

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ

На правах рукопису

ВЕСЕЛОВА ЛІЛІА ЮРІЇВНА

УДК 351.811(477)

**АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ГАРАНТІЇ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО
РУХУ**

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

ДИСЕРТАЦІЯ
на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук

Науковий керівник:

доктор юридичних наук, професор

Користін Олександр Євгенійович

Одеса – 2016

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	4
ВСТУП.....	5
 РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ ГАРАНТІЙ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ.....	13
1.1. Зміст безпеки дорожнього руху та категорійний аналіз її складових.....	13
1.2. Юридичні гарантії як засіб забезпечення безпеки дорожнього руху.....	31
1.3. Поняття, ознаки та види адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху.....	49
Висновки до розділу 1.....	72
 РОЗДІЛ 2. СИСТЕМА ТА ХАРАКТЕРИСТИКА АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ ГАРАНТІЙ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ.....	78
2.1. Загальна характеристика нормативно-правових гарантій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.....	78
2.2. Контрольно-наглядові гарантії у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.....	96
2.3. Адміністративна відповідальність як засіб гарантування безпеки дорожнього руху.....	114
Висновки до розділу 2.....	129
 РОЗДІЛ 3. ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ ГАРАНТІЙ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ.....	134
3.1. Профілактика дорожньо-транспортних пригод як гарантія безпеки дорожнього руху.....	134
3.2. Забезпечення законності та дисципліни в діяльності адміністративно-юрисдикційних органів як гарантія безпеки дорожнього руху.....	151
3.3. Зарубіжний досвід гарантування безпеки дорожнього руху.....	166
Висновки до розділу 3.....	184

ВИСНОВКИ.....	188
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	196
ДОДАТКИ.....	224

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ДАІ	Державна автомобільна інспекція
ДТТ	Дитячий дорожньо-транспортний травматизм
ДПС	Дорожньо-патрульна служба
ДТП	Дорожньо-транспортна пригода
КНР	Китайська Народна Республіка
КУпАП	Кодекс України про адміністративні правопорушення
МВС	Міністерство внутрішніх справ
ООН	Організація Об'єднаних Націй
п.	Пункт
ПДР	Правила дорожнього руху
СНД	Співдружність Незалежних Держав
ст.	Стаття
СУДО	Спеціально уповноважені державні органи
США	Сполучені Штати Америки
ФРН	Федеративна Республіка Німеччина
ч.	Частина

ВСТУП

Актуальність теми. Розгляд адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху є актуальним з урахуванням того, що розвиток нашої держави як правової, демократичної країни пов'язаний із постійним удосконаленням механізму запобігання тяжким наслідкам дорожньо-транспортних пригод. Саме адміністративно-правові гарантії найчастіше забезпечують дієвість правового регулювання, виконують охоронну, виховну та превентивну функції.

Удосконалення заходів, які гарантуватимуть безпеку на дорожньо-транспортній мережі всім учасникам дорожнього процесу, повинно бути одним із пріоритетних напрямів діяльності держави. Нагальна необхідність вивчення на теоретичному рівні адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху важлива тому, що це надасть можливість створити передумови для регулювання конкретних напрямів, які забезпечують реалізацію прав учасників дорожнього руху та відповідають за збереження їхнього життя та здоров'я. Ґрунтовне наукове дослідження адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху, аналіз чинного законодавства в цій галузі, подальше розроблення існуючих понять та вироблення нових мають істотне значення в заповненні наявних прогалин, доповнення й удосконалення законодавства, сприятиме продуктивному функціонуванню інституту адміністративно-правових гарантій у галузі дорожнього руху.

Чимало науковців розглядали проблеми профілактики правопорушень на автомобільному транспорті, займалися питанням правосвідомості учасників дорожнього руху, аналізували адміністративну діяльність спеціально уповноважених державних органів, розглядали управлінський аспект безпеки дорожнього руху, нормативно-правовий та адміністративно-деліктний аспекти, серед яких роботи вчених-адміністративістів О.М. Бандурки, В.М. Бесчастного, Д.В. Белиха, М.Ю. Веселова, В.Л. Грохольського, Т.О. Гуржія, С.М. Гусарова, Г.В. Джагупова,

Є.В. Додіна, М.М. Долгополової, О.В. Домашенка, В.В. Доненко, В.В. Єгупенка, В.І. Жульова, Г.Н. Клінковштейна, В.К. Колпакова, А.Т. Комзюка, Л.М. Кононенка, О.Є. Користіна, Р.І. Михайлова, О.Л. Міленіна, О.М. Мойсюка, В.В. Новікова, П.І. Пархоменка, А.М. Подоляки, М.І. Попова, В.Й. Развадовського, Р.А. Сайфуліна, О.Ю. Салманової, А.О. Собакаря, В.К. Шкарупи, Х.П. Ярмачі та ін.

Однак зазначені праці в комплексі не висвітлюють питання щодо системи адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху, що зумовлює актуальність обраної теми наукового дослідження та важливість ґрунтовного дослідження.

Зв'язок із науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана відповідно до Глобального плану ООН на Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху (2011-2020 роки); Плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року, затвердженого Розпорядженням КМУ від 21.03.2012 № 240-р; Угоди про асоціацію між Україною та ЄС (додаток XXXI до глави VII «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво») та Угоди про Коаліцію депутатських фракцій «Європейська Україна» (глава XIII «Інфраструктура і транспорт» розділу IV «Організація і безпека дорожнього руху») від 27.11.2014; Програми діяльності Кабінету Міністрів України та Стратегії сталого розвитку «Україна-2020», затвердженої Розпорядженням КМУ від 04.03.2015 № 213-р; Плану законодавчого забезпечення реформ в Україні (пп. 369-379 розділу IV), схваленого Постановою Верховної Ради України від 04.06.2015 № 509-VIII; Переліку пріоритетних напрямів наукового забезпечення діяльності ОВС України, які потребують першочергового розроблення і впровадження в практичну діяльність органів внутрішніх справ на період 2010-2014 років, затвердженого наказом МВС України від 29.07.2010 № 347 (п.п. 12, 17, 18, 86, 97, 113). Дисертація виконана згідно з планом науково-дослідницької роботи кафедри адміністративного

права та адміністративного процесу в межах НДР ОДУВС «Пріоритетні напрямки розвитку та реформування ОВС в умовах розгортання демократичних процесів у державі» (0114U004015), «Забезпечення прав і свобод людини в сучасних умовах адміністративно-правовими засобами» (0114U004012), «Забезпечення прав і свобод громадян в адміністративній (поліцейській) діяльності правоохоронних органів» (0114U004013).

Тему затверджено Вченою радою Донецького юридичного інституту Міністерства внутрішніх справ України у 2014 році (протокол № 28 від 29.01.2014).

Мета і задачі дослідження. Мета полягає у визначенні системи адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху, у виокремленні пріоритетних напрямів їх удосконалення, а також розробленні пропозицій щодо вдосконалення спеціального законодавства в цій сфері.

Відповідно до поставленої мети в роботі передбачено вирішення таких задач:

- розкрити зміст безпеки дорожнього руху та зробити аналіз складових, які впливають на безпеку дорожнього руху;
- визначити систему адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху;
- розробити поняття та з'ясувати сутність адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху;
- надати загальну характеристику нормативно-правовому забезпеченню безпеки дорожнього руху;
- здійснити аналіз контрольно-наглядових гарантій безпеки дорожнього руху;
- визначити сутність та з'ясувати особливості адміністративної відповідальності за вчинення адміністративних правопорушень, пов'язаних із керуванням автотранспортними засобами;
- розкрити профілактичну діяльність у сфері дорожнього руху у якості дієвого заходу щодо зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму;

- здійснити аналіз законності та дисципліни у діяльності адміністративно-юрисдикційних органів у сфері безпеки дорожнього руху;
- дослідити зарубіжний досвід щодо адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху та вивчити можливості його використання в Україні;
- сформулювати пропозиції щодо вдосконалення чинного законодавства України, яким регламентується поведінка учасників дорожнього руху та правила під час дорожнього руху.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають у процесі формування та функціонування системи адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху

Предметом дослідження є адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху.

Методи дослідження. Методологічною основою дослідження є система загальнонаукових та спеціальних методів пізнання. Так, *логіко-семантичний* метод використано при з'ясуванні змісту понять «гарантії», «адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху», «адміністративно-правове гарантування безпеки дорожнього руху», тощо (розділ 1); *системно-структурний* метод було використано, зокрема, для виявлення зв'язків між складовими змісту безпеки дорожнього руху (підрозділ 1.1).; *формально-логічний* метод – під час дослідження ознак адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху, визначення їх видів, розгляду контрольно-наглядової діяльності в зазначеній сфері (підрозділи 1.3, 2.2), а також вітчизняного законодавства під час надання загальної характеристики нормативно-правовим гарантіям у сфері дорожнього руху (підрозділ 2.1); *моделювання* – використано під час розроблення пропозицій стосовно вдосконалення заходів адміністративної відповідальності у сфері дорожнього руху (підрозділ 2.3); *статистичний* метод – щодо вивчення та узагальнення превентивної практики та результатів анкетування (підрозділи 2.2, 3.1); *порівняльно-правовий* – під час

визначення пріоритетних напрямів удосконалення адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху, зокрема для вивчення зарубіжного досвіду гарантування безпеки дорожнього руху (розділ 3). Усі методи дослідження використовувалися в їх діалектичному взаємозв'язку, що забезпечило переконливість і достовірність наукових результатів.

Достовірність та обґрунтованість здійсненого дослідження підтверджується *емпіричною базою*, яку складають: статистичні дані й аналітичні матеріали Департаменту автомобільної інспекції МВС України щодо дорожньо-транспортних пригод за період 2011-2015 р.р. Крім того узагальнені дані анкетування, отримані в результаті опитування 245 працівників спеціальних органів публічної адміністрації, які забезпечують безпеку у сфері дорожнього руху.

Наукова новизна одержаних результатів. Дисертація є першим комплексним дослідженням, присвяченим адміністративно-правовим гарантіям безпеки дорожнього руху. У роботі сформовано нові наукові положення та висновки, а саме:

уперше:

- обґрунтовано та сформульовано поняття адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху як цілісної системи нормативно-правових, інституційних та процедурних засобів, за яких усі учасники дорожнього руху мали б можливість реалізовувати закріплені за ними права на безпечне та вільне пересування дорожніми шляхами, яка націлена на запобігання виникненню дорожньо-транспортних пригод і зниження вірогідності й тяжкості їхніх наслідків;

- здійснено класифікацію адміністративно-правових гаранті безпеки дорожнього руху за критеріями: за способом правового регулювання (зобов'язуючі, забороняючі, уповноважуючі, рекомендаційні); залежно від функціональної спрямованості (гарантії реалізації, гарантії охорони, гарантії захисту); за суб'єктами нормотворчості (установлені загальними суб'єктами публічно адміністрації, установлені спеціальними суб'єктами публічної

адміністрації); за формою реалізації (інституційні або нормативно-правові, організаційно-правові, соціально-економічні); за характером впливу (загальні, спеціальні);

- адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху зведено в єдину систему забезпечення безпеки дорожнього руху та охарактеризовано її складові;

удосконалено:

- теоретичні дефініції понять «гарантування безпеки дорожнього руху», «контроль у сфері дорожнього руху», «нагляд у сфері дорожнього руху»;

- систему правових санкцій за вчинення адміністративних правопорушень, пов'язаних із керуванням автотранспортними засобами;

- розуміння змісту безпеки дорожнього руху та факторів, які впливають або забезпечують безпечне пересування дорожньо-транспортною мережею;

дістали подальшого розвитку:

- загальні положення контрольно-наглядової діяльності суб'єктів адміністративно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху;

- наукові пропозиції щодо необхідності доповнення Закону України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-XII розділом «Організація профілактики у сфері дорожнього руху»;

- обґрунтовано необхідність розроблення Інструкції про контрольно-наглядову діяльність патрульної поліції;

- пріоритетні напрями вдосконалення адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху, до яких автором віднесено профілактику дорожньо-транспортних пригод, забезпечення законності та дисципліни в діяльності адміністративно-юрисдикційних органів та вивчення зарубіжного досвіду гарантування безпеки дорожнього руху.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що методичні рекомендації та пропозиції, що містяться в роботі, можуть бути використані та використовувались:

у науково-дослідній роботі – при проведенні наукових досліджень в ОДУВС за темами «Пріоритетні напрямки розвитку та реформування ОВС в умовах розгортання демократичних процесів у державі» (0114U004015), «Забезпечення прав і свобод людини в сучасних умовах адміністративно-правовими засобами» (0114U004012), «Забезпечення прав і свобод громадян в адміністративній (поліцейській) діяльності правоохоронних органів» (0114U004013) (акт впровадження ОДУВС б/н від 03.03.2016 р.);

у правозастосовній діяльності – для удосконалення практичної діяльності спеціальних органів публічної адміністрації, які забезпечують безпеку дорожнього руху (акт впровадження ГУМВС України в Донецькій області б/н від 05.11.2015 р.; акт впровадження ГУНП в Одеській області б/н від 15.04.2016 р.);

у навчальному процесі – при викладанні навчальних дисциплін в ОДУВС «Автомобільна підготовка», «Адміністративна відповідальність», а також під час викладання інших навчальних дисциплін у вищих навчальних закладах та в межах спеціальних курсів професійної підготовки працівників превентивних підрозділів Національної поліції (ОДУВС б/н від 04.01.2016 р.)

Апробація результатів дисертації. Підсумки розроблення проблеми обговорювалися на засіданні кафедри адміністративного права та адміністративного процесу Одеського державного університету внутрішніх справ. Окремі аспекти дослідження, теоретичні положення, одержані узагальнення й висновки дисертації були оприлюднені дисертантом на 7-ми науково-практичних конференціях, а саме: «Актуальні проблеми юридичної науки очима молодих учених» (Донецьк, 25 лютого 2011 р.); «Актуальні проблеми адміністративного права та процесу» (Донецьк, 28 вересня 2012 р.); «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти» (Донецьк, 22 листопада 2013 р.); «Проблеми правової реформи та розбудови громадського суспільства в Україні» (Харків, 16-17 жовтня 2015 р.); «Актуальні завдання та напрями розвитку юридичної науки у XXI столітті»

(Львів, 16-17 жовтня 2015 р.); «Місце законності та дисципліни в діяльності адміністративно-юрисдикційних органів внутрішніх справ у сфері дорожнього руху» (Одеса, 9-10 жовтня 2015 р.); «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти» (Київ, 13 листопада 2015 р.).

Публікації. Основні результати дисертаційного дослідження викладено в 12 наукових публікаціях, з яких п'ять – у наукових фахових виданнях, з них одна – у зарубіжному, та сім – у тезах доповідей на науково-практичних конференціях.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, 9 підрозділів, висновків, додатків і списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертації становить 236 сторінок, з яких основний текст дисертації – 195 сторінок, список використаних джерел – 28 сторінок (270 найменувань), додатки – 13 сторінок.

РОЗДІЛ 1.

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ ГАРАНТІЙ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

1.1. Зміст безпеки дорожнього руху та категорійний аналіз її складових

У нашій країні, як і в усьому світі, кількість автотранспортних засобів зростає з кожним роком. Відповідно збільшується інтенсивність руху на автошляхах держави, що ставить перед суспільством цілий ряд нових завдань, спрямованих на створення й удосконалення умов для безпечного руху. Ця тема є актуальною, тому що щороку кількість дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) тільки збільшується.

Проблеми забезпечення безпеки на транспорті та у сфері дорожнього руху зокрема вивчалися великою кількістю науковців. Так у правових дослідженнях щодо безпеки дорожнього руху розглядалися окремі аспекти проблем профілактики дорожньо-транспортних пригод, досліджувалися питання правової культури учасників дорожнього руху, неодноразово предметом наукових праць були питання щодо адміністративно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху та ін. Разом із тим, на сьогодні відсутнє цілісне уявлення про адміністративно-правовий механізм забезпечення гарантій безпеки дорожнього руху. Це питання комплексно в адміністративно-правовій науці на належному рівні дотепер не розглядалося. Тому цілком очевидно констатувати необхідність зведення в єдину систему адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху. Перед аналізом понять, пов'язаних із гарантіями безпеки дорожнього руху, насамперед визначимося із загальними поняттями, які стосуються дорожнього руху та його безпеки, проаналізуємо зміст безпеки дорожнього

руху та факторів, що на неї впливають, розглянемо основні причини аварійності на дорогах нашої країни.

Прискорення темпів автомобілізації є одним із головних чинників, який загострив проблему безпеки дорожнього руху, а це, у свою чергу, збереження життя та здоров'я громадян на автошляхах держави [1, с. 3]. До того ж, автомобільні дороги є одним із найважливіших елементів транспортної системи, що багато в чому визначають соціально-економічний розвиток країни. Стан і рівень розвитку автодоріг безпосередньо пов'язані з такими показниками, як валовий національний продукт, рівень цін, доходи бюджету, рівень зайнятості населення. Ці показники нашої країни з кожним роком зростають, із чого з'являється потреба в якісних і безпечних дорогах [2, с. 133]. Тож, логічно почати аналіз безпеки дорожнього руху з розкриття поняття «дорожній рух».

Уперше термін «дорожній рух» був введений у практику Конвенцією про дорожній рух, яку прийняли на конференції ООН по дорожньому та автомобільному транспорту в Женеві в 1949 р., до якої з обмовкою приєднався й СРСР [3, с. 15].

Проте в Радянському Союзі термін «дорожній рух» отримав офіційне визнання лише в 1971 р., після того як за ініціативою Державної автомобільної інспекції МВС СРСР комітет із науково-технічної термінології Академії наук СРСР дозволив його використовувати замість: «рух вулицями міст і автомобільним дорогам», «вуличний рух», «рух у містах, інших населених пунктах та на автомобільних дорогах», які застосовувались раніше [4, с. 15].

Оскільки Конвенції про дорожній рух, які були укладені в Женеві в 1949 і 1968 роках не розкрили зміст терміна «дорожній рух», у науковій літературі з проблем організації та безпеки дорожнього руху з'явився ряд його визначень, які відображають різноманітні сторони цього явища.

У спеціальній літературі поняттю дорожнього руху приділяється

велика увага, хоча це питання й залишається предметом дискусії представників різних галузей знань. Що ж таке «дорожній рух»? Представники технічного напрямку досліджень вважають, що «дорожній рух становить процес, при якому транспортні засоби рухаються дорогами та у якому дії його учасників – водіїв, пішоходів і пасажирів – визначаються спеціальними правилами» [5, с. 7]. У визначенні виділяються дві основні ознаки процесу дорожнього руху:

- 1) просторове пересування транспортних засобів;
- 2) наявність правил, що регламентують дії людей, які беруть участь у цьому процесі.

Перша з них – фізичне уявлення про рух, а друга – соціальний показник. У цілому спроба уявити дорожній рух як соціальну систему, компонентами якої є люди, транспортні засоби і дороги з їх обладнанням [6, с. 6], значною мірою відбиває зазначений процес з позицій кібернетики.

Х.П. Ярмачі запропонував лаконічне визначення дорожнього руху, яке звучить як процес переміщення учасників дорожнього руху (пішоходів, водіїв, пасажирів, погоничів тварин) дорогами, в якому дії його учасників визначаються спеціальними правилами, нормами та стандартами [6, с. 156].

Учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів. Так до учасників дорожнього руху належать водії та пасажирів транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погоничі тварин [7].

