалежної держави в Україні розпочався процес побудови нової демократичної країни. Зазначене обумовило прийняття цілої низки нормативно-правових актів, які стосувались всіх сфер суспільного життя, не оминув увагою законодавець і питання забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті. Так, 30 червня 1993 року було прийнято Закон України «Про дорожній рух» [2], який діє і донині. Цей Закон визначив правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього природного середовища. Вказаний нормативно-правовий акт покликаний врегулювати суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права, обов'язки і відповідальність суб'єктів: учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання [2]. Наступним, цілком логічним кроком було прийняття підзаконного акту, що був покликаний безпосередньо забезпечити порядок та безпеку на автомобільному транспорті. Ідеться про Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 31 грудня 1993 року [3]. Таким чином, можна констатувати, що з проголошенням незалежності України процес розробки нових законів та підзаконних актів, що забезпечують безпеку на автотранспорті, фактично розпочався у 1993 році, після

чого законодавча діяльність у зазначеному напрямку була майже припинена аж до початку нового тисячоліття.

Переломним моментом розвитку правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті стало прийняття Програми забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів 6 квітня 1998 року. Метою вказаної програми було забезпечення безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах, дотримання екологічних вимог експлуатації транспортних засобів та поглиблення інтеграції в транспортну мережу Європейського співтовариства шляхом здійснення комплексу взаємопов'язаних заходів за такими напрямками:

- 1) створення органів управління у сфері безпеки дорожнього руху;
- 2) удосконалення профілактичної та освітньої діяльності у сфері безпеки дорожнього руху;
- 3) удосконалення конструкції транспортних засобів, засобів технологічного зв'язку, поліпшення стану доріг, вулиць і залізничних переїздів;
- 4) медичне забезпечення безпеки дорожнього руху та удосконалення системи збереження життя і здоров'я потерпілих у ДТП;
- 5) забезпечення розроблення, виробництва, проведення науково-дослідних випробувань і впровадження технічних засобів та апаратури автоматизованих систем гнучкого керування дорожнім рухом, контролю швидкісних режимів та екологічного стану довкілля;
- 6) інформаційне, науково-технічне і нормативно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів [4].

Однак після прийняття вказаної програми активне реформування законодавства про забезпечення безпеки на автомобільному транспорті розпочалось лише на початку 2000-х років. Так, до діючого Закону України «Про дорожній рух» у період з 2002 по 2017 рік було внесено 33 зміни, а за попередні 10 років у закон вносились зміни лише 4 рази. Варто підкреслити, що законодавець цим не обмежився, і після 2000-ого року було прийнято низку інших законів та підзаконних нормативно-правових актів. До прикладу, 6 квітня 2000 року було прийнято Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» [5]. Цей Закон визначив правові, організаційні, соціальні та економічні засади діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та авіаційним транспортом. Крім того, вказаний нормативно-правовий акт визначив основні завдання законодавства з питань перевезення небезпечних вантажів: визначення основних принципів та напрямів державної політики у сфері перевезення небезпечних вантажів; визначення правових засад державного управління та державного регулювання безпеки у сфері перевезення небезпечних вантажів; установлення прав, обов'язків і відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів [5]. Зазначимо, що прийняття цього Закону дійсно мало важливе практичне значення не лише з точки зору забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: він також сприяв виконанню перевізниками вимог екологічної, радіаційної і пожежної безпеки, фізичного захисту, захисту здоров'я людей, охорони праці, санітарно-епідемічного благополуччя населення.

Не можна оминати увагою те, що 5 квітня 2001 року було прийнято Закон України «Про автомобільний транспорт», який визначив ключові засади організації та діяльності автомобільного транспорту. Крім того, цей нормативно-правовий акт був мав на меті врегулювати відносини між автомобільними перевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, пасажирями, власниками транспортних засобів, а також їх відносини з юридичними та фізичними особами – суб'єктами підприємницької діяльності, які забезпечують діяльність автомобільного транспорту та безпеку перевезень [6]. Обов'язково слід відзначити прийняття Кримінального кодексу України 5 квітня 2001 року, який визначив кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами [7]. Варто відзначити, що Кодекс містив далеко не всі злочини, які певним чином пов'язані із транспортними засобами. Основним критерієм «відбору» злочинів, поміщених у зазначений розділ, стала та обставина, що їх суспільно небезпечні наслідки полягають в заподіянні шкоди здоров'ю або життю невизначеного кола осіб або заподіянні їм значної майнової шкоди [8].