Серед дослідженої нами літератури найпростішу дефініцію явища «дорожній рух» використовує В.І. Жулев, який визначає його як «рух наземних механічних транспортних засобів по автомагістралях» [8, с. 21]. П.І. Клінковштейн під «дорожнім рухом» розуміє існуючу на дорогах складну динамічну систему, яка представляє сукупність руху пішоходів та різних типів механічних і немеханічних транспортних засобів [9, с. 8]. Утім ми бачимо, що визначення поняття за сучасних умов є неповним, тому

доцільно розглянути й інші поняття, надані вченими. Перше з них було дано В.В. Лук'яновим, який запропонував під дорожнім рухом розуміти «...процес руху транспортних засобів по дорогах, в якому дії водіїв та пішоходів визначаються спеціальними правилами», і відображало чисто механічний аспект даного соціального явища [10, с. 15].

Дослідник цієї теми Ю.А. Врубель визначив дорожній рух як процес руху по дорогах, взагалі включаючи його як складову частину у визначенні «дорожній транспорт», яке він подає у вигляді складної соціально-виробничої системи, яка призначена для переміщення людей та вантажів по вулично-дорожній мережі [11, с. 14]

Більш широке визначення запропонував І.К. Шахріманьян: «Сучасний дорожній рух – це пересування людей та вантажів механічними транспортними засобами, а також людей поза цих транспортних засобів дорогами, яке регламентоване спеціальними правовими нормами, які регулюють державними органами, що протікають в умовах реальної загрози виникнення обставин, які перешкоджають продовженню цього процесу» [12, с. 12].

В.І. Майоров максимально узагальнив складові аспекти раніше запропонованих понять та під дорожнім рухом пропонує розуміти діяльність по задоволенню громадської та особистої потреби в просторовому переміщенні людей, засобів та продуктів праці, яка заснована на використанні можливостей технічного комплексу «транспортні засоби – дороги», яка полягає в керуванні рухом транспортних засобів, пересуванні на транспортних засобах без керування ними або природному пішому пересуванні дорогами, яка протікає в умовах постійного ризику виникнення стану некерованого руху механічних транспортних засобів та подальших негативних наслідків у вигляді загибелі, поранення людей, пошкодження матеріальних об'єктів [13, с. 36]. Тобто ризик – це один із факторів, який впливає на безпечне пересування дорогою. Візьмемо декілька визначень поняття «ризик»: ступінь вірогідності виникнення аварій [14, с. 2]; небезпека

для людини та навколишнього середовища [15, с. 18]; імовірність реалізації негативного явища [16, с. 26]. Тобто ризик – імовірність явища, яке несе негативні наслідки. У свою чергу негативні наслідки – збитки та небезпека різної міри.

Якщо говорити про ризик для учасників дорожнього руху, то можна казати, що всі, хто бере участь у дорожньому русі, наражаються на ризик, а це ймовірність потрапити у дорожньо-транспортну пригоду, що несе такі наслідки, як небезпека для життя, травмування, пошкодження транспортного засобу, збитки та втрати. Адже учасники дорожнього руху під час пересування дорожньо-вуличною мережею на технічних транспортних засобах або поза ними з метою задоволення громадських або особистих потреб наражаються на постійну вірогідну небезпеку у вигляді дорожньо-транспортних пригод. Отже, більшість вчених розглядає дорожній рух як соціальну функцію, виходячи з такого.

По-перше, дорожній рух – керований процес колективною діяльністю людей, де держава виступає головним суб'єктом управління, в особі суб'єктів адміністративно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху.

По-друге, у дорожньому русі бере участь більшість населення нашої країни (водії, пішоходи, пасажери), а значить – це явище соціальне.

По-третє, дорожній рух – це сукупна діяльність людей, направлена на досягнення певних цілей.

По-четверте, дорожній рух – це процес просторового пересування людей, пересування вантажів транспортними засобами, якими, знов таки, керують люди.

По-п'яте, під час дорожнього руху реалізуються соціально-економічні, соціально-політичні та соціально-культурні інтереси країни та суспільства в цілому.

По-шосте, дорожній рух – це процес, який пов'язаний із фактором небезпеки.

Тобто дорожній рух – це керований процес руху дорожньо-транспортною мережею, пов'язаний із фактором небезпеки, в якому реалізуються соціально-економічні, соціально-політичні та соціально-культурні інтереси суспільства та бере участь більшість населення країни (учасники дорожнього руху). Також ми можемо казати, що дорожній рух – це сукупність таких складових, як учасники дорожнього руху, технічні транспортні засоби, дорога та середовище. Головним завданням руху визначене комфорт, безпека та задоволення людських потреб.

Розглянувши визначення дорожнього руху, визначимось, що таке «автомобільна дорога, вулиця (дорога)», яка є одною зі складових дорожнього руху. Так дорога – частина території, також і в населеному пункті, призначена для пересування транспортних засобів та пішоходів, з усіма розташованими на ній спорудами (мостами, шляхопроводами, естокадами, наземними і підземними пішохідними переходами) та засобами організації дорожнього руху, і обмежена по ширині зовнішнім краєм тротуарів або краєм смуги відведення [17, с. 7].

У законі України «Про автомобільні дороги» від 08.09.2005 № 2862-IV ми бачимо дуже стисле поняття щодо автомобільних доріг: «...лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів.» [18].

У своїх наукових працях О.Л. Міленін зазначає, що автомобільні дороги – це не тільки витвір людських рук, але й соціальне явище, що виконує в суспільстві важливі соціальні функції. Отже, основними функціями автомобільних доріг є: забезпечення безпеки учасників дорожнього руху; комунікаційна, інтеграційна, мобільна, стратегічна [19, с. 18].

Дороги – сухопутні шляхи сполучення, зручні для пересування, повинні мати певну ширину, ухил не більш певної норми, достатньо тверде полотно і повинні бути захищені від сніжних заносів [20, стб. 1577]. У цьому визначенні дороги знов таки відбита така істотна риса людської природи, як

безпека. Як ми бачимо, є певні параметри безпеки в самому визначенні «дороги», порушення яких може призвести до небажаних наслідків у вигляді загрози для життя людини. На нашу думку, перед тим як перейти до безпосереднього дослідження гарантій безпеки дорожнього руху, необхідно, перш за все, з'ясувати сутність такого поняття, як «безпека».

Перед цим варто провести аналіз природи такого протилежного йому явища, як небезпека. Під небезпекою зазвичай розуміється загроза заподіяння кому-небудь певної шкоди, можливість настання якого близько до здійснення, у зв'язку з чим вона сприймається конкретною особою як дещо подальше, що насувається невпинно і тому для неї небезпечно. Основною характерологічною ознакою небезпеки, яка виходить від кого (чи чого), є загроза конкретній особі, членам її сім'ї, близьким родичам у зв'язку з можливістю позбавлення їх життя, заподіяння шкоди здоров'ю, знищення мешкання, майна або іншого, які їм належать [21, с. 22, 23]. Таким чином, якщо казати про небезпеку під час дорожнього руху, то її можна визначити як соціально-технічне чи природне негативне явище, яке може за певних умов заподіяти шкоду життю чи здоров'ю учасникам дорожнього руху, призвести до їх травмування. Адже причиною виникнення дорожньо-транспортної пригоди може бути як пішохід, водій так і несправність транспортного засобу, погане дорожнє покриття або природні явища у вигляді дощу чи ожеледиці. Тобто небезпека під час дорожнього руху – це ймовірність виникнення небезпечної ситуації у вигляді дорожньо-транспортних пригод, яка несе негативні наслідки для учасників дорожнього руху та транспортних засобів.

Охарактеризуємо «безпеку». Тлумачний словник розкриває значення слова «безпека» як стан, при якому не загрожує небезпека або є захист від загрози [22, с. 47]. Або спрощений варіант тлумачення безпеки – стан, коли кому-небудь чи чому-небудь ніщо не загрожує [23, с. 43]. Якщо безпеку асоціювати з дорожнім рухом, то це стан, коли всім учасникам дорожнього руху нічого не загрожує.

У законодавстві України відсутнє поняття безпеки дорожнього руху. Звернемося до зарубіжного законодавства інших країн. Відповідно до Закону Республіки Білорусь «Про дорожній рух», під безпекою дорожнього руху розуміється стан дорожнього руху, що забезпечує мінімальну вірогідність виникнення дорожньо-транспортних пригод і загрози для руху [24].

Аналізуючи вищесказане, А.В. Шокун робить висновки, що безпека дорожнього руху безпосередньо пов'язана з аварійністю на дорогах [10, с. 16].

Дуже схоже з білоруською інтерпретацією й визначення у законі РФ «Про безпеку дорожнього руху», де говориться, що безпека дорожнього руху – стан даного процесу, який відбиває ступінь захищеності його учасників від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків [25, ст. 2].

Із наведеного випливає, що законодавці зарубіжних країн звертають свою увагу перш за все на стан дорожнього руху, під час якого його учасники будуть у безпеці. Тобто безпеку дорожнього руху слід розглядати як стан захищеності життя, здоров'я та інтересів учасників дорожнього руху під час безпечної реалізації потреби в переміщенні. Безпека – це стан захищеності всієї системи, яка перебуває в умовах потенційних загроз та функціонує за наявності факторів ризику.

Як уже визначалось, дорожній рух – це соціальне явище. Ще один підхід до визначення цього поняття характеризує безпеку як «властивість системи «людина – середовище проживання» зберігати взаємодію із мінімальним заподіянням шкоди людським, природним та матеріальним ресурсам» [26, с. 314].

На думку Г.І. Клінковштейна та М.Б. Афанасьєва, безпека дорожнього руху – це досить швидкий, безпечний і зручний рух транспортних засобів та пішоходів [27, с. 15].

В.В. Новіков пропонує своє тлумачення цього поняття та розуміє під безпекою дорожнього руху ступінь захищеності життєво важливих інтересів особи, суспільства, держави від зовнішніх та внутрішніх загроз. До інтересів

особи він відносить її права та свободи, а до інтересів суспільства – його духовні та матеріальні цінності [28, с. 12]. Отже, безпека дорожнього руху – це стан цього процесу, що відображає ступінь захищеності його учасників і держави від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків.

У сучасному розумінні юридичної науки з питань безпеки дорожнього руху існує думка, що «забезпечувати безпеку дорожнього руху – це значить домагатися зниження загальної кількості дорожньо-транспортних пригод, кількості загиблих та поранених в умовах розвитку автомобілізації» [29, с. 4].

У науковій літературі найбільш точно, на наш погляд, визначення терміна «безпека дорожнього руху», яке розкриває його зміст, дає Б.П. Кондратов. Указане поняття він визначає як стан захищеності життєво важливих інтересів об'єктів безпеки – особистості, суспільства та держави, яке забезпечується суб'єктами безпеки від суспільно небезпечних дій та інших шкідливих явищ соціального, техногенного та природного характеру за допомогою використання системи мір, засобів та методів, які передбачені законом [30, с. 6]. Отже, безпека дорожнього руху – це стан захищеності інтересів об'єктів безпеки, держави та суспільства в цілому, при цьому безпека дорожнього руху забезпечується самими суб'єктами безпеки, які у свою чергу захищають від суспільно небезпечних дій, інших шкідливих явищ природного, соціального, техногенного характеру за допомогою використання заходів, передбачених законодавством.

Визначившись з поняттям «безпека дорожнього руху», визначимо її зміст та складові. Ми підтримуємо думку дослідника С.М. Дашка, який у своїх наукових напрацюваннях пропонує безпеку дорожнього руху поділити на такі складові: конструкція транспортного засобу; дорожні умови; правила дорожнього руху та інші законодавчі акти; організація дорожнього руху; технічний стан транспортного засобу; водії, пішоходи та велосипедисти; громадська позиція (характер відносин та стан культури і свідомості) [31, с. 9].

Для більш детального розуміння, яким чином зазначені складові впливають на безпеку дорожнього руху, проаналізуємо їхні загальні характеристики. Перш за все, такий непересічний фактор, як конструкція транспортних засобів, що забезпечує активну, пасивну, післяаварійну та екологічну безпеку. Адже саме від конструкції транспортних засобів у багатьох випадках залежить стан постраждалих від дорожньо-транспортних пригод, здоров'я, а іноді й життя.

Активна безпека автомобіля спрямована на запобігання дорожньо-транспортним пригодам. На активну безпеку автотранспорту впливають такі його характеристики: тягово-швидкісні; гальмівні; стійкість; керованість; інформативність; масові і габаритні параметри; робоче місце водія (ергономічні параметри, шум, вібрації, загазованість) [32, с. 71]. Тобто активна безпека – це фактор, який впливає на безпеку керування, умови безпечного руху, безпеку при сприйнятті, експлуатаційну безпеку.

Пасивна безпека транспортного засобу спрямована на зниження наслідків дорожньо-транспортних пригод, та, у свою чергу, поділяється на зовнішню і внутрішню безпеку.

Внутрішня пасивна безпека – це безпека водія та пасажирів. При сертифікації автомобіля на внутрішню пасивну безпеку висувають декілька правил: захист водія від удару об систему рульового управління автомобіля; пасивна безпека при фронтальному ударі при певній швидкості; пасивна безпека нерухомого автомобіля при боковому ударі. Пред'являються вимоги до компонентів автомобіля і місць їх кріплення: вимоги до місць кріплення ременів безпеки, до міцності сидінь та їхніх кріплень тощо [33, с. 33, 87].

Основною вимогою зовнішньої пасивної безпеки є забезпечення такого конструктивного виконання зовнішніх поверхонь і елементів автомобіля, при якому можливість пошкоджень людини цими елементами у випадку дорожньо-транспортних пригод була б мінімальною. Згідно з цією вимогою фари, дзеркала, ручки дверей й інші елементи автомобіля не повинні утворювати гостро виступаючі поверхні, які могли б нанести людям тілесні

пошкодження. Ще однією вимогою до зовнішньої пасивної безпеки є убезпечення безпосередньо автомобіля від пошкоджень за допомогою зовнішніх елементів конструкції [34, с. 223, 225].

Ми розуміємо, що пасивна безпека транспортного засобу, перш за все, спрямована на зниження негативних наслідків для водія та пасажирів під час дорожньо-транспортної пригоди за рахунок спеціально розроблених систем захисту від травмування та поранення людини.

Під післяаварійною безпекою розуміють властивість транспортного засобу у випадку аварії не перешкоджати евакуації людей і не завдавати їм травм при евакуації. При конструюванні автомобіля враховують такі принципи: бак розташовують далі від двигуна; установлюють бак ззаду; установлюють систему автоматичного відключення електроенергії при ДТП; забезпечують пожежобезпечність паливних баків, заливних горловин і паливопроводів; передбачають пристрої для аварійної евакуації людей; забезпечують салон необхідною кількістю вогнегасників [35].

Екологічна безпека – це властивість транспортного засобу знижувати ступінь його негативного впливу на довкілля (загазованість, шум і вібрації, електромагнітні випромінювання, використання енергоресурсів і ін.) [34, с. 225].

Вищезазначені фактори впливають на безпеку дорожнього руху та визначені як вимоги до безпеки автомобіля, які регламентовані в спеціальних державних, галузевих та інших нормативно-технічних стандартах, включаючи правила обов'язкової сертифікації дорожньо-транспортних засобів, із метою забезпечення права споживача на життя і гарантовану йому безпеку.

Ще одним істотним фактором безпеки дорожнього руху є дорожні умови, під якими розуміється якість та стан дорожнього покриття, організація ефективної дренажної системи, оптимальні профілі дороги, виготовлення узбіччя з того ж матеріалу, що й основна дорога тощо. Із метою безпечних дорожніх умов необхідно дотримуватись їх відповідності

всім державним стандартам у цій сфері, від якісної розмітки та дорожніх знаків до здійснення оптимального збереження можливості учасникам дорожнього руху постійно знаходитись в полі зору один одного.

Існує ряд нормативних документів щодо основних вимог до доріг, їхнього технічного стану, рівня утримання і облаштування. Зокрема, це державні будівельні норми ДБН В.2.3-4-2000, «Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів», «Споруди транспорту. Автомобільні дороги», ДБН В.2.3.-5-2001. та інші.

Комфортні умови роботи водія за кермом – запорука безпеки дорожнього руху. Вплив постійних прискорень та вібрацій на організм водія негативно впливають на загальний стан самопочуття водія, його увагу та напруження.

Питання створення комфортних умов для учасників дорожнього руху були і залишаються актуальними. Наявність поганих доріг створює не тільки вібрації, що впливають на тіло водія та пасажирів, а й різноманітні шуми у досить широкому діапазоні. Подібні прояви впливу на водія мають негативні наслідки і призводять до швидкої втомлюваності, погіршення уваги тощо [36, с. 146]. На сьогодні в нашій країні досі немає технічного регламенту, який би визначав основні вимоги безпеки до автомобільних доріг та їх експлуатаційного утримання.

Конструктивна безпека автомобіля та автомобільної дороги мають величезне значення для безпеки дорожнього руху. Саме з причини недотримання вимог стандартів та нормативів щодо цих двох складових і відбувається найбільша кількість аварій, адже від якості конструктивної безпеки автомобіля та дорожніх умов залежать наслідки дорожньо-транспортних пригод.

Забезпечення безпеки дорожнього руху як діяльність є складним об'єктом дослідження та управління. Стосовно змісту поняття «діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху» існують різні точки зору та підходи. Так М.М. Долгополова робить висновок, що діяльність із забезпечення

безпеки дорожнього руху – це система дій із забезпечення безпечного переміщення людей та вантажів механічними транспортними засобами, а також людей без транспортних засобів дорогами, що регламентується спеціальними адміністративно-правовими нормами й забезпечується державними органами виконавчої влади. Цей процес відбувається в умовах реальної небезпеки виникнення обставин, що можуть зашкодити йому [37, с. 180]. У свою чергу М.А. Микитюк вважає, що діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху може бути подана як досягнення компромісу між інтересами населення в цілому, інтересами власників і користувачів транспортних засобів, умовами дорожнього руху, професійними і психофізіологічними можливостями його учасників [38, с. 51].

Разом із тим удосконалення управління діяльністю із забезпечення безпеки дорожнього руху потребує чіткого усвідомлення цього процесу, але, на жаль, ми бачимо визначення цієї діяльності неоднозначне: поряд існують поняття «вуличний рух», «дорожній рух», «безпека дорожнього руху», «забезпечення безпеки дорожнього руху», «система безпеки дорожнього руху», «організація забезпечення безпеки дорожнього руху» тощо, які нерідко вживаються як синоніми поняття «діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху», але мають різний зміст. Відповідно по-різному представлена і структура забезпечення безпеки дорожнього руху [37, с. 12].

Оскільки однією з ланок дорожнього руху є «безпека», то діяльність публічних органів управління у сфері дорожнього руху повинна бути направлена на її забезпечення.

Адміністративно-правова діяльність органів управління у сфері дорожнього руху неможлива без правових приписів, завдяки яким інтересам держави надається публічний характер, що реалізуються в обов'язкових розпорядженнях нормативного та індивідуального характеру для всього цивілізованого суспільства. Правова база формує та забезпечує правовий режим, в межах якого утворюються і розвиваються управлінські та

виробничі відносини, установлюються правомочність та обов'язки їхніх учасників, здійснюється виконавчо-розпорядча діяльність органів держави у сфері дорожнього руху і створюється система взаємовідносин зазначених органів з об'єктами державного управління.

На сьогодні законодавча база України, якою регулюються суспільні відносини у сфері дорожнього руху, представлена як сукупність норм різних галузей права, виражених у нормативно-правових актах, неоднакових за своєю юридичною силою.

Серед найбільш відомих та найчастіше використовуваних актів, які встановлюють порядок організації дорожнього руху в Україні, є Правила дорожнього руху, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. Необхідно наголосити, що Правила дорожнього руху визначають оптимальне співвідношення всіх складових дорожнього руху, включаючи обмеження і заборони, які є вкрай важливим фактором щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.

Відомо, що при здійсненні організації дорожнього руху вкрай важливим вбачається прогнозування розподілення транспортних (пішохідних) потоків на кожній ділянці дороги, організація їх оптимального співвідношення, ураховуючи необхідність створення місць зупинок і стоянок. Ця складова забезпечує оптимальне дотримання порядку руху під час проведення ремонтно-будівельних робіт та виникнення ситуацій, що значно обмежують рух. Також належна організація дорожнього руху сприяє завчасному інформуванню його учасників про можливі зміни обстановки на шляху, визначає потенційно небезпечної ділянки дороги та організує дорожній рух відповідним чином із метою запобігання аварійним ситуаціям.

Технічний стан транспортних засобів – це наступна складова безпеки дорожнього руху, яка відповідає за належне забезпечення стану транспортного засобу до технічних характеристик заводу-виробника. Обов'язок щодо забезпечення належного технічного стану транспортних засобів покладається на їхніх власників або інших осіб, які їх експлуатують.

Відповідно до ст. 35 Закону «Про дорожній рух» [7] визначені транспортні засоби, які підлягають обов'язковому технічному контролю та легкові автомобілі та технічні засоби, які обов'язковому технічному контролю не підлягають. Згідно із цією ж статтею обов'язковий технічний контроль транспортних засобів, призначених для експлуатації на дорожньо-транспортній мережі загального користування та зареєстрованих у відповідних підрозділах Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечують безпеку дорожнього руху, здійснюють суб'єкти проведення обов'язкового технічного контролю, які мають на правах власності або користування обладнання, що дає змогу перевіряти технічний стан транспортних засобів на відповідність вимогам безпеки дорожнього руху та охорону навколишнього середовища. Водії у свою чергу повинні обов'язково знати основи конструкції транспортних засобів з метою їх безпечного використання, у тому числі відносно інших учасників дорожнього руху та ефективного використання технічних можливостей для виконання поставлених перед ним завдань. Безпеку забезпечує й розуміння водіями поняття «Автомобіль як джерело підвищеної небезпеки» і своєї ролі у керуванні ним та відповідальності внаслідок недотримання технічного стану транспортного засобу.

Перевірка технічного стану транспортного засобу – процес визначення відповідності транспортного засобу установленим вимогам до конструкції і технічного стану [39]. Так під час значеної перевірки можуть бути виявлені небезпечні невідповідності технічного стану транспортного засобу, які характеризується наявністю небезпечного для дорожнього руху недоліку.

Досить важливою складовою виступає дотримання всіма його учасниками відповідних норм поведінки – правил дорожнього руху. Адже процес дорожнього руху є досить складним та динамічним, і хаотичне поведіння його учасників може призвести до негативних наслідків. Цим і зумовлюється необхідність забезпечення безумовного дотримання та виконання правил дорожнього руху всіма його учасниками, уміння

передбачувати і аналізувати дорожню ситуацію з метою недопущення або уникнення аварійної ситуації. І це стосується не тільки водіїв транспортних засобів, а й пішоходів та велосипедистів. Суворо дотримуватися правил дорожнього руху, розуміти свою роль у дорожньому русі та відповідальність за порушення відповідних правил, оскільки в багатьох випадках саме неналежні дії пішоходів та велосипедистів, хибне уявлення про вседозволеність та перевагу в будь-якому випадку на автошляхах спричиняють виникнення різноманітних аварійних ситуацій, наслідками яких є дорожньо-транспортні пригоди з тяжкими наслідками.

Велика кількість автотранспорту та їх велика швидкість є потенційними передумовами виникнення конфліктних ситуацій, запобігання яким становить окреме завдання у вирішенні проблеми безпеки дорожнього руху.

Серед багатьох сучасних проблем автомобілізації практично всіх галузей економіки важливе місце в належному забезпеченні безпеки дорожнього руху займають питання створення сприятливого морального клімату на дорожньо-транспортній мережі, котрий в значній мірі залежить від культури (етики) взаємин громадян, які є учасниками дорожнього руху, – водіїв, пішоходів, пасажирів, працівників державної автоінспекції, працівників патрульної поліції. Від їхньої особистої завбачливості, уважності і поступливості як складової взаємоповаги учасників дорожнього руху багато в чому залежить колективний рівень безпеки на дорогах у цілому.

Виходячи з основних програмних напрямків Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху, проголошених ООН, можна вважати, що виконання багатьох із них цілком можливе завдяки підвищенню рівня транспортної дисципліни та культури поведінки учасників дорожнього руху.

Досвідчений, а значить безпечний водій – це перш за все дотримання особою культури взаємин на дорозі, усвідомлення і розуміння своєї

поведінки, яка б не створювала перешкод іншим учасникам дорожнього руху [41, с. 29-33].

Забезпечення ефективності і безпеки дорожнього руху впливає на економіку країни – ВВП, екологію, здоров'я нації. Влада – як центральна, так і місцева – має забезпечити організацію і фінансування всіх складових дорожнього руху. Вкрай необхідним є також розуміння представниками владних структур незалежно від територіальності та відомчої належності, що людські втрати від ДТП неспівмірні ні з якими іншими видами людської діяльності. Це у свою чергу викликає необхідність не тільки розуміння проблеми у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а й організацію і фінансування усіх складових дорожнього руху.

Ефективність функціонування системи безпеки дорожнього руху забезпечується рівноправним рухом усіх учасників дорожнього руху у суворій відповідності до пропускнуої спроможності певної ділянки автодороги. Індивідуальні спроби пришвидшити рух для окремих учасників дорожнього руху призводять до порушення збалансованості та рівномірності руху і різкого зниження безпеки для решти учасників дорожнього руху. Вкрай необхідне неухильне дотримання правил дорожнього руху в частині організації дорожнього руху.

Стан безпеки дорожнього руху є фактором, що може об'єднати суспільство. Фактично майже все суспільство причетне до дорожнього руху, а відтак – перебуває в однаково небезпечних умовах за формулою: хто наступний? Це не справа політиків, уряду чи військових. Це справа кожного і всіх разом. У даному випадку всі люди – учасники дорожнього руху – є взаємозалежними.

Резюмуючи, зауважимо, що зміст безпеки дорожнього руху – це комплексне поняття, яке залежить від таких показників: технічного, екологічного, нормативно-правового, наукового; інституційного.

Для розвитку та покращання системи безпеки дорожнього руху потрібно враховувати інтенсивність дорожнього руху, розвиток та зростання автомобільного парку, розвиток дорожніх технологій тощо. За умов погіршення стану (якості) окремих складових системи відбувається розбалансування системи, що призводить до негативних наслідків. Також необхідно затвердити Технічний регламент щодо безпеки автомобільних доріг загального користування, який розробляється з метою забезпечення на автомобільних дорогах:

по-перше, захисту життя і здоров'я громадян та їхнього майна, що користуються автомобільними дорогами;

по-друге, безпечного функціонування автомобільних доріг та штучних споруд на них;

по-третє, міцності та довговічності конструкцій автомобільних доріг та штучних споруд на них;

по-четверте, захисту навколишнього природного середовища під час будівництва та експлуатаційного утримання автомобільних доріг та штучних споруд на них.

Технічний регламент щодо безпеки автомобільних доріг загального користування повинен визначати основні вимоги безпеки до автомобільних доріг загального користування та їх експлуатаційного утримання, а також форми і порядок оцінки відповідності цим вимогам.

Проведений нами структурно-функціональний аналіз дає змогу охарактеризувати зміст безпеки дорожнього руху як стан, що гарантує учасникам дорожнього руху безпечне пересування дорожньо-вуличною мережею, регулюється спеціальними нормативно-правовими актами і забезпечується інституційними органами.

1.2. Юридичні гарантії як засіб забезпечення безпеки дорожнього руху

Кожне суспільство на всіх етапах свого розвитку має справу з властивими рівню його соціально-економічного розвитку негативними явищами, які оцінюються законодавством як правопорушення та злочини.

У свій час на кожному етапі складається система заходів, яка спрямована на запобігання цим явищам, у нашому випадку – це явища у вигляді дорожньо-транспортних пригод, а система заходів – надання гарантії щодо безпечного пересування автошляхами нашої країни.

Поняття «гарантії» вже було достатньо розглянуто в різних наукових сферах: конституційного, адміністративного, фінансового, цивільного, міжнародного права та ін. Зокрема, питання гарантій розглядалося в роботах О.Ф. Динько, В.Б. Авер'янова, О.Ф. Андрійка, В.В. Головченка, В.Ф. Погорілка, О.Ф. Фрицького, А.І. Берлача, Ю.П. Битяка, В.К. Шкарупи, С.В. Ківалова та інших авторів, проте в юридичній літературі окремо не було досліджено систему адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху. Для визначення системи адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху доцільно проаналізувати, що собою представляють юридичні гарантії як засіб забезпечення безпеки дорожнього руху, визначитися, на які види вони поділяються, які ознаки їм притаманні.

Проаналізувавши роботи різних авторів з досліджуваного питання, зазначимо, що погляди вчених навіть у питаннях щодо визначення самого поняття «гарантія» істотно різняться. В словнику української мови гарантія визначається як порука в чомусь, забезпечення чого-небудь [42, с. 29], в словнику синонімів української мови «гарантія» – це умови, що забезпечують успіх чого-небудь [43, с. 328]. І.І.Каракаш згадує, що «гарантія» походить від французького слова *garantie* – порука; умова, яка забезпечує щось [44, с. 55]. Ясна річ, що таке трактування поняття гарантій неповне, але можна вже звернути увагу, що ключовим елементом у

визначенні значення гарантій, є певні умови, які в більшій чи меншій мірі забезпечують щось. З урахуванням того, що термін «умова» передбачає велику кількість трактувань, використовується для характеристики великого кола явищ, його недостатньо для наукової ідентифікації такої категорії, як гарантії. Прагнучи деталізувати зазначене визначення, науковці додають під час визначення гарантій ще термін «засоби». Так, А.Ю. Олійник додає, що гарантії – це відповідні умови і засоби, що сприяють втіленню в життя проголошених прав, свобод та обов’язків [45, с.156].

Існують також й інші точки зору на досліджувану проблему. Так, на думку А.С. Мордовца, термін «гарантії», виходячи зі змісту діючих норм, знаходиться ніби «поза межами видимості» законодавця, але знов таки зводиться до умов [46, с. 170].

В.М. Корельський і В.Д. Перевалов визначають поняття гарантій як систему умов, способів та засобів, що забезпечують усім та кожному рівні правові можливості для реалізації своїх прав і свобод [47, с. 545].

Підтримуємо науковців, які вважають, що поняття гарантій стикається з такими категоріями, як «умови», «соціальний захист», «правовий захист», «система забезпечення», «фактори», в порівнянні з якими воно часом набуває більш широке або, навпаки, вузьке смислове значення. Умови виступають в якості визначаючого фактора здійснення соціальних, економічних, правових та організаційно-правових гарантій [48, с. 18]. З вище зазначених міркувань ми можемо вже говорити, що гарантії представляють систему умов та засобів, направлених на забезпечення соціального та правового захисту.

Як уже зазначалося, поняття гарантій розглядається й у суміжних з адміністративним правом галузях. Так у конституційному праві гарантії визначаються як правові засоби, які забезпечують реалізацію того чи іншого права людини та громадянина. «Кожне право тільки тоді може бути реалізовано, коли йому відповідає чийсь обов’язок, що стосовно конституційних прав та свобод – це обов’язок держави» [49, с. 246].

Під умовами гарантій, на погляд А.В. Філатової, слід розуміти встановлені законодавством правила поведінки для громадян, наявність органів державної влади та управління, їхню діяльність, формування системи судових органів, наявність контрольно-наглядової діяльності, фінансове та матеріальне забезпечення діяльності цих органів, законодавче закріплення прав та свобод громадян, визначення компетенції органів, установлення процедур діяльності, прийняття рішень, заходів забезпечення провадження у справі про адміністративне правопорушення, правовій культурі громадян та посадових осіб, тобто сукупність засобів і методів, при яких стає можливим та забезпечується реалізація правовідносин в існуючих правових, економічних, політичних та соціальних умов. У даному випадку маються на увазі ті правовідносини, які виникають у рамках притягнення громадян до адміністративної відповідальності [50, с. 19].

Гарантії, як вважають М.А. Матузов і А.В. Малько, являють собою соціально-політичне та юридичне явище, яке характеризує три моменти:

1) пізнавальний, який дозволяє розкрити предметні теоретичні знання про об'єкт їхнього впливу, отримати практичні знання про соціальну і правову політику держави;

2) ідеологічний, що використовується політичною владою як засіб пропаганди демократичних ідей всередині країни та за її межами;

3) практичний, що визначається як інструментарій юриспруденції, передумова задоволення соціальних благ особи. Базуючись на цьому, автори визнають гарантії як систему соціально-економічних, політичних, юридичних, організаційних передумов, умов, засобів і способів, що створюють можливості особистості для здійснення своїх прав, свобод інтересів [51, с. 275].

До гарантій-умов належать політичні, економічні, ідеологічні гарантії. До гарантій-засобів – юридичні гарантії. До економічних гарантій належать система господарювання, уся сукупність багатств і фінансових ресурсів держави. До політичних гарантій – політична організація суспільства,

система органів державної влади і громадських організацій. Ідеологічними гарантіями є загальний культурний рівень населення і рівень його правової культури зокрема. До юридичних гарантій належать такі, що забезпечують реалізацію й охорону прав і свобод громадян правовими засобами (адміністративними, кримінальними, цивільними).

Оскільки економічні, політичні і ідеологічні гарантії є гарантіями-умовами, самі по собі вони не можуть самостійно забезпечити таку реалізацію прав і свобод громадян, в якій зацікавлена держава і окремі громадяни. Вони є передумовами реалізації. Але говорити про те, що дані гарантії повністю не здатні забезпечувати права та свободи громадян, не можна, інакше доведеться визнати, що конституційні права та свободи громадян забезпечені соціально, але не конкретизовані в чинному законодавстві, не можуть бути реалізовані, а це не відповідатиме принципу реальності Конституції України як закону прямої дії. Тому вирішальним для виділення вказаних гарантій як гарантій-умов є той факт, що самі по собі вони безпосередньо не забезпечують законного і обґрунтованого використання прав, не вимагають можливих зловживань і порушень при їх здійсненні [52, с. 199].

Підтримуємо твердження науковців, що гарантії – це сукупність умов та засобів, які направлені на безперешкодну реалізацію правових норм та надають можливість використовувати суб'єктивні права та виконувати юридичні обов'язки.

Проаналізувавши вищезазначені роздуми, можна казати, що поняття «гарантія» має як мінімум дві невід'ємні властивості. По-перше, гарантії виступають засобом захисту прав та законних інтересів учасників певних правовідносин. По-друге, гарантії створюють умови для реалізації прав та виконання обов'язків. Створення відповідних гарантій для захисту та реалізації учасниками правовідносин є завданням держави.

С.В. Колобова також говорить про те, що загальними гарантіями є: положення про те, що захист прав та свобод громадян – обов'язок держави,

далі вона розширює визначення, додаючи, що загальні гарантії – можливість самозахисту; судового захисту; міжнародного захисту; відшкодування шкоди. До найбільш загальних гарантій належить конституційний устрій, який засновано на невідчужуваному, природному праві та загальновизнаних принципах та нормах міжнародного права [53, с. 22]. Тобто ми бачимо, що гарантії мають місце, коли в процесі забезпечення прав і свобод беруть участь усі органи влади – увесь механізм держави.

На думку деяких учених, дія державних гарантій спрямована на збереження конституційного ладу, верховенства права, охорону прав та свобод людини і громадянина, здійснення прямого народовладдя, державної влади та місцевого самоврядування [54, с. 555]. Отже, держава визнається гарантом людини і має обов'язки перед нею, що призводить до зворотного зв'язку, коли й у громадянина з'являються обов'язки перед суспільством, які спрямовані на підтримку існування та розвитку держави.

В.В. Ковальська підкреслює, що найважливішим критерієм держави є не демократія, а гарантія прав людини. Міжнародно-правові гарантії прав людини, що одержали своє юридичне оформлення з прийняттям Загальної Декларації прав людини (1948 р.) [55], Європейської Конвенції про захист прав людини і основних свобод (1950 р.) [56] тощо [57, с. 21-22].

Надзвичайно важливим напрямом державної діяльності в правозахисній сфері є створення належної правової основи забезпечення прав та свобод людини і громадянина, вагоме місце в якій посідають норми Конституції України [58, с.74, 75]. Але ж ми не бачимо чіткого механізму їх реалізації та здійснення.

Під гарантіями розуміють як об'єктивні умови існування суспільства, так і спеціально вироблені державою засоби, які забезпечують точну реалізацію норм права всіма суб'єктами [59, с. 277, 278].

Відомо, що гарантії законності – це умови суспільного життя і заходи, що вживаються державою для забезпечення режиму законності і стабільного

правопорядку, які у свою чергу поділяються на загальносоціальні та спеціально-соціальні (юридичні та організаційні).

Більш конкретно зупинимосся на юридичних гарантіях законності. Це передбачена законом система спеціальних засобів, за допомогою яких забезпечується створення якісних законів, їх додержання і виконання.

Юридичні гарантії законності створюються в результаті діяльності законодавчих, виконавчих, правоохоронних і судових органів влади, спрямованої на запобігання правопорушенням та їх припинення.

Юридичні гарантії законності за найближчими цілями поділяють на:

1) превентивні (запобіжні) – полягають в запобіганні правопорушенням: відвернення порушень адміністрацією трудових прав громадян, недопущення незаконного звільнення;

2) припиняючі (такі, що кладуть край) – спрямовані на припинення виявлених правопорушень: затримання, арешт, обшук, підписка про невиїзд;

3) відновлюючі – виражаються в усуненні або відшкодуванні негативних наслідків правопорушень: примусове стягнення аліментів, примусове вилучення майна із чужого незаконного володіння;

4) каральні, або штрафні – спрямовані на реалізацію юридичної відповідальності правопорушників: покарання особи, винної у вчиненні правопорушення [60].

На думку М.М. Марченка, юридичні гарантії – це сукупність юридичних засобів і умов, що забезпечують реалізацію демократичних принципів, ідей, прав і свобод громадян [61, с. 737]. А.В. Міцкевич вважає, що під юридичними гарантіями слід розуміти засоби охорони прав громадян від будь-яких посягань [62, с. 26]. Тієї ж думки дотримується М.С. Строгович, який зазначав, що юридичні гарантії – це ті встановлені законом, нормами права засоби і способи, якими охороняються та захищаються права громадян, усуваються порушення права [63, с. 475].

На нашу думку, юридичні гарантії складаються із системи норм, засобів впливу та реалізації, умов і вимог закону, які у своїй сукупності

забезпечують охорону, додержання прав людини, відновлення порушених прав.

М.В.Краснова розглядає юридичні гарантії в динаміці як гарантії реалізації норм права, прав та обов'язків. Вона зазначає, що гарантії – це створення умов і надання таких юридичних засобів державою, за яких особа вільно і безперешкодно мала б можливість реалізувати закріплене за нею право [64, с. 56].

Юридичні гарантії належать до гарантій-засобів, тому що здатні безпосередньо, оперативно й ефективно забезпечити реалізацію прав громадян. Саме тому в юридичній літературі вони розглядаються як конкретні, власне гарантії-реалізації [65, с. 233]. Якщо право громадянина порушено, то прямою причиною того є не соціально-економічні причини або сфера ідеології, а відсутність чи недотримання установами, організаціями, посадовими особами юридичних гарантій його реалізації. А якщо в конкретному випадку порушення прав посиляються на загальні гарантії, «то виникають абсурдні висновки про відсутність законності, неефективності демократії, нереальності рівноправ'я і т. ін.» [66, с. 30].