Таким чином, прийняття зазначених вище нормативно-правових актів закономірно обумовило розробку та затвердження нових Правил дорожнього руху у 2001 році, які зі змінами та доповненнями діють і донині. Нормотворчий процес на цьому не завершився. Так, 8 листопада 2006 року було прийнято постанову Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку

здійснення державного контролю на автомобільному транспорті» [9]. Порядок визначив процедуру здійснення державного контролю за дотриманням суб'єктами господарювання, які провадять діяльність у сфері автомобільного транспорту, вимог законодавства про автомобільний транспорт, норм та стандартів щодо організації перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, норм міжнародних договорів про міжнародне автомобільне сполучення; виконанням умов перевезень, визначених дозволом на перевезення на міжбласних автобусних маршрутах; дотриманням вимог Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення; дотриманням габаритно-вагових параметрів; наявністю дозвільних документів на виконання перевезень та відповідністю виду перевезень відповідних ліцензій; внесенням перевізниками-нерезидентами платежів за проїзд автомобільними дорогами [9].

Важливим кроком у забезпеченні безпеки руху автомобільного транспорту стало прийняття Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, яке було затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року. Відповідно до вказаного Положення, Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті та у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства) [10]. Основними завданнями Укртрансбезпеки є такі:

- 1) реалізація державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному транспорті та у сфері безпеки на морському та річковому транспорті;
- 2) внесення на розгляд Міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики з питань безпеки на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті та у сфері безпеки на морському та річковому транспорті;
- 3) здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті;
- 4) надання у передбачених законом випадках адміністративних послуг у сфері автомобільного, міського електричного, залізничного, морського та річкового транспорту [10].

Не можна оминути увагою те, що 30 червня 2015 року було прийнято Положення про Міністерство інфраструктури України. Відповідно до вказаного Положення Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах автомобільного, залізничного, морського та річкового транспорту, надання послуг поштового зв'язку, а також забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України, дорожнього господарства, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства) [11].

У липні 2015 року було створено кардинально новий орган державної влади – Національну поліцію України, який був сформований з метою служити суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку [12]. Прийняття цього Закону змінило підхід Міністерства внутрішніх справ до забезпечення безпеки на шляхах України. Крім того, у липні цього ж року було прийнято Положення про патрульну службу Міністерства внутрішніх справ. Вказаний нормативно-правовий акт визначив, що патрульна служба відповідно до покладених на неї завдань здійснює цілодобове патрулювання території обслуговування з метою забезпечення належної охорони громадського порядку, громадської безпеки та контролю за дотриманням правил дорожнього руху, забезпечення його безпеки. У разі необхідності здійснює регулювання дорожнього руху [13]. Отже, прийняття зазначених вище нормативно-правових актів було спрямоване на реалізацію підходу поліція – громада, який полягає у співпраці та взаємодії із населенням, громадськими організаціями, іншими підрозділами органів внутрішніх справ, органами публічної влади з метою запобігання правопорушенням, забезпечення безпеки, зниження рівня злочинності, а також установа таких відносин між поліцією та населенням, що ґрунтуються на довірі. [13].

У контексті представленої наукової праці відзначимо, що в ідеалі планувалось, що постійне патрулювання поліцейськими доріг призведе до зменшення ДТП та сприятиме покращенню безпеки руху. Однак практика показала, що такий підхід не є дієвим. Це обумовилось декількома факторами: по-перше, недостатнім технічним оснащенням патрульних поліцейських (наприклад, вже майже 3 роки у патрульних відсутні засоби фіксації перевищення швидкості); по-друге, на автомобільних трасах практично не ведеться жодної боротьби із перевищенням швидкості. Слід також погодитись із позицією Н.П. Бортника та С.С. Єсімова про те, що Положення про патрульну службу Національної поліції не зовсім узгоджується з законами України «Про дорожній рух» і «Про автомобільний транспорт» щодо обсягу контрольно-наглядової діяльності, не проводячи межі між контролем і наглядом, де це необхідно. За системним підходом обов'язки патрульної служби Національної поліції доцільно визначити за видами діяльності: наглядової, контрольної, дозвільної, адміністративно-юрисдикційної, кримінально-процесуальної, оперативно-розшукової, з організації управління процесом дорожнього руху, з охорони громадської та особистої безпеки, пропаганди тощо [14, с. 34].