У свою чергу юридичні гарантії можна поділити на дві основні групи: нормативно-правові та організаційно-правові гарантії.

Нормативно-правові гарантії – це система норм, пов'язаних зі створенням умов для реалізації прав і свобод особи. До них належать Конституція України, кодекси, закони і підзаконні акти, міжнародно-правові договори.

Організаційно-правові гарантії – це врегульована нормами права систематична організаторська діяльність держави та відповідних її органів, посадових осіб, громадських організацій у сфері правотворчості з метою створення сприятливих умов для реального користування громадянами своїми правами і свободами [67, с. 124].

З усього ми бачимо, що економічні, політичні, ідеологічні, юридичні гарантії взаємопов'язані між собою і складають єдину систему, незважаючи

на вказані між ними відмінності. Так політичні гарантії впливають з економічних. Ідеологічні гарантії виходять із політичних. Юридичні гарантії лише тоді можуть бути ефективними, коли вони відображають економічні, політичні, ідеологічні процеси в суспільстві. У свою чергу, юридичні гарантії складаються з гарантій-засобів та гарантій-умов, які представляють систему органів публічної влади, діяльність якої врегульована нормами права.

Науковець Е.О. Олефіренко запевняє, що для характеристики діяльності державних органів (посадових осіб) по наданню правам і свободам громадян реального змісту необхідно використовувати термін «забезпечення». Це поняття за своїм змістом є найбільш об'ємним й охоплює такі поняття, як «повага», «визнання», «дотримання», а також «гарантування». У тлумачному словнику вказано, що «забезпечення» за своїм лексичним змістом означає: а) надання чи створення матеріальних засобів; б) охорона кого-, чого-небудь від небезпеки; в) гарантування чогось [68, с. 42]. У свою чергу у тлумачному словнику української мови «забезпечення» трактується як створення надійних умов для здійснення чого-небудь; гарантування чогось; захист, охорона кого-, чого-небудь від небезпеки [69, с. 281]. Поняття «забезпечення» має досить широке трактування і включає до свого змісту багато відтінків діяльності, пов'язаної зі створенням належних умов функціонування соціальних систем, управлінських структур, технічних приладів та інших комплексів, технологій тощо [70, с. 7]. З усього ми бачимо, що поняття «гарантії» більш широке за поняття «забезпечення», гарантії – це система умов та засобів, які направлені на забезпечення безпеки, реалізацію прав. Будемо відштовхуватися від цієї позиції, розглядаючи тему гарантій безпеки дорожнього руху. Адже в жодному підзаконному нормативно-правовому акті щодо безпеки дорожнього руху немає прямого визначення поняття «гарантія». Також, розглядаючи вищезазначені позиції теоретиків можна побачити, що

консенсусу щодо поняття гарантій на сьогодні не знайдено, але зусилля його сформулювати були.

З урахуванням думок усіх вищеперелічених нами авторів-науковців цієї проблематики, визначимо спільні риси й ознаки гарантій у сфері безпеки дорожнього руху. До них ми можемо віднести такі поняття як «умови, які забезпечують щось», «соціальний захист», «правовий захист», «систему забезпечення», «фактори впливу», «обов'язки», «права» тощо.

У Законі України «Про дорожній рух» говориться, що учасники дорожнього руху мають право на безпечні умови дорожнього руху, на відшкодування збитків, завданих унаслідок невідповідальності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху; на вивчення норм і правил дорожнього руху; на отримання від гідрометеорологічних, дорожніх, комунальних та інших організацій, а також органів Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України, військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних силах України інформації про умови дорожнього руху [7, с. 5]. Іншими словами, усі ці права мають бути гарантовані правовими заходами, які визначені законом. У свою чергу закон не тільки вказує на права учасників, при дотриманні яких їм гарантується безпека, але і умови, яких вони повинні дотримуватися за для своєї ж безпеки. Ці умови в даному випадку також виступають їх гарантією безпеки під час дорожнього руху.

Раніше зазначалося, що «гарантії» відносять до державних заходів, пов'язаних із функціонуванням органів публічної адміністрації, які, у свою чергу, забезпечують виконання прийнятих нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху. Отже, поняття «гарантія» має три невід'ємні властивості: по-перше, гарантія захищає, по-друге, – реалізує, по-третє, – забезпечує. Це ж ствердження є справедливим і в плані гарантій безпеки дорожнього руху.

Повністю підтримуємо ствердження Ю.С. Шемшученка, який вважає, що проголошення прав та свобод є важливою, але не єдиною ознакою правопорядку. Необхідно також створити умови для реалізації відповідних прав [71, с. 401]. На теперішній час іде активний процес якісного перегляду законодавства, пошук нових форм і засобів закріплення законності, підвищення гарантій безпеки всіх учасників дорожнього руху.

Нагадаємо, що найвищою соціальною цінністю є безпека людини, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність. Права і свободи людини та їх гарантії визначають зміст і спрямованість діяльності держави. Держава відповідає перед людиною за свою діяльність. Утвердження і забезпечення прав і свобод людини є головним обов'язком держави. Усе це гарантується нашою державою через Конституцію України [72, ст. 3].

У Конституції України закріплене невід'ємне право людини на свободу пересування. Усі, хто знаходяться на законних підставах на території нашої країни, мають право вільного переміщення [72, ст. 33]. Якщо перефразувати – учасникам дорожнього руху гарантується право на безпечне пересування дорожньо-транспортною мережею.

Законодавчі та підзаконні акти розробляються та вступають в силу на підставі Конституції України, якій вони повинні відповідати. Конституція України має найвищу юридичну силу. Норми Конституції України є нормами прямої дії. Отже, при розгляді гарантій безпеки дорожнього руху ми з повним правом можемо відштовхуватися від гаранта безпеки – Конституції нашої країни.

Погоджуємось з С.С. Алексєєвим, який відмічає, що вирішальним моментом, який підвів до думки про те, що кожній галузі права притаманний особливий юридичний режим регулювання, є переконання у науці про існування особливого юридичного інструментарію, властивого тій чи іншій галузі права, її методу регулювання. Тобто кожна галузь права має свій «набір» специфічних правових засобів регулювання [73, с. 13; 74, с. 40].

Правові норми у сфері дорожнього руху також не належать до винятків із наведеного правила.

Особливістю правових норм у галузі дорожнього руху є те, що вони в основному зобов'язують або забороняють, тобто є імперативними нормами. Це зумовлено тим, що природа цих відносин характеризується високим ступенем загрози для життя людини. Тому точне і неухильне дотримання правових норм дозволить уникнути дорожньо-транспортних пригод, не допустити загибелі або травмування людей, знищення майна [75, с. 34]. Іншими словами, виконання прописаних норм (заборон та зобов'язань) гарантує безпеку дорожнього руху.

Найголовнішими гарантіями безпеки дорожнього руху є права та обов'язки, закріплені все тією ж Конституцією, а саме – право на життя, на недоторканність особи, власність, оскарження неправомірних дій державних органів та посадових осіб, вимоги поваги прав та законних інтересів інших осіб, дотримання Конституції та інших законів України. Адже конституційні норми є нормами прямої дії, незалежно від того, чи були змінені відповідні нормативні акти.

У Законі України «Про дорожній рух» відображено основні напрями створення умов, що сприяють забезпеченню безпеки дорожнього руху. Цей нормативний акт визначає правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху й охорони навколишнього природного середовища.

Закон регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права, обов'язки і відповідальність суб'єктів – учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання [76, с. 53].

Законодавство про дорожній рух складається із цього закону та підзаконних нормативно-правових актів, що регулюють правовідносини у сфері дорожнього руху.

У правовій демократичній державі єдина система органів державної влади побудована за так званим «принципом поділу влади». У реальній політико-правовій практиці має місце не поділ влади, а структурне відокремлення й функціональна спеціалізація окремих ланок державного механізму. Державна влада є цілісна, суверенна й неподільна. Тобто йдеться про поділ не влади, а функцій здійснення цієї влади. І не лише про поділ, а й про взаємодію даних функцій. Тому принцип поділу функцій влади доцільно тлумачити як визнання того факту, що державна влада реалізується через певні види державних органів.

Принцип поділу влади передбачає структурну диференціацію трьох рівно значущих основних функцій держави: законодавчої, виконавчої, судової.

Поділ функцій влади відображає: з одного боку, виділення основних функціональних видів діяльності держави (законотворення, правозастосування і правосуддя), а з іншого – організаційний устрій держави як сукупність різних видів державних органів: законодавчих, виконавчих і судових (як основних) із властивою їм компетенцією (сукупністю державно-владних повноважень). Згідно із ст. 6 Конституції України, розрізняють органи законодавчої, виконавчої і судової влади. Кожний з цих видів є підсистемою єдиної системи державних органів України [76, с. 232].

Єдиним органом законодавчої влади в Україні є парламент – Верховна Рада України (ст. 75 Конституції України). Президент України є главою держави і виступає від її імені гарантом державного суверенітету, територіальної цілісності України, додержання Конституції України, прав і свобод людини і громадянина (ст. 102 Конституції України). Чинна Конституція України пов'язує державно-правовий статус Президента

України з відмовою від притаманного йому в минулому другого елементу – глави виконавчої влади.

Кабінет Міністрів України є вищим органом у системі виконавчої влади, відповідальний перед Президентом України та підконтрольний і підзвітний Верховній Раді України у межах, передбачених у ст.ст. 85, 87 Конституції України. Кабінет Міністрів України у своїй діяльності керується Конституцією і законами України, актами Президента України (ст. 113 Конституції України). Він реалізовує виконавчу владу як безпосередньо, так і через центральні та місцеві органи виконавчої влади, спрямовуючи, координуючи та контролюючи діяльність цих органів [77, с. 157].

Гарантування безпеки дорожнього руху здійснюється на основі розмежування повноважень зазначених загальних та спеціальних органів публічної адміністрації у зазначеній сфері. У нашому науковому дослідженні ми будемо використовувати саме таке поняття, адже термін «публічна адміністрація» набув уже загального сприйняття та поширення. Так більшість сучасних вітчизняних учених-адміністративістів віддає перевагу терміну «публічна адміністрація», який акумулює в собі дві складові – «публічну» (спільна, доступна для всіх, яка слугує всім, поєднує у собі державну (національну) й самоврядну (територіальну)) та «адміністрацію» (із посиленням на підпорядкованість політичній владі та служіння публічним інтересам як головне завдання в діяльності) й адекватно відтворює реальний зміст і сутність виконавчої організуючо-сервісної діяльності публічної влади [78, с. 28]. Іншим словами, публічна адміністрація – багатоструктурна організація, наділена владними повноваженнями з метою реалізації суспільних інтересів відповідно до закону.

Ураховуючи, що органи публічної адміністрації в соціумі виконують роль суб'єктів на принципах управління, у свою чергу суб'єкти управління – служби, підрозділи, спеціальні органи, які забезпечують функціонування системи. Тож, указану діяльність можна охарактеризувати через поняття «суб'єкти публічної адміністрації у певній сфері».

Так Верховна Рада України, яка розглядає законопроекти, зокрема у сфері безпеки дорожнього руху, займається внесенням змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Згідно зі ст. 113 Конституції України функції щодо загального публічного адміністрування в галузі дорожнього руху відводяться Кабінету Міністрів України – вищому органу у системі органів виконавчої влади. Діяльність Кабінету Міністрів України спрямована на забезпечення інтересів українського суспільства через дотримання приписів Конституції та законів України, актів Президента України шляхом вирішення питань публічного управління щодо законності, запобігання і протидії корупції, забезпечення прав і свобод людини у різних сферах, також і в галузі дорожнього руху. Тобто Кабінету Міністрів України – загальний орган публічної адміністрації у сфері дорожнього руху

Спеціальними суб'єктами публічної адміністрації, які також наділені певними повноваженнями щодо адміністративно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху, є: Міністерство внутрішніх справ України, Міністерство інфраструктури України, Міністерство юстиції України, Міністерство охорони здоров'я України, Міністерство освіти і науки України, Міністерство оборони України, інші міністерства, виконавчі комітети всіх рівнів, органи місцевого самоврядування.

Суб'єкти органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху наділені такими функціями: розроблення та затвердження нормативно-правових актів у сфері дорожнього руху; підготовка державних цільових програм гарантування безпеки дорожнього руху; дослідження проблем підвищення рівня забезпечення безпеки дорожнього руху; контроль та нагляд у сфері дорожнього руху; співпраця та сприяння роботі підприємствам та організаціям з метою здійснення заходів, направлених на забезпечення безпеки дорожнього руху; профілактична та адміністративно-юрисдикційна діяльність у сфері дорожнього руху; забезпечення комфортних умов дорожньо-вуличної мережі тощо.

Завданням місцевих адміністрацій у сфері дорожнього руху є захист прав та інтересів учасників дорожнього руху; забезпечення комфортних умов для переміщення автошляхами; організація перевезень тощо.

У ст. 7 Конституції України прописано право територіальної громади – жителів села чи добровільного об'єднання у сільську громаду жителів кількох сіл, селищ та міст – щодо самостійності під час розгляду питань місцевого значення в межах Конституції і законів України, також і публічного адміністрування у сфері дорожнього руху.

Також до спеціальних органів публічної адміністрації належать органи, які не віднесені законодавством ні до вищих, ні до центральних, ні до місцевих, проте наділені статусом органу виконавчої влади. До спеціальних уповноважених державних органів у галузі державного управління дорожнім рухом належать різноманітні дорожньо-будівельні, дорожньо-комунальні, експлуатаційні, гідрометеорологічні, геодезичні та інші державні органи [79, с. 8-10].

Служба безпеки дорожнього руху міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, підприємств, їхніх об'єднань, установ і організацій здійснює: нагляд за дотриманням правил, норм і стандартів транспорту свого міністерства або відомства у разі виїзду транспортних засобів на лінію та заїзду в парк, гараж; перевірку знань Правил дорожнього руху України персоналом підприємств, умов праці і відпочинку, дотримання відомчих інструкцій і правил; навчання, підготовку та перепідготовку персоналу тощо [79, с. 48,49].

Отже, публічне адміністрування – надзвичайно важлива сфера реалізації державної влади. Публічне адміністрування входить до системи юридичних гарантій безпеки дорожнього руху і здійснює свою діяльність із метою зміцнення правопорядку у зазначеній сфері за рахунок владних повноважень, задоволення потреб та інтересів суспільства, збереження життя та здоров'я учасників дорожнього руху зокрема.

Для безпосереднього виконання завдань щодо забезпечення безпечного дорожнього руху суб'єктами публічної адміністрації нормативно-правовими актами надається відповідний обсяг прав та обов'язків: організовувати роботу, пов'язану з охороною порядку; організовувати здійснення профілактичних і оперативно-розшукових заходів з метою посилення контролю за дисципліною учасників дорожнього руху та поліпшення ситуації на дорогах, вулицях міст та інших населених пунктів, щодо запобігання злочинам, їх виявлення, припинення і розкриття тощо.

Як уже було зазначено, безпекою дорожнього руху займаються органи державної влади: законодавча, виконавча та судова гілка влади; інші державні органи. Відштовхуючись від цього, ми можемо говорити про сформовану державну систему, яка відповідальна за забезпечення безпеки дорожнього руху.

Суб'єкти публічної адміністрації у сфері дорожнього руху наділені такими функціями, які можна поділити на: а) спеціальні функції (ліцензування; акредитація; підтвердження відповідності; сертифікація); б) пропаганда безпеки (роз'яснювальна робота; дні, тижні, місячники безпеки на дорогах; конференції, круглі столи, семінари тощо), в) управлінські рішення (розроблення та прийняття програм; вироблення та здійснення заходів; супроводження виконання рішень; оцінка результатів), г) контроль (публічний контроль та нагляд; комплексні та цільові перевірки; оперативний контроль).

Теоретичний аналіз дає змогу стверджувати, що діяльність органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху відіграє велику роль для зміцнення демократичної правової держави одним із головних завдань якої гарантія безпеки на дорогах. Юридичні гарантії безпеки дорожнього руху повинні здійснюватися шляхом грамотного публічного адміністрування через владні повноваження та збалансовану роботу. Зауважимо, що суб'єкти публічного адміністрування наділені великою сукупністю засобів регуляторно-контрольного та організаційного направлення за для досягнення

мети, яка перед ними ставиться державою, що й визначає змістовне наповнення діяльності органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху.

У свою чергу, під гарантуванням безпеки дорожнього руху ми пропонуємо розуміти виважену та збалансовану діяльність органів публічної адміністрації направлену на недопущення та запобігання загрозам на дорожньо-вуличній мережі для життя та здоров'я учасників дорожнього руху, а також усунення причин та умов, які призводять до дорожньо-транспортних пригод.

Адміністративно-правовий апарат (публічне адміністрування) як гарантія безпеки дорожнього руху – це злагоджений комплекс інститутів країни, задіяний у роботу щодо формування і реалізації державної політики з метою забезпечення безпеки у сфері дорожнього руху, де відносини, функції та завдання регулюються відповідно до правових норм та принципів.

Механізм публічного адміністрування у сфері дорожнього руху складається з таких компонентів: державні установи, які складають систему гарантій безпеки дорожнього руху; правові відносини, які виникають під час формування політики безпеки дорожнього руху; засоби, через які здійснюють свою діяльність органи публічної адміністрації у сфері дорожнього руху; законодавче та нормативно-правове забезпечення діяльності суб'єктів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху.

Ефективність гарантування безпеки дорожнього руху державою залежить від ефективності кожної складової даного механізму.

При цьому треба зауважити, що ефективність гарантій безпеки дорожнього руху все ж таки залежить від рівня розвитку правових принципів та інститутів демократії, стану економіки, засобів розподілу життєвих благ, правотворчої діяльності, рівня правового виховання і культури населення, ступеня суспільної злагоди та ін.

Виходячи з вищевикладеного, можна констатувати, що реалізація юридичних гарантій відбувається через засоби діяльності публічної

адміністрації у сфері дорожнього руху. А під самими юридичними гарантіями безпеки дорожнього руху пропонуємо розуміти систему умов та засобів забезпечення, реалізації та охорони законних інтересів учасників дорожнього руху правовими засобами через діяльність органів публічної адміністрації. Необхідно наголосити, що їхня дія стосовно безпеки дорожнього руху має яскраво виражений превентивний характер.

Підсумовуючи викладене, ми можемо казати, що відносини з приводу втілення в життя основних прав – це відносини між державою і її громадянами. Саме держава зобов’язана забезпечувати практичне втілення прав та гарантій. Таке завдання вона виконує за допомогою системи органів публічної адміністрації. Надання юридичних гарантій у сфері дорожнього руху повинно бути одним із пріоритетних напрямів діяльності органів публічної адміністрації. Вони повинні діяти на основі законодавства, яке встановлює компетенцію кожного органу. Це має важливе значення – служить однією з головних умов їх ефективного функціонування.

Діяльність вищих та центральних органів публічної адміністрації з приводу створення умов для втілення в життя принципів безпеки дорожнього руху має складний міжгалузевий характер. У цій сфері зазначені органи використовують різноманітні повноваження, здійснюють правотворчу та організаційну діяльність, до якої входять також планова та фінансова, керують роботою інших органів, підприємств, установ та організацій.

У процесі правотворчої діяльності органи публічної адміністрації встановлюють юридичні гарантії, визначають правові передумови для створення матеріальних та організаційних умов для безпечного пересування на автотранспорті. Вищі органи безпосередньо закріплюють найважливіші гарантії. Підвищення ролі закону за сучасних умов зумовило тенденцію розвитку поточного законодавства щодо основних прав учасників дорожнього руху та їх гарантій. Разом із тим значний обсяг правотворчої діяльності продовжують здійснювати органи публічної адміністрації. Зміст

законів не завжди детально й повно відображає всі фактори, необхідні для реалізації основних гарантій усіх учасників дорожнього руху. У зв'язку з цим більшість норм не можуть бути ефективно застосовані на практиці без їх подальшої конкретизації в актах управління.

Ефект юридичних гарантій безпеки дорожнього руху обумовлюється всією системою гарантій прав та свобод людини і громадянина, основу яких складають також і адміністративно-правові гарантії. Ураховуючи, що безпека дорожнього руху найбільше пов'язана з адміністративними правовідносинами, основу гарантій забезпечення безпеки дорожнього руху складають адміністративно-правові гарантії, в яких втілюються і основоположні конституційні принципи.

1.3. Поняття, ознаки та види адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху

Полемізувати про необхідність відокремлення адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху в законодавстві на теперішній час передчасно з причини їх недостатньої розробленості та дослідження. Специфіка адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху також доки не знайшла належного теоретичного висвітлення.

Розроблення даної проблематики безпосередньо стосується й механізму реалізації адміністративно-правових та інших гарантій, який на сьогодні далекий від досконалості, що зумовлено рядом причин, головні з яких полягають у низькій правовій культурі громадян та окремих посадових осіб, а також у недостатній увазі (в минулому) з боку законодавців та науковців-правознавців, зважаючи на однобокий підхід державної влади до даного питання.

У реаліях побудови демократичного суспільства принцип верховенства права передбачає гарантії забезпечення прав і свобод громадян України. На підтвердження цього принципу існують гарантії

правового характеру, які спеціально спрямовані на охорону Конституції України, законів держави та забезпечення реальності використання громадянами своїх прав, свобод і виконання обов'язків.

Самих лише норм, які закріплюють права і свободи громадянина, для повноцінного використання соціальних благ, опосередкованих ними, недостатньо. Риси стабільності, цілісності й непорушності адміністративно-правовому статусу громадянина надаються завдяки системі соціальних та юридичних заходів із його забезпечення. Закріплені в законі права, свободи та обов'язки реалізуються під впливом різноманітних чинників. До головних чинників забезпечення реальності адміністративно-правового статусу належать юридичні гарантії та загальносоціальні умови забезпечення прав, свобод і законних інтересів [80, с. 362].

Як уже було сказано раніше, у системі національного права України закріплені відповідні гарантії реалізації прав громадян (у конституційних, цивільних, господарських правовідносинах). Найбільший інтерес у межах нашого дослідження становлять гарантії, що діють у межах адміністративно-правових відносин, які виникають під час дорожнього руху.

Що слід розуміти під адміністративно-правовими гарантіями безпеки дорожнього руху в Україні? Частково на це запитання намагався дати відповідь В.А. Головка. У своєму науковому дослідженні він розглядає адміністративно-правові гарантії захисту соціально-економічних прав учасників дорожнього руху, але саме поняття сформульовано так і не було.

Уявляється, що для висвітлення характеристики адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху необхідно звести такого роду гарантії в певну систему на підставі виділення конкретних критеріїв їх класифікації (поділ, групування, систематизація) та ознак. Це необхідно для з'ясування механізму забезпечення й удосконалення практики реалізації цих гарантій.

У теоретичному відношенні це, насамперед, питання вибору критеріїв (підстав) класифікації та чіткого керівництва ними, а також раніше

наведеним визначенням гарантій безпеки в даній сфері, у практичному відношенні – це питання повноти охоплення всієї «матерії» адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху та врахування нормативно встановленої системи їхніх прав, обов'язків та об'єктивно сформованого механізму реалізації та захисту цих умов.

Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху, а саме, гарантування безпеки дорожнього руху, належить не тільки до розділу практичних питань. Адже в умовах побудови правової та демократичної держави і розвитку громадянського суспільства важливим є створення цілісної наукової концепції гарантій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, яка в перспективі включатиме широке коло теоретичних положень стосовно поняття, суті і змісту забезпечення безпеки дорожнього руху, структури її функціонування.

Розглядаючи адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху, ми повинні зрозуміти, яким чином чи за рахунок чого вони забезпечуються. Система забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні перебуває на стадії удосконалення та реформування. У різних науковців своє трактування системи автомобільного транспорту, але дієвість правової системи в цілому має визначатись з точки зору реальної ефективності даної системи.

На думку В.М. Бесчастного, гарантії охоплюють усю сукупність об'єктивних і суб'єктивних факторів, спрямованих на практичне здійснення прав і свобод громадян, на усунення можливих причин і перешкод на шляху здійснення громадянами своїх прав і свобод [81].

Не можна не підтримати думку, що становлення та розвиток України як демократичної держави, інтеграція її у світові та європейські структури потребує переосмислення суті, місця та ролі державного управління за сучасних умов на підприємствах транспортно-дорожнього комплексу. Державна транспортна політика в галузі безпеки руху реалізується через законодавство України, нормативно-правову й нормативно-технічну базу,

удосконалення системи державного управління, управління державною власністю (об'єктами інфраструктури, підприємствами транспорту) та державне регулювання у сфері відносин і діяльності суб'єктів підприємництва [80].

Як стверджує В.А. Мисливий, аналіз теорії та практики забезпечення дорожнього руху засвідчує наявність значно більшого кола чинників, ніж прийнято вважати, що реально впливають на стан аварійності. Підтримуємо, що до системи елементів, які слід враховувати у науково-практичних дослідженнях проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху, належать такі:

- 1) суб'єкти, відповідальні за підготовку учасників дорожнього руху;
- 2) суб'єкти, відповідальні за безпечну експлуатацію транспортних засобів;
- 3) суб'єкти нагляду та контролю за безпекою дорожнього руху;
- 4) суб'єкти, відповідальні за безпечну експлуатацію середовища руху;
- 5) суб'єкти, відповідальні за зниження шкоди;
- 6) учасники дорожнього руху;
- 7) стан транспортних засобів;
- 8) зовнішнє середовище дорожнього руху;
- 9) законодавча і нормативно-правова база дорожнього руху [82, с 119].

Із цим важко не погодитися, адже, як раніше зазначалося, адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху – це ціла система, ланки якої пов'язані одна з одною. На нашу думку, необхідно виділити у вищезазначеній системі такий елемент забезпечення безпеки дорожнього руху, як зовнішнє середовище дорожнього руху на стан дорожньо-вуличної мережі та природні умови. Адже нерідко причиною дорожньо-транспортних пригод слугує погане дорожнє покриття чи природні лиха (дощ, вітер тощо). А нерідко один фактор, наприклад дощ, виступає причиною аварії за рахунок іншого фактору – ям на дорогах, які заповнюються водою під час

негоди, які, у свою чергу, досвідчений водій, зманеврувавши, об'їхав, уникнувши небажаних наслідків у вигляді дорожньо-транспортних пригод.

За комфортні безпечні умови дорожнього покриття відповідають спеціально уповноважені суб'єкти публічної адміністрації, до обов'язку яких входить контроль та нагляд за дорожньо-вуличною мережею, її обладнанням та станом відповідно до нормативно-правових актів та стандартів.

Система адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху об'єднує комплекс правотворчих, інституційних, регулятивних, охоронних механізмів, які забезпечують постійне зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод на дорожньо-транспортній мережі нашої держави. У сукупності цей комплекс адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху формує нерозривний механізм його забезпечення.

У сфері дорожнього руху досі залишається велика кількість невирішених проблемних питань законодавчого, фінансового, суспільного, технічного характеру, які потребують розв'язання. Стан зазначених проблемних питань залишається невирішеним із причин відсутності гармонійної роботи системи органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху.

Одним із найголовніших компонентів національної безпеки є безпека дорожнього руху. Транспортна безпека є складовою національної безпеки і полягає в запобіганні аваріям та інцидентам на транспорті. Така діяльність з огляду на пріоритетність прав і свобод людини здійснюється шляхом створення системи раціональної превентивної безпеки з метою максимально можливого, економічно обґрунтованого зменшення ймовірності виникнення транспортних аварій і мінімізації їх наслідків. Під забезпеченням транспортної безпеки слід розуміти соціальний процес діяльності відповідних суб'єктів суспільних відносин із запобігання аваріям та інцидентам на транспорті [83, с. 2].

Спираючись на досягнення правової думки в галузі дорожнього руху, а також на результати проведеного раніше аналізу характерних якісних рис

гарантування безпеки дорожнього руху, можна дійти висновку, що основними характеристиками діяльності суб'єктів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху є:

- спільні та злагоджені дії всієї системи суб'єктів адміністративно-правового гарантування безпеки дорожнього руху;
- базування на законах;
- спрямованість на забезпечення безпечного дорожнього руху;
- узгодження дій правоохоронних органів за метою, часом, місцем здійснення;
- забезпечення комплексного використання сил, засобів і методів;
- взаємодія суб'єктів адміністративно-правового гарантування безпеки дорожнього руху.

У Конституції України визнано загальнолюдські цінності, в ній простежується тісний зв'язок між цими базовими цінностями і правовими принципами. З іншого боку, провідним елементом Конституції України є визнання ряду цінностей українського суспільства. Таким чином, такі цінності, як основа конституційного ладу, визначають магістральні напрями розвитку суспільства і держави в Україні.

Досить важливим питанням у теорії гарантій безпеки дорожнього руху, як і всієї системи гарантування безпеки дорожнього руху, є питання про їхні особливості.

Найточніше особливості дорожнього руху сформульовано американськими дослідниками Метсоном, Сміттом та Хардом ще у 1960 р.: «У транспортному русі беруть участь людина та її машина, тому при організації руху необхідно враховувати як суспільні, так і технічні науки і керуватися ними при вирішенні проблем руху. І часто не технічні параметри руху, що піддаються точним розрахункам, а звички та випадковості поведінки людини є критичними факторами, від яких залежить остаточне рішення. У зв'язку із цим для дослідження з вирішення теоретичних і практичних питань організації руху необхідні знання, з одного боку в галузі

математики, механіки, фізики і статистики, а з іншого – у галузі психології, державного управління, економіки, міського планування [84].

Давно минули ті часи, коли пішохід був практично єдиним учасником дорожнього руху. Сьогодні місто – це мегаполіс із десятками тисяч автомобілів та пішоходів. В ідеалі, життя на дорозі повинно підкорятися правилам дорожнього руху, котрі всі беззастережно виконують. Але життя далеке від досконалості. У результаті чого ми маємо катастрофічну статистику дорожньо-транспортних пригод та велику кількість загиблих та покалічених у ДТП людей [85, с. 61]. А насправді, скільки дорожньо-транспортних пригод трапляється з вини людей, котрі нехтують законодавчими нормами, наражаючи не тільки себе на небезпеку, а й інших учасників дорожнього руху, котрі, у свою чергу, виконують свої обов'язки під час пересування дорожньо-вуличною мережею та дотримуються правил дорожнього руху.

О.Л. Міленін вводить дефініцію «правосвідомість у галузі дорожнього руху». Зокрема, він зазначає, що правосвідомість у галузі дорожнього руху є одним із різновидів правосвідомості, яка характеризує ставлення до правових явищ в окремій сфері людської життєдіяльності, виступає у вигляді цілісної системи поглядів, переконань, уявлень, оцінок, настроїв, почуттів як усього суспільства, так і окремих соціальних груп (передусім, учасників дорожнього руху), що спрямована на встановлення такого правового режиму, котрий гарантував би безпечну реалізацію прав і обов'язків під час дорожнього руху, повну беззастережну безпеку його учасників [19, с. 15]. Тобто кожен учасник дорожнього руху повинен бути культурно обізнаною людиною: знати та дотримуватись правил і норм під час пересування дорожньо-вуличною мережею, цивілізовано поводитися та спілкуватися з іншими учасниками дорожнього руху, що й слугуватиме гарантією його безпеки та безпеки інших, хто бере участь у дорожньому русі. Також учасник дорожнього руху повинен розраховувати на правосвідомість інших учасників дорожнього руху. Велике значення також має обізнаність

учасників дорожнього руху своїх прав, аби мати можливість себе захистити від неправомірних дія інших суб'єктів дорожнього руху.

Ураховуючи, що у сфері безпеки суспільства переважають обов'язки, які сформульовані у вигляді заборон, що пояснюється специфікою даної галузі, держава зацікавлена в запобіганні настанню ситуацій, які загрожують здоров'ю людини, державному, суспільному, особистому майну. Такий результат досягається шляхом утримання від дій, які можуть призвести до несприятливих із погляду суспільної безпеки наслідків [86, с. 63].

На підтвердження цього можемо процитувати зарубіжного науковця В.В. Лук'янова [87], який, розглядаючи питання організації дорожнього руху, підкреслював, що основою гарантування безпеки руху є дотримання спеціальних правових норм, правил та стандартів.

Тому адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху базуються на сукупності норм, принципів, умов і вимог, які забезпечують у комплексі можливість безпечного та безперешкодного пересування дорожньо-вуличною мережею всім учасникам дорожнього руху, або іншими словами, адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху представляють комплекс адміністративно-правових засобів, що забезпечують свободу пересування без загрози для життя та здоров'я всім учасникам дорожнього руху.

Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху за змістом та обсягом охоплюють суспільні відносини в різних сферах життєдіяльності держави. Їхньою особливістю є те, що вони виникають у процесі діяльності органів публічної адміністрації.

Аналіз, проведений у даному підрозділі, свідчить про те, що поняття «адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху» реалізуються через організаційно-розпорядчу, нормотворчу, адміністративно-наглядову, адміністративно-юрисдикційну та адміністративно-дозвільну діяльність у сфері дорожнього руху. Кожна з них спрямована на забезпечення безпечного пересування автотранспортними шляхами відповідно до законодавчих норм.

Як уже було зазначено, адміністративно-правові гарантії – це особливий вид діяльності органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху. Основними ознаками адміністративно-правових гарантій є:

- державно-владний та нормотворчий характер, який полягає у здійсненні покладених на державу та органи публічної адміністрації адміністративно-правових повноважень, які чітко визначені низкою нормативно-правових актів. Видання в межах своєї компетенції відомчих правових актів, що регулюють ті чи інші відносини, не регламентовані законом;

- виконавчо-розпорядчий характер: суб'єкти публічної адміністрації системи адміністративно-правового гарантування безпеки дорожнього руху (представники влади), яким надано право давати обов'язкові для виконання приписи, вказівки та застосовувати, по мірі необхідності, заходи адміністративного примусу й заходи адміністративної відповідальності. Головною метою діяльності органів публічної адміністрації є виконання вимог чинного законодавства, тобто практичне втілення в життя нормативно-правових документів як гарантій безпеки дорожнього руху;

- підзаконний характер: діяльність органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху спрямована на виконання приписів законів, на підставах, у спосіб та в межах, визначених законом. Підзаконність адміністративної діяльності органів публічної адміністрації впливає з її підзвітності і підконтрольності (ці моменти важливі для дієвості гарантій забезпечення дорожнього руху, відповідальності за виконання покладених обов'язків, гарантування ефективного контролю). Одним зі способів забезпечення законності є громадський контроль;

- організаційний характер адміністративної діяльності виражається в функціонуванні всієї системи суб'єктів адміністративного гарантування безпеки дорожнього руху, які гарантують безпечне пересування автошляхами всім її учасникам, координують їхню діяльність, відповідають за виявлення та припинення правопорушень та злочинів, притягнення

винних до адміністративної відповідальності, здійснюють контроль та нагляд у сфері дорожнього руху;

- професійна діяльність адміністративно-юрисдикційних представників у сфері безпеки дорожнього руху. Ця ознака зумовлена тим, що така діяльність вимагає від тих, хто її провадить, відповідних професійних навичок та знань. Виходячи з того, що адміністративна діяльність примусова, вона вимагає від тих хто її провадить, добре знати свою справу, обґрунтовано, компетентно застосовувати примус та не порушувати закону зі свого боку, зловживаючи все тією ж владою;

- спрямованість на безпосередню реалізацію державної політики у сфері гарантування безпеки дорожнього руху.

Зазначені ознаки адміністративно-правових гарантій у сфері дорожнього руху не можна роз'єднувати або виставляти якусь з ознак на перший план. Адже це взаємопов'язаний та взаємозумовлений комплекс, який відповідає за бажано стрімкий розвиток та якісне функціонування всіх елементів системи гарантування безпеки дорожнього руху.

Оскільки значна частина гарантій в цій сфері реалізується в процесі виконавчо-розпорядчої діяльності різних органів (посадових осіб), це означає, що адміністративно-правові способи є необхідним інструментом їх здійснення.

Якщо державні органи зобов'язані дотримуватися законів, гарантувати безпеку на дорозі, то для цього вони мають відповідні повноваження, установлені адміністративним законодавством. Громадяни в межах цих повноважень виступають як повноправні суб'єкти, наділені комплексом прав і обов'язків. Але здійснювати юридично значимі дії і приймати рішення у сфері гарантування безпеки руху повинні уповноважені органи в адміністративно-правовому порядку. Характеристика й аналіз адміністративно-правових засобів гарантування не можливі без їх теоретичного визначення та приведення в певну систему [88, с. 70].

Із вищепереліченого дати вичерпний перелік гарантій безпеки дорожнього руху з урахуванням їх різноманітності важко, але для зручності й подальшого аналізу розмежуємо їх за видами залежно від того чи іншого критерію.

Отже, відповідно до спеціально-правових норм, які регулюють сферу дорожнього руху (забороняють, зобов'язують чи рекомендують водіям і пішоходам виконувати ті чи інші дії з метою забезпечення безпеки і швидкості), адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху можна поділити за способом правового регулювання (характером вміщених прав і обов'язків) на чотири групи, зокрема, на:

а) зобов'язуючі, що містять наказ на вчинення певних позитивних дій, установлюючи для суб'єктів певний варіант необхідної поведінки. Виразниками вольової поведінки є терміни «зобов'язаний», «повинен», «належить» [89, с. 213] (наприклад, водії, пішоходи та пасажери зобов'язані бути особливо уважними до таких категорій учасників дорожнього руху, як діти, люди похилого віку та особи з явними ознаками інвалідності) [90];

б) забороняючі, що містять заборону вчинення певних протиправних дій. Їх змістом є вимога утриматися від вчинення негативної поведінки, що визнається правопорушенням. Вказівкою на наявність забороняючої диспозиції є слова «забороняється», «не вправі», «не може», «не допускається» [89, с. 213] (наприклад, водієві забороняється керувати транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння або перебуваючи під впливом наркотичних чи токсичних речовин) [90];

в) уповноважуючі, що надають суб'єктам можливість учинення передбачених у них позитивних дій, указуючи на варіант їх можливої, дозволеної поведінки [89, с. 213] (наприклад, «...на трамваях і тролейбусах наносяться реєстраційні номери, що надаються відповідними уповноваженими на те органами...» [90]; «...посадові особи, які відповідають за будівництво, реконструкцію, ремонт, експлуатацію та облаштування автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, мостів,

шляхопроводів, інших споруд, зобов'язані забезпечувати утримання їх у стані, що відповідає встановленим вимогам щодо забезпечення безпеки дорожнього руху – ця норма також є і зобов'язальною...» [7]);

г) рекомендаційні, що встановлюють варіанти бажаної з погляду держави поведінки суб'єктів [91] (наприклад, у разі постійної експлуатації транспортного засобу на дорогах, на яких проїзна частина слизька, рекомендується використовувати шини, що відповідають стану проїзної частини [90]).