Завершуючи розгляд представленої у роботі проблематики, необхідно зазначити, що на сьогодні розробляється проект закону України «Про дорожній рух та його безпеку», який повинен визначити правові та соціальні основи дорожнього руху та його безпеки в Україні, спрямовані на захист життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників дорожнього руху та охорони довкілля. Закон відповідає вимогам Конвенції про дорожній рух, Європейської угоди (Женева, 1 травня 1971 р.), що доповнює Конвенцію про дорожній рух та Конвенцію про дорожні знаки та сигнали, відкриті для підписання у Відні 8 листопада 1968 року [15]. Зазначений нормативно-правовий акт містить багато прогресивних факторів, які його відрізняють від законів України «Про дорожній рух» і «Про автомобільний транспорт». Це пояснюється тим, що він містить низку положень, які повинні створити реальні умови для забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та зменшити кількість ДТП в Україні.

Висновок. Отже, за період існування незалежної України було прийнято цілу низку нормативно-правових актів, норми яких були покликані забезпечити безпеку руху на автомобільних шляхах України. Більшість законів та підзаконних нормативно-правових актів досі є актуальними. Крім того, створювались нові державні органи (Укртрансбезпека, Національна поліція України), діяльність яких також була спрямована на забезпечення безпеки руху. Попри все вказане вище, можна говорити, що розвиток законодавства України щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті досі незавершений, адже багато норм потребують удосконалення. А тому можна констатувати, що нині існує нагальна необхідність прийняття Закону України «Про дорожній рух та його безпеку».

Список використаних джерел:

1. Товстуха С. Розвиток механізмів державного управління у сфері безпеки дорожнього руху ЄС. Державне управління та місцеве самоврядування: зб. наук. пр. Дніпропетровськ: ДРІДУ НАДУ, 2012. Вип. 1(12). С. 96–103.
2. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.
3. Про затвердження Правил дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 31.12.1993 р. № 1094. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1094-93-п>.
4. Про затвердження Програми забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів: постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. № 456. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/456-98-п/conv>.
5. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06.04.2000 р. № 1644-ІІІ. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1644-14>.
6. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-ІІ. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2344-14/conv>.
7. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 р. № 2341-ІІІ. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2341-14/conv/print>.
8. Ніщик О. Історія розвитку законодавства, що регламентує безпеку руху та експлуатації автомобільного транспорту. URL: <https://naub.ua.edu.ua/2012/istoriya-rozvytku-zakonodavstva-scho-reglamentuje-bezpeku-ruhu-ta-ekspluatatsiji-avtomobilnoho-transportu/>.
9. Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті: постанова Кабінету Міністрів України від 08.11.2006 р. № 1567 р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1567-2006-п>.

10. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: постанова Кабінету Міністрів України; Положення від 11.02.2015 р. № 103. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-п>.

11. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України: постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 р. № 460. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-п>.

12. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.

13. Про затвердження Положення про патрульну службу МВС: наказ Міністерства внутрішніх справ України від 02.07.2015 р. № 796 URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0777-15>.

14. Бортник Н.П., Єсімов С.С. Проблеми нормативно-правового регулювання діяльності Національної поліції у сфері безпеки дорожнього руху. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія «Юридичні науки»: збірник наукових праць. 2016. № 837. С. 29–35.

15. Про дорожній рух та його безпеку: проект закону України від 26.09.2016 р. № 5184. // Ліга Закон. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/JH40000A.html.

УДК 342.922:346.7

ТКАЧЕНКО О.Ю.

СИСТЕМА АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ ЗАСОБІВ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У ПАЛИВНО-ЕНЕРГЕТИЧНІЙ СФЕРІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ: ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ

У статті проаналізовано існуючі доктринальні підходи до визначення поняття «правові засоби». З'ясовано місце адміністративно-правових засобів у системі правових засобів. Встановлено та висвітлено основні елементи адміністративно-правових засобів-інструментів та адміністративно-правових засобів-технологій. Здійснено порівняльно-правовий аналіз змісту понять «адміністративно-правові засоби» та «інструменти діяльності публічної адміністрації». Запропоновано використання адміністративно-правових засобів-інструментів та адміністративно-правових засобів-технологій у статичній та динамічній частинах адміністративно-правового механізму реалізації державної політики у паливно-енергетичній сфері України в умовах децентралізації влади.

Ключові слова: правові засоби, адміністративно-правові засоби-інструменти, адміністративно-правові засоби-технології, реалізація державної політики, паливно-енергетична сфера України, адміністративно-правовий механізм.

В статье проанализированы существующие доктринальные подходы к определению понятия «правовые средства». Выяснено место административно-правовых средств в системе правовых средств. Установлены и выяснены основные элементы административно-правовых средств-инструментов и административно-правовых средств-технологий. Осуществлен сравнительно-правовой анализ содержания понятий «административно-правовые средства» и «инструменты деятельности публичной администрации». Предложено использование административно-правовых средств-инструментов и административно-правовых средств-технологий в стати-