А.В. Гаркуша запропонував з урахуванням юридичного змісту приписів загальнообов'язкові правила щодо безпеки дорожнього руху поділити на такі ж чотири види: зобов'язальні, заборонні, уповноважуючі і рекомендаційні, що відображають основні способи регулюючого впливу правил і відносин у сфері дорожнього руху. Зобов'язальні правила містять владні вимоги до працівників транспортних підприємств або громадян учиняти певні дії, зазначені в них. Заборонні правила передбачають приписи, що вказують на неприпустимість певної поведінки під страхом застосування впливу (адміністративного, дисциплінарного тощо). Уповноважуючі (дозвільні) правила, встановлюючи можливість для виконавців діяти у межах їх приписів, надають їм право вибору відповідного варіанту поведінки у дозволених рамках. Рекомендаційні правила включають конкретні поради виконавцям, як вчинити у певних конкретних обставинах [92, с. 41].

Залежно від функціональної спрямованості адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху також пропонуємо поділити на гарантії реалізації, гарантії охорони та гарантії захисту.

За суб'єктами нормотворчості адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху поділяються на гарантії встановлені загальними суб'єктами публічно адміністрації та гарантії встановлені спеціальними суб'єктами публічно адміністрації.

Класифікуючи адміністративно-правового гарантії безпеки дорожнього руху, слід спиратися на нормативну базу у сфері дорожнього

руху, а також на досягнення наукової думки в галузі безпеки дорожнього руху.

Так ми пропонуємо розмежувати адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху за формою реалізації на:

- інституційні або нормативно-правові;
- організаційно-правові;
- соціально-економічні.

Розробленням організаційно-правових проблем гарантування безпеки дорожнього руху займалося чимало українських та російських учених, серед яких В.І. Жульов, О.С. Фролов, В.В. Новіков, Т.О. Гуржій, І.І. Веремеєнко, Г.Н. Клінковштейн та ін.

У своїй статті Л.І. Сопільник стверджує, що суть організації дорожнього руху як діяльності полягає, передусім, в адміністративно-правовому регулюванні суспільних відносин, які виникають у процесі задоволення потреб у транспорті. Також він наголошує, що в процесі історичного розвитку дорожнього руху серед заходів, покликаних забезпечувати належний рівень безпеки, безумовний пріоритет належав заходам саме організаційно-правового характеру, та пропонує виділити чотири етапи в процесі нормативно-правового регулювання у сфері дорожнього руху, які розрізнялися за ступенем глобалізації, характером вимог щодо дотримання розроблених норм (рекомендаційний чи імперативний) та рівнем нормативного регулювання за ознакою органів державної влади, до компетенції яких належить указаний процес.

Перші у світі правила дорожнього руху були введені у Франції 14 серпня 1893 р. Із цього часу розпочався перший етап правової регламентації дорожнього руху. Поступово в провідних державах були прийняті ті чи інші законодавчі акти, які впорядковували процес дорожнього руху.

У Російській імперії першим документом такого характеру стала постанова міністра шляхів сполучення від 11 вересня 1896 р. № 7453 «Про порядок і умови перевезення важких речей і пасажирів по шосе відомства

шляхів сполучення в саморушних екіпажах» [93, с. 50-51]. У цій постанові були визначені основні принципи руху, а також установлені вимоги до транспортних засобів та водіїв. Були й інші нормативні документи щодо дорожнього руху.

За схожим сценарієм процес нормативно-правової регламентації дорожнього руху розвивався і в інших країнах.

Другому етапу притаманні ознаки, що регламентують дорожній рух. Основною характеристикою цього етапу є міжнародна уніфікація загальних вимог до учасників та принципів організації дорожнього руху.

Основними особливостями цього етапу розвитку нормативно-правової бази дорожнього руху є те, що заходи мали рекомендаційний характер, а міжнародна уніфікація здійснювалась за континентальним принципом. Крім того, у більшості країн Європи, у тому числі в Радянському Союзі, розроблення та введення в дію правил дорожнього руху були прерогативою місцевих органів влади.

Головною характеристикою третього етапу нормативно-правового регулювання є те, що міжнародні угоди стали обов'язковими для виконання країнам, які приєдналися до Конвенції про дорожній рух. Тобто в процесі міжнародного нормативно-правового регулювання дорожнього руху відбулася зміна характеру заходів із рекомендаційного на імперативний.

Упродовж останніх десятиліть триває четвертий етап розвитку правової регламентації у сфері дорожнього руху [94, с. 415-420].

На сьогодні під егідою ООН функціонує ціла система міжнародних угод у сфері дорожнього руху, причому вони стосуються не тільки правил дорожнього руху, але й розвитку транспортної інфраструктури, вимог до технічного стану транспортних засобів, умов роботи водіїв, економічного регулювання транспортної діяльності, визначення умов проведення контролю вантажів на кордонах держав – учасниць митного режиму. Загалом, за даними ООН, у сучасних умовах нараховується понад 50 багатосторонніх правових угод у сфері дорожнього руху.

Крім міжнародних угод, у рамках Комітету по внутрішньому транспорту Європейської економічної комісії ООН постійно розробляються рекомендації для країн – членів ООН у галузі дорожнього руху, які стосуються вдосконалення національних правил дорожнього руху, обладнання автомобільних доріг технічними засобами його організації, підвищення вимог до технічного стану транспортних засобів і таке інше. Усі розроблені рекомендації об'єднані у зведених резолюціях. На сьогодні існують чотири такі резолюції:

- про дорожній рух;
- про дорожні знаки та сигнали;
- про конструкцію транспортних засобів;
- про полегшення автомобільних перевезень [95, с. 176].

Також зробимо наголос на те, що нормальне функціонування ринкової економіки, переміщення людей, товарів та послуг, розвиток регіонів, зовнішньоекономічна діяльність та торгівля неможливі без стабільної, розгалуженої та надійно працюючої транспортної мережі. Транспортна система є основою економічного зростання та соціального розвитку країни, який забезпечує її територіальну єдність та безпеку. У більшості країн світу транспорт є однією з тих сфер економіки, яким владою надається пріоритетна увага та сприяння в їх розвитку [96, с 10-12].

Зважаючи на величезну значущість дорожньої безпеки, глобальні міжнародні структури та провідні держави світу включають її до переліку основних політичних пріоритетів. Безпеку дорожнього руху вони визнають «...стрижневим критерієм ефективності транспортних сполучень, запорукою динамічного розвитку економіки (зокрема виробничого сектору), та, водночас, гарантією прав людини на захист життя і здоров'я» [97, с. 24-25].

Нам відомо, що соціальна держава – це держава, політика якої спрямована на створення умов, що забезпечують гідне життя та вільний розвиток людини.

Соціальною може бути тільки держава, що має високий рівень економічного розвитку, причому в структурі економіки повинна бути врахована соціальна орієнтація держави.

Одною з ознак соціальної держави є яскраво виражена соціальна спрямованість політики держави, що виявляється в розробленні різноманітних соціальних програм і пріоритетності їх реалізації [98, с 72-73].

Як вважає російський вчений О. Кутафін, головне завдання соціального розвитку суспільства визначає основні напрями соціальної політики, реалізація яких на практиці забезпечить зміну самої суті держави [99, с. 35-40] Тому, на думку П. Глуценка, необхідно вести мову саме про соціально-правовий захист, оскільки «соціальна допомога є немислимою без її узаконення, укладення у певні рамки законоположення, в той час як правовий захист завжди спрямований на досягнення, вирішення соціальних цілей і завдань» [100, с. 23].

Соціальна безпека – це такий стан розвитку національної економіки, за якого держава здатна забезпечити гідний і якісний рівень життя населення незалежно від впливу внутрішніх та зовнішніх загроз [101, с. 252].

Дійсно, закріплення соціальних, економічних прав передбачає їх конкретизацію в поточному законодавстві та здійснення політики соціально-правового захисту з боку уряду. Тільки таким шляхом можна подолати дилему забезпечення соціально-економічних гарантій у сфері дорожнього руху.

У рамках соціальної функції щодо соціального гарантування на автотранспорті можна зазначити охорону здоров'я людей. Адже кожна аварія, яка несе за собою тяжкі наслідки – смертні випадки, або тяжкі травмування, впливає на життя інших людей з кола рідних та близьких постраждалого. Неможливо прорахувати економічні збитки від кожної дорожньо-транспортної пригоди, бо щороку в усьому світі налічують мільйони постраждалих на транспорті.

Дослідження Всесвітньої організації охорони здоров'я «Глобальний тягар хвороб» [102] говорять про такі світові тенденції змін з 1999 по 2020 роки:

- травматизм у дорожньо-транспортних пригодах буде на шостому місці серед основних причин смертних випадків;
- травматизм у дорожньо-транспортних пригодах стане третьою причиною втрати DALY (Індикатор «роки життя з урахуванням інвалідності», використовується ВООЗ для зрівняння відносного тягара різноманітних захворювань серед різноманітних груп населення) та буде другою головною причиною втрат DALY в країнах із низьким та середнім рівнем доходу;
- смертні випадки в ДТП зростуть з 0,99 млн. до 2,34 млн., що складе 3,4 % усіх смертельних випадків;
- число смертельних випадків від ДТП в середньому зросте більше ніж на 80 % в країнах з низьким та середнім рівнем доходу та скоротиться приблизно на 30 % в країнах з високим рівнем доходу;
- число утрат DALY зросте по всьому світу з 34,3 млн. до 71,2 млн., що складе 5,1 % загального тягара та хвороб, а в країнах з низьким та середнім рівнем доходу щорічне число смертельних випадків від ДТП зросте на 83 %.

Дорожньо-транспортні пригоди призводять до великих економічних та соціальних затрат. Необхідна економічна оцінка, яка посприє розумінню проблеми та значущості інвестування матеріальних благ у програми та заходи щодо запобігання наслідкам ДТП.

Соціальна сфера є важливою сферою гарантування безпеки дорожнього руху, яку можна розглядати в якості системоутворюючої її основи.

Науковець Т.О. Гуржій зауважує, що соціально-економічні показники безпеки дорожнього руху лежать в основі кореспондуючих планів, програм, проектів та й, взагалі, усіх масштабних заходів, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму. І від того, наскільки точно визначені

(обраховані) перші, безпосередньо залежить ефективність останніх. Адже саме соціально-економічна характеристика безпеки дорожнього руху зумовлює постановку стратегічних цілей, вибір напрямів їх реалізації, зміст необхідних управлінських заходів, обсяги та структуру пов'язаних із ними витрат.

Будь-які похибки при оцінці соціально-економічних передумов прийняття управлінських рішень, зокрема – у сфері безпеки дорожнього руху, мають дуже високу ціну. Часто-густо їхніми наслідками стають недостовірне прогнозування (хибні вихідні дані завжди спричиняють помилковість кінцевого прогнозу), низька якість перспективних планів (не усвідомлюючи істинних масштабів проблеми, неможливо створити по-справжньому ефективний механізм її розв'язання), дисбаланси ресурсного забезпечення (за браком об'єктивної інформації про соціоекономічний аспект планованих заходів їх кошторис розраховується нераціонально, а фінансові потоки поміж ними розподіляються безсистемно), послаблення адміністративного контролю (в умовах збідненої чи спотвореної «базисної» емпірики розмиваються критерії ефективності цільових програм, що суттєво ускладнює поточний та підсумковий контроль за їх виконанням). Зрештою руйнується архітектоніка всієї стратегії: розроблювані плани не задовольняють потреб практики, вжиті заходи не приносять відчутних результатів, і без того обмежені ресурси витрачаються марно. У зв'язку із цим існує нагальна необхідність у чіткому визначенні соціально-економічних параметрів, котрі характеризують стан безпеки дорожнього руху та результативність відповідного напрямку державної політики [103, с. 49-50].

Неправильним буде не зазначити, що в нормативно-правових актах також немає визначення поняття соціально-економічних гарантій безпеки дорожнього руху. Але все ж таки ми повинні сказати, що законодавчими органами створено та затверджено значну кількість документів із захисту прав учасників дорожнього руху.

Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху поділяються за характером впливу на загальні і спеціальні. До загальних віднесемо гарантії, які направлені на забезпечення реалізації прав та обов'язків шляхом створення перш за все необхідних умов для здійснення. Спеціальні гарантії – забезпечення реалізації конкретного права та обов'язку, вони передбачаються в Конституції або в інших нормативно-правових актах. Тобто під умовами гарантій слід розуміти встановлені законодавством правила поведінки для громадян, наявність органів державної влади та управління, їх діяльність, формування системи судових органів, наявність контрольно-наглядової діяльності, фінансове та матеріальне забезпечення цих органів, законодавче закріплення прав та обов'язків громадян, визначення компетенції органів, встановлення процедур діяльності, прийняття рішень, мір забезпечення виробництва реалізації правовідносин в існуючих правових, економічних, політичних та соціальних умовах.

Складові адміністративно-правового гарантування безпеки дорожнього руху також можна поділити на активні та пасивні. В основу цього поділу слід покласти показник, на який саме елемент системи дорожнього руху спрямовано вплив гарантій.

М.Ю. Веселов наполягає на тому, що транспортні засоби, маючи певний перевізний потенціал, є активним складником дорожньо-транспортної системи. Можливості реалізації цього потенціалу визначаються характеристиками її пасивного складника – вулично-шляхової мережі, які утворюють автомобільні дороги, вулиці, майдани, дороги міських і сільських поселень, під'їзні шляхи до підприємств, внутрішньогосподарські дороги, інші наземні комунікації.

Для гарантування безпеки дорожнього руху необхідно, щоб характеристики активного (транспортні засоби) та пасивного (вулично-шляхова мережа) складників були гармонізовані. Чим більше є відмінності між характеристиками транспортних засобів і станом вулично-шляхової

мережі, тим вище рівень вимог до підготовленості учасників дорожнього руху і тим вище ймовірність учинення ними хибних дій як першопричини виникнення ДТП. Крім того, багато нормативно встановлених обмежень, що вимагають дисциплінованості від учасників дорожнього руху, можуть бути зняті за допомогою зміни характеристик вулично-шляхової мережі [104, с. 20].

Крім стану вулично-шляхової мережі важливими чинниками є також характеристики транспортних і пішохідних потоків. Саме вони щонайперше визначають вимоги до параметрів вулично-шляхової мережі, зокрема до її геометричних характеристик, облаштування елементами безпеки. Ці вимоги нормуються в нормативно-технічних актах – державних стандартах, будівельних нормах і правилах, згідно з якими провадиться виробнича діяльність щодо надання вулично-шляховій мережі властивостей, які максимально відповідають вимогам дорожнього руху [105, с. 114-115].

Цікавою є позиція А.В. Шокуна [10, с. 7-19], який зазначає, що гарантування безпеки дорожнього руху слід розглядати як діяльність із розроблення та реалізації заходів, які будуть направлені на скорочення умов, що детермінують загрозливу поведінку учасників дорожнього руху, а також зведення до мінімуму вірогідності виникнення ДТП та зниження їх наслідків.

За сучасних умов із цієї точки зору дане поняття повинно включати єдиний комплекс заходів, котрі умовно можна поділити на три взаємопов'язані складові.

Перший блок складає фактори, які відображають ступінь відповідності критерію безпеки умов існування дорожньої інфраструктури та ступінь підготовленості транспортних засобів і учасників дорожнього руху до участі в даному процесі.

До даних умов необхідно віднести заходи, які націлені на створення елементів дорожньої інфраструктури, що сприяють безаварійному пересуванню учасників дорожнього руху та забезпечують їх максимально

можливий захист від наслідків у випадку здійснення ДТП. До цієї ж групи належать технічні засоби організації дорожнього руху, включаючи виражені в конклюдентній формі приписи учасникам дорожнього руху за їхньою відповідною поведінкою при взаємодії з іншими суб'єктами суспільних відносин у даній сфері.

Другий аспект групи складають вимоги, які пред'являють до розроблення, конструкції та допуску до участі в дорожньому русі транспортних засобів. Відомо, що значну частину активних учасників у процесі дорожнього руху складають водії механічних транспортних засобів. Пересуваючись навіть на невеликій швидкості, транспортні засоби мають велику кінетичну енергію і, якщо їх вивести із керованого стану (з усіляких причин), здатні вчинити суттєву шкоду життю, здоров'ю, а також майну фізичних та юридичних осіб. Саме тому вони віднесені законом до джерел підвищеної небезпеки [106, ст. 948]. Із цієї ж причини, починаючи з ХІХ ст., в усіх нормативних актах, які регламентують порядок руху вулицями та дорогами, є положення, якими висунуто особливі вимоги до осіб, які керують транспортним засобом. Законодавець правильно визначив, що керування останніми в дорожніх умовах потребує від водія певних теоретичних знань, практичних умінь водіння та стану здоров'я.

Другий блок представлено у вигляді умов безпосереднього пересування учасників дорожнього руху в просторі. До них слід віднести фактори, з урахуванням яких водій (пішохід) визначає свою ймовірну поведінку на дорозі (стан дороги, інтенсивність руху, технічні характеристики транспортного засобу, погодні умови та інше.). Оптимальний результат досягається в тому випадку, коли збудований алгоритм дій з вибору швидкості та напрямку руху знаходиться в рамках належної поведінки в даній конкретній дорожній ситуації.

Третій блок характеризується здійсненням контрольно-наглядових функцій та охоронних функцій із боку органів публічної адміністрації в

даній сфері суспільних відносин (у тому числі проведення комплексу заходів, які направлені на ліквідацію наслідків ДТП).

Узагальнюючи думки науковців щодо адміністративно-правового гарантування безпеки дорожнього руху як системи, можна остаточно виокремити систему адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху. Так адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху – цілісна система нормативно-правових, інституційних та процедурних засобів, за яких усі учасники дорожнього руху мали б можливість реалізовувати закріплені за ними права на безпечне та вільне пересування дорожніми шляхами, яка націлена на усунення причин виникнення дорожньо-транспортних пригод та зниження вірогідності й тяжкості їхніх наслідків.

Основними ознаками адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху є:

- державно-владний та нормотворчий характер, який полягає в здійсненні покладених на державу та органи публічної адміністрації адміністративно-правових повноважень, які чітко визначені низкою нормативно-правовими актами. Видання в межах своєї компетенції відомчих правових актів, що регулюють ті чи інші відносини, не регламентовані законом;

- виконавчо-розпорядчий характер: суб'єкти публічної адміністрації системи адміністративно-правового гарантування безпеки дорожнього руху (представники влади), яким надано право давати обов'язкові для виконання приписів, вказівки та застосовувати, по мірі необхідності, заходи адміністративного примусу й заходи адміністративної відповідальності.

Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху пропонуємо класифікувати за такими критеріями:

- 1) за способом правового регулювання: зобов'язуючі, забороняючі, уповноважуючі, рекомендаційні;
- 2) залежно від функціональної спрямованості: гарантії реалізації,

гарантії охорони, гарантії захисту;

3) за суб'єктами нормотворчості: гарантії, установлені загальними суб'єктами публічної адміністрації, гарантії, установлені спеціальними суб'єктами публічної адміністрації;

4) за формою реалізації: інституційні або нормативно-правові, організаційно-правові, соціально-економічні;

5) за характером впливу: загальні, спеціальні.

Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху складаються з таких основних елементів:

по-перше, це наявність чітко сформульованих нормативно-правових актів, якими регулюються питання прав усіх учасників дорожнього руху, усунення суперечностей між правовими нормами в зазначеній сфері;

по-друге, це наявність державного контролю та нагляду у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. У свою чергу державний контроль та нагляд включає аналіз, спостереження та перевірку діяльності відповідних органів, дотримання установлених правил, стандартів та норм у сфері безпеки дорожнього руху;

по-третє, це наявність дієвого механізму притягнення до адміністративної відповідальності за проступки у сфері дорожнього руху;

по-четверте, це вдосконалення профілактичної та освітньої діяльності у сфері безпеки дорожнього руху;

по-п'яте, це дотримання законності та дисципліни в діяльності органів адміністративно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху.

Під самим же гарантуванням безпеки дорожнього руху пропонується розуміти закріплену на законодавчому рівні діяльність органів публічної адміністрації, яка націлена на запобігання небезпечним ситуаціям на дорожньо-вуличній мережі (із загрозою для життя учасників дорожнього руху), а також усунення причин та умов виникнення дорожньо-транспортних пригод.

Висновки до розділу 1

На підставі аналізу теоретико-правових засад адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху встановлено, що вирішення проблеми адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху має перш за все пов'язуватись з проблемою їх забезпечення. Адже дорожній рух – це керований процес на дорожньо-вуличній мережі, пов'язаний із фактором небезпеки, в якому реалізуються соціально-економічні, соціально-політичні та соціально-культурні інтереси суспільства та бере участь більшість населення країни (учасники дорожнього руху).

Запропоновано під змістом безпеки дорожнього руху розуміти стан, що гарантує учасникам дорожнього руху безпечне пересування дорожньо-вуличною мережею, регулюється спеціальними нормативно-правовими актами і забезпечується інституційними органами та залежить від технічного, екологічного, нормативно-правового, наукового, інституційного показників.

Вбачається за доцільне затвердження технічного регламенту щодо безпеки автомобільних доріг загального користування, який повинен визначати основні вимоги безпеки до автомобільних доріг загального користування та їх експлуатаційного утримання, а також форми і порядок оцінки відповідності цим вимогам.

Пропонується розуміти під гарантіями сукупність умов та засобів, які направлені на безперешкодну реалізацію правових норм та надають можливість використовувати суб'єктивні права й виконувати юридичні обов'язки. Поняття «гарантія» має як мінімум дві невід'ємні властивості. По-перше, гарантії виступають засобом захисту прав та законних інтересів учасників певних правовідносин. По-друге, гарантії створюють умови для реалізації прав та виконання обов'язків. Створення відповідних

гарантій для захисту та реалізації учасниками правовідносин є завданням держави.

Установлено, що гарантії відносять до державних заходів, пов'язаних із функціонуванням органів публічної адміністрації, які, у свою чергу, забезпечують виконання прийнятих нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху. Отже, поняття «гарантія» має три невід'ємні властивості: по-перше, гарантія захищає, по-друге, – реалізує, по-третє, – забезпечує. Це ж ствердження є справедливим й в плані гарантій безпеки дорожнього руху. Гарантування безпеки дорожнього руху здійснюється на основі розмежування повноважень органів публічної адміністрації в галузі дорожнього руху загальної і спеціальної компетенції.

Доведено, що публічне адміністрування входить до системи юридичних гарантій безпеки дорожнього руху. Суб'єкти публічної адміністрації здійснюють свою діяльність за рахунок владних повноважень із метою зміцнення правопорядку у сфері дорожнього руху, задоволення потреб та інтересів суспільства, збереження життя та здоров'я учасників дорожнього руху. Для безпосереднього виконання завдань щодо забезпечення безпечного дорожнього руху суб'єктам публічної адміністрації нормативно-правовими актами надається відповідний обсяг прав та обов'язків: організовувати роботу, пов'язану з охороною порядку; організовувати здійснення профілактичних заходів із метою посилення контролю за дисципліною учасників дорожнього руху та покращання ситуації на дорогах, вулицях міст та інших населених пунктів; здійснювати запобігання злочинам, їх виявлення, припинення і розкриття тощо.

Суб'єкти публічної адміністрації у сфері дорожнього руху наділені такими функціями, які можна поділити на:

а) спеціальні функції (ліцензування; акредитація; підтвердження відповідності; сертифікація);

б) пропаганда безпеки (роз'яснювальна робота; дні, тижні, місячники безпеки на дорогах; конференції, круглі столи, семінари тощо);

в) управлінські рішення (розроблення та прийняття програм; вироблення та здійснення заходів; супроводження виконання рішень; оцінка результатів);

г) контроль (публічний контроль та нагляд; комплексні та цільові перевірки; оперативний контроль).

Визначено, що юридичні гарантії безпеки дорожнього руху повинні здійснюватися шляхом грамотного публічного адміністрування через владні повноваження та збалансовану роботу. Зауважимо, що суб'єкти публічного адміністрування наділені великою сукупністю засобів регуляторно-контрольного та організаційного направлення за для досягнення мети, яка перед ними ставиться державою, що й визначає змістовне наповнення діяльності органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху.

Механізм публічного адміністрування у сфері дорожнього руху складається з таких компонентів: державні установи, які складають систему гарантій безпеки дорожнього руху; правові відносини, які виникають під час формування політики безпеки дорожнього руху та засоби, через які здійснюють свою діяльність органи публічної адміністрації у сфері дорожнього руху; законодавче та нормативно-правове забезпечення діяльності суб'єктів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху. Ефективність гарантування безпеки дорожнього руху державою залежить від ефективності кожної складової даного механізму.

Шляхом дослідження загального поняття гарантій та їхніх ознак, проведення наукового аналізу специфіки юридичних гарантій, визначено, що реалізація юридичних гарантій відбувається через засоби діяльності

публічної адміністрації у сфері дорожнього руху. Під самими юридичними гарантіями безпеки дорожнього руху пропонується розуміти систему умов і засобів забезпечення, реалізації й охорони законних інтересів учасників дорожнього руху правовими засобами через діяльність органів публічного адміністрації.

У процесі правотворчої діяльності органи публічної адміністрації встановлюють юридичні гарантії, визначають правові передумови для створення матеріальних та організаційних умов для безпечного пересування на автотранспорті. Вищі органи безпосередньо закріплюють найважливіші гарантії. Підвищення ролі закону у сучасних умовах зумовило тенденцію розвитку поточного законодавства щодо основних прав учасників дорожнього руху та їх гарантії. Разом із тим значний обсяг правотворчої діяльності продовжують здійснювати органи публічної адміністрації. Зміст законів не завжди детально й повно відображає всі фактори, необхідні для реалізації основних гарантій усіх учасників дорожнього руху. У зв'язку із цим більшість норм не можуть бути ефективно застосовані на практиці без їх подальшої конкретизації в актах управління.

Ефект юридичних гарантій безпеки дорожнього руху зумовлюється всією системою гарантій прав та свобод людини і громадянина, основу яких складають також і адміністративно-правові гарантії. Ураховуючи, що безпека дорожнього руху найбільше пов'язана з адміністративними правовідносинами, основу гарантій забезпечення безпеки дорожнього руху складають адміністративно-правові гарантії, в яких втілюються й основоположні конституційні принципи.

Доведено, що адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху – цілісна система нормативно-правових, інституційних та процедурних засобів, за яких усі учасники дорожнього руху мали б можливість реалізовувати закріплені за ними права на безпечне та вільне

пересування автошляхами, яка націлена на запобігання причинам виникнення дорожньо-транспортних пригод та зниження вірогідності й тяжкості їх наслідків.

Основними ознаками адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху є:

- державно-владний та нормотворчий характер, який полягає у здійсненні покладених на державу та органи публічної адміністрації адміністративно-правових повноважень, які чітко визначені низкою нормативно-правовими актами. Видання в межах своєї компетенції відомчих правових актів, що регулюють ті чи інші відносини, не регламентовані законом;

- виконавчо-розпорядчий характер: суб'єкти публічної адміністрації системи адміністративно-правового гарантування безпеки дорожнього руху (представники влади), яким надано право давати обов'язкові для виконання приписи, вказівки та застосовувати, по мірі необхідності, заходи адміністративного примусу й заходи адміністративної відповідальності.

Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху пропонуємо класифікувати за такими критеріями:

- 1) за способом правового регулювання: зобов'язуючі, забороняючі, уповноважуючі, рекомендаційні;

- 2) залежно від функціональної спрямованості: гарантії реалізації, гарантії охорони, гарантії захисту;

- 3) за суб'єктами нормотворчості: гарантії, установлені загальними суб'єктами публічної адміністрації, гарантії, установлені спеціальними суб'єктами публічної адміністрації;

- 4) за формою реалізації: інституційні або нормативно-правові, організаційно-правові, соціально-економічні;

- 5) за характером впливу: загальні, спеціальні.

Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху складаються з таких основних елементів:

по-перше, це наявність чітко сформульованих нормативно-правових актів, якими регулюються питання прав усіх учасників дорожнього руху, усунення суперечностей між правовими нормами в зазначеній сфері;

по-друге, це наявність державного контролю та нагляду у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. У свою чергу державний контроль та нагляд включає аналіз, спостереження та перевірку діяльності відповідних органів, дотримання установлених правил, стандартів та норм у сфері безпеки дорожнього руху;

по-третє, це наявність дієвого механізму притягнення до адміністративної відповідальності за проступки у сфері дорожнього руху;

по-четверте, це вдосконалення профілактичної та освітньої діяльності у сфері безпеки дорожнього руху;

по-п'яте, це дотримання законності та дисципліни в діяльності органів адміністративно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху.

Під адміністративно-правовим гарантуванням безпеки дорожнього руху запропоновано розуміти виважену та збалансовану діяльність органів публічної адміністрації, направлену на недопущення та запобігання загрозам на дорожньо-вуличній мережі для життя й здоров'я учасників дорожнього руху, а також усунення причин і умов, які призводять до дорожньо-транспортних пригод.

РОЗДІЛ 2.

СИСТЕМА ТА ХАРАКТЕРИСТИКА АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ ГАРАНТІЙ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

2.1. Загальна характеристика нормативно-правових гарантій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху

Гарантування безпеки дорожнього руху є найбільш пріоритетним напрямом розвитку будь-якої цивілізованої країни, оскільки щорічно у світі в результаті скоєння дорожньо-транспортних пригод гине понад 1,3 мільйони людей та більш ніж 50 мільйонів отримують травми різного ступеня важкості. На автошляхах України кожні 18 хвилин трапляється ДТП з потерпілими, кожні 2 години у ДТП гине людина, кожен третій загиблий – молода людина віком до 29 років. Зважаючи на той факт, що головна функція держави – народозбереження, проблема зниження рівня ДТП має стати першочерговим соціально-економічним завданням країни. Серед основних заходів держави, спрямованих на дотримання правил безпеки дорожнього руху, важливе місце займає нормативно-правове забезпечення та його постійне вдосконалення з урахуванням вимог часу й суспільства [107].

Головною метою законодавця є належне правове забезпечення тих суспільних відносин, на які найбільший вплив справляє науково-технічний прогрес, надання йому правової підтримки. При цьому завжди необхідно пам'ятати, що науково-технічний прогрес, як і право, спрямовані на задоволення потреб і інтересів людей, оскільки людина – абсолютна і незаперечна цінність.

Без розуміння природи суспільних відносин, їх суті, неможливе їх якісне правове врегулювання. Без якісного врегулювання суспільних відносин правовою нормою немислимий високий рівень правосвідомості людей.

Саме природа суспільних відносин, їх значущість для людини зумовлює втручання держави в ці суспільні відносини за допомогою права.

Як відзначає Л.А. Луць, правильне, оптимальне співвідношення об'єктивного і суб'єктивного порядку в пізнавальній, оціночній, регулятивній діяльності суб'єкта правотворчості служить передумовою для прийняття правового акта, забезпечення законності [108, с. 22].

На сьогодні законодавча база щодо гарантування безпеки дорожнього руху перебуває в активній фазі реформації: у процесі трансформації від радянських законів до нормативних вимог сьогоденної незалежної демократичної держави, головною цінністю якої признається збереження життя та здоров'я людини.

Досить тривалий час під забезпеченням дорожнього руху розуміли адміністративне право як правовий інструмент для адміністративно-командної системи. «Обслуговуючи владо-управлінські процеси в межах радянської системи, вітчизняне адміністративне право існувало жорстоких ідеологічних рамках, що зумовило штучне звуження змісту предмета правового регулювання цієї галузі, який обмежувався лише відносинами державного управління» [109, с. 15]. Головною метою сьогоденної демократичної та правової держави є не панування над людиною, а служіння людині.

Адміністративне право має за мету гарантування прав людини і встановлення цивілізованого паритету між інтересами особи і держави [110, с. 67]. Законодавство України, що регулює суспільні відносини в галузі дорожнього руху, на сьогодні являє собою сукупність норм різних галузей права, виражених у нормативно-правових актах, неоднакових за своєю юридичною силою. Суспільні відносини в галузі дорожнього руху регулюються нормами конституційного, цивільного, кримінального, адміністративного, земельного, екологічного, міжнародного, підприємницького і податкового права. У свою чергу, нормативно-правові акти в галузі дорожнього руху за рівнем юридичної чинності діляться на

закони і підзаконні акти, у т.ч. укази Президента України, постанови Кабінету Міністрів України, нормативні акти міністерств і відомств. Вищі органи як законодавчої, так і виконавчої гілок влади наділені правом видання нормативно-правових актів у даній сфері [19, с. 27].

Сучасний етап державотворення вимагає формування та правового закріплення якісно нових відносин, які б відповідали стандартам європейського виміру України. Закладений правовий фундамент незалежної України дозволив створити нові інститути та правові механізми їхньої діяльності. Слід зазначити, що його призначення було в підготовці та прийнятті Конституції України та подальшому забезпеченні чинних і нових законів, нормативно-правових актів вимогам Конституції.

Норми Конституції лежать в основі актів законодавства про дорожній рух. Усі без винятку напрями, форми та види діяльності у сфері безпеки дорожнього руху підпорядковані ідеям забезпечення конституційних прав і свобод громадянина на життя, на свободу пересування, на медичну допомогу, на безпечне довкілля, на відшкодування понесених збитків, на участь в управлінні державними справами, на судовий захист своїх інтересів тощо.

Незалежність України дозволила відносно швидко створити основні законодавчі і нормативні акти щодо охорони безпеки дорожнього руху: закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-XII [7] та Правила дорожнього руху (затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306) (далі – Правила дорожнього руху) [90]. Ці законодавчі документи стали підґрунтям для подальшого розвитку та прийняття інших нормативно-правових актів, які регулюють сферу дорожнього руху, а саме: законів України «Про автомобільний транспорт», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про автомобільні дороги», «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [111], «Про транзит вантажів» [112], а також Цивільного кодексу України, Кримінального кодексу України,

Кодексу України про адміністративні правопорушення тощо). Тобто нормативно-правова система діяльності із забезпечення безпеки дорожнього руху як основу має: Конституцію України, кодекси України, закони України («Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-XII, «Про Національну поліцію» від 4 серпня 2015 року № 580-VIII, «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 14 липня 2015 № 596-VIII, «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 № 1644-III, «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» від 18 вересня 1991 р., «Про автомобільні дороги» від 08.09.2005 № 2862-IV, «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 01.07.2004 № 1961-IV, «Про транзит вантажів» від 20.10.1999 № 1172-XIV тощо), укази Президента України («Про заходи щодо посилення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом» від 20.05.2004 № 570/2004, «Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху» від 20.11.2007 № 1121/2007, «Про впорядкування застосування тимчасових обмежень або заборони дорожнього руху під час проїзду окремих осіб, щодо яких здійснюється державна охорона» від 03.10.2006 № 815/2006 тощо), постанови Кабінету Міністрів України («Про правила дорожнього руху» від 10 жовтня 2001 р. № 1306, «Про затвердження Порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках та стоянках» від 17 грудня 2008 № 1102, «Про затвердження Порядку обліку дорожньо-транспортних пригод» від 30.06.2005 № 538 тощо), державні норми та стандарти України (ДСТУ 3587-97 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану», ДСТУ 4278-2004 «Знаки номерні транспортних засобів загальні вимоги. Правила застосування», СОУ 45.2.-00018112-007:2008 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги загального користування. Порядок визначення ділянок і місць

концентрації дорожньо-транспортних пригод на дорогах загального користування» тощо), накази та розпорядження МВС України («Про затвердження Інструкції про порядок видачі та обліку дозволів на встановлення та використання спеціальних звукових та світлових пристроїв» від 22.08.2005 № 364 тощо).

Нормативно-правова база щодо забезпечення безпеки дорожнього руху постійно вдосконалюється відповідно до вимог сьогодення. Вищезазначені законодавчі акти є базовими нормативно-правовими гарантіями забезпечення безпеки дорожнього руху. Так Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-XII регулює 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 [7]. У законі України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-XII нормативно закріплені основи державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, розмежована компетенція органів державних і місцевих, відображені головні напрями створення умов, які сприяють забезпеченню безпеки в цій галузі, визначені права та обов'язки місцевих адміністрацій відносно забезпечення безпеки дорожнього руху, встановлені функції нагляду і контролю за додержанням правових розпоряджень. Правила дорожнього руху відповідно до Закону України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-XII встановлюють єдиний порядок дорожнього руху на всій території України. Інші нормативні акти, що стосуються особливостей дорожнього руху (перевезення спеціальних вантажів, експлуатація транспортних засобів окремих видів, рух на закритій території тощо), повинні ґрунтуватися на вимогах цих Правил. У загальних положеннях зазначених правил прописане таке: «...Учасники дорожнього руху зобов'язані знати й неухильно виконувати вимоги цих Правил, а також бути взаємно ввічливими. Тобто кожен учасник дорожнього руху має право

розраховувати на те, що й інші учасники виконують ці Правила, іншими словами, реалізація прав одних учасників дорожнього руху не повинна обмежувати та порушувати права інших учасників дорожнього руху.

Дії або бездіяльність учасників дорожнього руху та інших осіб не повинні створювати небезпеку чи перешкоду для руху, загрожувати життю або здоров'ю громадян, завдавати матеріальних збитків.

Особа, яка створила такі умови, зобов'язана негайно вжити заходів до забезпечення безпеки дорожнього руху на цій ділянці дороги та вжити всіх можливих заходів до усунення перешкод, а якщо це неможливо, попередити про них інших учасників дорожнього руху, повідомити відповідальних за безпеку спеціальних суб'єктів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху.

Водії, пішоходи та пасажери зобов'язані бути особливо уважними до таких категорій учасників дорожнього руху, як діти, люди похилого віку та особи з явними ознаками інвалідності.

Обмеження в дорожньому русі, крім передбачених цими Правилами, можуть бути запроваджені в установленому законодавством порядку.

Особи, які порушують ці Правила, несуть відповідальність згідно із законодавством...» [90].

Виходячи зі змісту Закон України «Про дорожній рух» та затверджених відповідно до нього Правил дорожнього руху, ми можемо стверджувати, що гарантії безпеки дорожнього руху в даному випадку, розглядаються законодавцем саме як створення необхідних безпечних умов під час дорожнього руху.

Виходячи із цього, вважаємо за доцільне дані твердження прописати в Законі України «Про дорожній рух», так у ст. 14, після 2 пункту додати: «...Право учасників дорожнього руху на безпечне пересування дорожньо-вуличною мережею гарантується державою та забезпечується виконанням цього закону, дотриманням законодавчих та нормативних актів даної галузі.

Реалізація прав одних учасників дорожнього руху не має обмежувати та порушувати права інших учасників дорожнього руху...».

У Законі України «Про дорожній рух» та Правилах дорожнього руху прописані обов'язки та права водіїв, пішоходів, пасажирів; правила їзди на автотранспорті; вимоги до технічного стану транспортного засобу тощо. Тобто ці базові нормативно-правові документи сміливо можна називати джерелами ідеальної моделі поведінки на дорогах усіх учасників, які беруть участь у цьому процесі, дотримання цих приписів є гарантією безпеки, як своєї, так і інших осіб.

З огляду на європейський вибір України, підтримуємо думки вчених В.В. Доненка та В.А. Мисливського про те, що слід продовжити формування й удосконалення нормативних стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що виступає одним із завдань правничої теорії, формування нормативно-правового середовища та забезпечує безпеку дорожнього руху [113, с. 159]. В.І. Борисов, С.В. Гизимчук, підкреслюючи значення нормативного регулювання безпеки дорожнього руху, визначають, що поруч із заходами фізичного захисту людей та майна активну роль у запобіганні дорожньо-транспортним пригодам відводиться заходам нормативного регулювання відносин учасників дорожнього руху, а потреба в безпеці на транспорті формується шляхом розроблення спеціальних норм, правил, якими визначається належна поведінка учасників руху та експлуатації транспорту і створення відповідних умов, в яких належна поведінка стає можливою [114, с. 41].

Цілком згодні з думкою М.В. Мисливого про те, що передбачені законами, положеннями, правилами, інструкціями та іншими нормативними актами усталені приписи в багатьох випадках сформульовані у вигляді алгоритмів поведінки, що ґрунтуються на узагальненні багаторічного досвіду та регулюють безпеку у сфері експлуатації транспорту, за умов дотримання яких працівники дорожніх служб, особи, відповідальні за технічний стан або експлуатацію транспорту, працівники державної служби

безпеки дорожнього руху, водії, пішоходи, пасажери та інші учасники дорожнього руху мають можливість запобігти вчиненню правопорушення, злочину або стати його жертвою. У зв'язку із цим, однією з важливих проблем є створення досконалої законодавчої та нормативно-правової бази у цій сфері та усунення існуючих прогалин в організації дорожнього руху [82].

Погоджуємось і з поглядами В.В. Доненка про те, що певний період безпека розглядалася виключно в контексті забезпечення права на переміщення, при цьому наголос робився на адміністративно-примусовому компоненті цього механізму. На сьогодні безпека дорожнього руху повинна розглядатися як важливий складник національної безпеки, забезпечення якого потребує комплексного підходу до розв'язання багатьох проблем суспільства, що знаходяться в площині економіки і права, управління і соціології, екології і техніки [115, с. 55]. При чому починати необхідно з Національної програми забезпечення безпеки дорожнього руху, адже проблема безпеки дорожнього руху – це загальнодержавна проблема. Національна програма забезпечення безпеки дорожнього руху повинна об'єднати зусилля різних міністерств і відомств однією метою, відповісти, хто і як повинен контролювати виконання цієї важливої програми і відповідати за її конкретну реалізацію.

Національна програма з безпеки дорожнього руху повинна реалізовуватись не тільки через залучення влади, а й підтримку громадських об'єднань, із залученням представників медіа-простору для превентивної роботи серед учасників дорожнього руху.

Виходячи із чого, пропонуємо статтю 43 «Планування заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху» Закону України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-XII викласти під назвою «Національна програма забезпечення безпеки дорожнього руху» в такій редакції: «Метою Національної програми забезпечення безпеки дорожнього руху є прийняття найбільш ефективних заходів щодо послідовного підвищення безпеки

дорожнього руху та постійного скорочення числа осіб, що гинуть або отримують каліцтва в результаті дорожньо-транспортних пригод.

Реалізація Національної програми забезпечення безпеки дорожнього руху забезпечується міністерствами і відомствами, до компетенції яких входить розроблення й застосування заходів щодо гарантування безпеки дорожнього руху, органами місцевого самоврядування, державними і недержавними установами, до компетенції яких входить навчання учасників дорожнього руху та формування в них правильних установок і навичок безпечного дорожнього руху.

На рівні місцевого самоврядування реалізація Національної програми забезпечення безпеки дорожнього руху організовується через регіональні та місцеві програми забезпечення безпеки дорожнього руху та плани дій.

Національна програма забезпечення безпеки дорожнього руху повинна включати:

- аналіз стану безпеки дорожнього руху та прогноз на певний період;
- конкретні обґрунтовані цілі;
- заходи, реалізація яких дозволить досягти намічених цілей;
- вартість програми та джерела її фінансування;
- форми і періодичність контролю за виконанням програми».

Кожну дорожньо-транспортну пригоду можна уявити як подію, що виникла внаслідок неправильних (небезпечних) дій її учасників через їхню невідповідність до безпечної участі в дорожньому русі, а також неконтрольованості умов поведінки [116, с. 45-46]. Стан системи гарантування безпеки дорожнього руху в Україні дає підстави стверджувати, що сьогодні існує потреба у формуванні й розвитку транспортної культури (дисципліни) суспільства [117, с. 88]. Із цього приводу пропонуємо статтю 18 закону доповнити такою заборонаю: «...Пасажиру забороняється відчиняти двері транспортного засобу до його повної зупинки. Відчинення дверей не повинно створювати перешкод для інших учасників руху або загрозу для їхньої безпеки. Двері, розташовані з боку проїзної частини або

велосипедної смуги, не повинні відчинятися на більший час, ніж це потрібно для посадки або висадки пасажирів». Знов таки повторимось, що людина повинна усвідомлювати відповідальність не тільки за своє життя, а й життя інших учасників, які беруть участь у дорожньому русі. Нашій країні необхідна нова культура планування дорожньо-вуличної мережі, яка в повній мірі відображатиме повагу до невід'ємного права всіх громадян на безпечне пересування. Ми акцентували увагу також і на безпеці велосипедистів. Кількість прихильників велоспорту зростає, при цьому збільшуються випадки травмування зазначених учасників дорожнього руху.

Одним з основних критеріїв, за якими оцінюється рівень розвитку демократичної, правової держави, є створення належних умов для практичної реалізації громадянами наданих їм прав та свобод. Зважаючи на те, що до основних функцій держави належить правоохоронна, особливої уваги потребує підвищення ефективності діяльності органів виконавчої влади щодо забезпечення безпеки та добробуту громадян, яке здійснюється у результаті забезпечення правопорядку та боротьби зі злочинністю [118, с. 6]. Варто зазначити, що сьогодні держава має на меті вдосконалення законодавства, яке регулює дорожній рух та його безпеку. У цьому напрямі вже зроблено величезні кроки, починаючи з реформування міліції – підписання закону України «Про Національну поліцію» від 4 серпня 2015 року № 580-VIII та підготовки нових кадрів у містах-мільйонниках, продовжуючи схваленням та підписанням Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 14 липня 2015 № 596-VIII. На наш погляд, реформування «міліції» у «поліцію» - це не тільки зміна назви на законодавчому рівні, а переорієнтація поглядів та напрямів шляхом реалізації комплексу заходів функціональних та структурних перетворень, направлених на створення оптимальної європейської моделі Національної поліції, здатної забезпечити права та гарантії людини, прописані Конституцією України та іншими

нормативно-правовими актами. Так у Законі України «Про Національну поліцію» зазначено, що національна поліція – це центральний орган виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку. Також статтею 6 зазначеного закону прописано, що поліція у своїй діяльності керується принципом верховенства права, відповідно до якого людина, її права та свободи визнаються найвищими цінностями та визначають зміст і спрямованість діяльності держави. У статті 7 наголошується, що під час виконання своїх завдань поліція забезпечує дотримання прав і свобод людини, гарантованих Конституцією та законами України, а також міжнародними договорами України, згода на обов’язковість яких надана Верховною Радою України, і сприяє їх реалізації [119]. Іншими словами, це центральний орган влади, відповідальний за забезпечення безпечної життєдіяльності суспільства. Будемо сподіватися, що стара система МВС України буде вдало реформована в багатопрофільне відомство європейського правоохоронного зразка, яке відповідатиме новим нормативно-правовим приписам щодо захисту інтересів та законних прав людини, в тому ж числі гарантуватиме учасникам дорожнього руху безпечні умови життя, як водіїв, так і пішоходів. Адже професійне реагування представника поліції для захисту громадян від всіляких загроз на дорозі, уміння надати вчасну долікарську допомогу постраждалій людині в дорожньо-транспортній пригоді, запобігання або припинення протиправних учинків на автошляхах відповідно до своїх обов’язків, прописаних у законі та інших нормативно-правових актах у сфері безпеки дорожнього руху, – це і є гарантія того, що будуть збережені життя людей, захищені їхні права, що у свою чергу спонукатиме водіїв та пішоходів на віддачу у вигляді дотримання правил дорожнього руху та інших підзаконних актів цієї галузі.

До основних нормативно-правових документів, які стосуються контролю й нагляду у сфері дорожнього руху та які були розроблені з метою

гарантування безпечного пересування автошляхами країни, відносять такі акти, що визначають вимоги до технічного стану транспортних засобів та їх експлуатації, умови перевезення небезпечних вантажів, умови та правила пересування автодорогами, вимоги до стану автодоріг тощо.

При цьому рівень контролю на автомобільному транспорті залишається низьким із причини відсутності системної моделі прийняття нормативів. Г.В. Галімшина наголошує, що нормативи часто встановлюються більше суб'єктивно, ніж об'єктивно, що й призводить зрештою до кризи в організації гарантій щодо безпеки під час руху на автомобільному транспорті. Вона вбачає розв'язання проблеми в ухваленні єдиного правового акта – на рівні закону («Про державний контроль на автомобільному транспорті») [120, с. 91-92]. Т.О. Гуржій дотримується тієї ж думки й пропонує прийняти закон «Про публічний контроль на автомобільному транспорті», який «окреслюватиме вихідні засади галузевого контролю, визначатиме його загальні принципи, цілі й пріоритети, слугуватиме основою нормотворення у відповідній сфері управлінської діяльності» [121, с. 334].

Розділ X Закону України «Про дорожній рух» повністю присвячено контролю у сфері дорожнього руху. У ньому прописані завдання, які покладаються на органи контролю у сфері дорожнього руху, та визначені самі органи та їхні повноваження з гарантування безпеки під час дорожнього руху.

Нашою державою вже неодноразово робилися спроби вдосконалення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. Так у 2008 р. було прийнято закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» (від 24.09.2008 № 586-VI) [122], зазначеним законом вносилися поправки до Кримінального кодексу України, Кодексу України про адміністративні правопорушення, законів України «Про міліцію», «Про державну охорону органів державної влади України та посадових осіб»,

«Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт», «Про автомобільні дороги», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про Державну прикордонну службу України», «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». Цей закон позиціонувався як реформування підходів до питань безпеки дорожнього руху та мав би, перш за все, підвищити державно-управлінське місце спеціально уповноваженого державного органу, відповідального за забезпечення безпеки під час дорожнього руху, але його не можна назвати ідеальним. У бік закону було направлено немало критики та зауважень щодо його недосконалості. Так Н. Хавронюк різко висловлювався з приводу підписання цього закону, піддаючи його критиці в частинах, де йдеться про строки позбавлення права керування, про постанову щодо накладання штрафу за правопорушення, яке було зафіксовано спеціальними технічними засобами тощо [123, с. 18-20].

Є.А. Ларіонова, О.О. Смолін констатували, що після внесення зазначених змін до законодавства про дорожній рух механізми притягнення правопорушників до відповідальності все ще є недосконалими. Лише кожен четвертий сплачує штрафи за порушення правил дорожнього руху [124, с. 360]. Звернемо увагу, що даним законом була запроваджена фіксація порушень правил дорожнього руху через засоби фото- і відеоспостереження, КУпАП було доповнено статтею 14-1 «Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів» такого змісту: «До адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобами фото- і кінозйомки, відеозапису притягаються власники (співвласники) транспортних засобів.

За наявності обставин, які свідчать про вчинення порушення, передбаченого частиною першою цієї статті, іншою особою, власник (співвласник) транспортного засобу може протягом десяти днів із дня

вручення йому постанови про накладення штрафу повідомити про відповідні обставини (транспортний засіб знаходився у володінні чи користуванні іншої особи, вибув із його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб тощо) орган (посадову особу), що виніс постанову про накладення адміністративного стягнення. На період з'ясування та перевірки цих обставин виконання постанови про накладення адміністративного стягнення зупиняється до моменту встановлення особи, яка вчинила це правопорушення» [122].

Однак практика притягнення до адміністративної відповідальності через застосування засобів фото- та відеофіксації порушень ПДР проіснувала лише до 22 грудня 2010 р. Так із приводу роз'яснення частини першої статті 14-1 КУпАП було звернення до Конституційного суду України з клопотанням щодо офіційного тлумачення зазначеної норми. Позивач зазначив, що суди загальної юрисдикції за однакових обставин неоднозначно застосовують положення кодексу щодо використання даних, зафіксованих спеціальними технічними засобами, як підстави до притягнення до адміністративної відповідальності власників (співвласників) транспортних засобів у частині належності та допустимості доказів, а це призводить до грубих порушень конституційних прав свобод громадян, передбачених статтею 29, частиною другою статті 61, статтею 63 Конституції України.

Із зазначеного питання Конституційний суд України постановив визнати такими, що не відповідають Конституції України (є неконституційними), статтю 14-1, частину шосту статті 258 (положення цієї статті 258 КУпАП тісно пов'язані з положеннями статті 14-1 КУпАП) КУпАП. Верховній Раді було рекомендовано привести порядок притягнення осіб до адміністративної відповідальності за порушення у сфері забезпечення дорожнього руху у разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису [125, с. 128-131]. Також дотримуємось думки, що елементами верховенства права є принципи

рівності і недвозначності правової норми, а найвищу юридичну силу має Конституція України, відповідно норми інших нормативно-правових актів не повинні суперечити їй приписам.

Зважаючи на позитивний зарубіжний досвід притягнення до адміністративної відповідальності осіб, які не дотримуються правил дорожнього руху, через фіксацію порушень за допомогою автоматизованих технічних систем, Верховною Радою України 14 липня 2015 р. було схвалено, а Президентом України підписано Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» № 273-VIII, відповідно до якого в Україні запроваджується фото- та відеофіксація порушень правил дорожнього руху. Упровадження такого роду нагляду за виконанням правил, норм і стандартів, що стосуються гарантування безпеки дорожнього руху є дуже доречним державним заходом та має призвести до зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму зі смертельними та іншими тяжкими наслідками. Даним законом вносяться зміни до низки законодавчих актів, зокрема Закону України «Про дорожній рух», Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кодексу адміністративного судочинства України. Більш детально зазначений закон ми прокоментуємо в підрозділі, присвяченому адміністративній відповідальності як засобу гарантування безпеки дорожнього руху.

В усіх розвинутих європейських країнах мінімізуються контакти між громадянами і поліцейськими. Для цього встановлюються системи відеофіксації, які дозволяють записувати факти перевищення швидкості, порушень розмітки, проїзду на червоне світло тощо. У подальшому громадянин-правопорушник отримує лист, в якому він інформується про те, що на його автомобілі не дотримувались правил дорожнього руху. Порушник має змогу передивитися відеозапис в Інтернеті, якщо він не згоден або не визнає себе винним, може оскаржити рішення про адміністративне правопорушення в суді або ж заплатити штраф.

Звісно, реалізація нововведень щодо нагляду за дотриманням безпеки дорожнього руху потребуватиме видатків із Державного бюджету України. Однак ці витрати дуже скоро себе виправдають. По-перше, фіксація адміністративних правопорушень в автоматичному режимі максимально виключає «людський» фактор – безпосередню роботу поліцейського з правопорушником, що у свою чергу виключає можливість корупційних діянь правоохоронців. По-друге, фіксація адміністративних правопорушень в автоматичному режимі – це невідворотність покарання винних, а адміністративні стягнення – це фінансові надходження до бюджету держави та можливість подальшого вдосконалення й упровадження новітніх систем автоматичної фіксації правопорушень. У свою чергу невідворотність покарання дисциплінуватиме учасників дорожнього руху та спонукатиме до дотримання правил дорожнього руху. Дотримання правил дорожнього руху – це зниження кількості дорожньо-транспортних пригод, збереження життя та здоров'я людей, а саме таку мету ми і переслідуюмо. Адже це гарантія безпеки на дорогах.

Також ми не можемо не акцентувати увагу на безпеці самих працівників поліції. Так необхідно запровадити обов'язкові світловідбиваючі елементи для форми під час патрулювання (зазначений нюанс не прописано в жодному нормативному документі).

Надаючи характеристику нормативно-правовим гарантіям щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, згадаємо про Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху чи План дій із безпеки дорожнього руху, які затверджуються розпорядженнями Кабінету Міністрів України на певний період часу, а метою яких є забезпечення ефективної реалізації державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також мінімізація людських втрат і фінансових збитків унаслідок дорожньо-транспортних пригод. На наш погляд, зазначений суб'єкт у сфері забезпечення дорожнього руху (Кабінет Міністрів України) повинен своїм розпорядженням схвалити Стратегію гарантування безпеки дорожнього руху. Адже тривожна тенденція

збільшення дорожньо-транспортних актуалізує питання щодо розроблення та втілення в життя стратегії гарантування безпеки дорожнього руху в Україні. Нині це завдання – одне з пріоритетних та потребує посиленої уваги з боку владних структур, науковців та громадськості. Транспортна безпека є умовою також і економічного розвитку країни. Політика гарантування безпеки у сфері дорожнього руху стане дієвою, за умови якщо буде визначено її стратегію.

Стратегія безпеки дорожнього руху повинна передбачати визначення мети і завдань усього механізму гарантування безпеки дорожнього руху, форми та методи застосування різних сил і засобів, розроблення програм і планів для нейтралізації можливих загроз. Отже, визначення стратегії гарантування безпеки дорожнього руху сприятиме здійсненню ефективної політики забезпечення безпеки у галузі дорожнього руху та повноцінному функціонуванню системи гарантування в зазначеній сфері.

Зазначена Стратегія має, зокрема, містити:

- основні положення щодо злагодженої роботи механізму органів публічної адміністрації як гарантії безпеки дорожнього руху в Україні;
- характеристику загроз для учасників дорожнього руху та моніторинг факторів, що призводять до дорожньо-транспортних пригод;
- дієві заходи публічної адміністрації щодо забезпечення безпеки дорожнього руху на національному, регіональному рівнях.

Доцільно підготувати Програму підготовки нормативно-правових актів, пов'язаних із гарантуванням безпеки у сфері дорожнього руху. Це дасть можливість з'ясувати пріоритетність у цій справі. Також доречно було б провести експертизу чинних нормативно-правових актів із метою виявлення наслідків їхнього впливу на стан гарантування безпеки у сфері дорожнього руху. Слід розробити пропозиції щодо скасування актів, які вже неактуальні чи потребують внесення відповідних поправок, виходячи з вимог сьогодення. Отже, робота із цього приводу на державному рівні має бути дуже кропіткою та відповідальною.

Із проведеного аналізу ми можемо констатувати, що нормативно-правові акти, які регулюють відносини в галузі дорожнього руху, виступають гарантіями безпеки дорожнього руху.

Необхідною умовою нормативно-правових гарантій безпеки дорожнього руху є виконання права як засобу управління стосовно сфери дорожнього руху та його норм регулювання. Завданнями нормативно-правових гарантій безпеки дорожнього руху також є сприяння пошуку шляхів удосконалення чинних правових норм та прийняття нових, що якісно забезпечать безпеку учасників дорожнього руху.

Пропонуємо поділити нормативно-правові гарантії на такі, що:

- забезпечують безпеку на дорожньо-вуличній мережі;
- регламентують правила користування та технічний стан транспортних засобів;
- регламентують вимоги до експлуатаційного стану дорожньо-вуличної мережі;
- відповідають за дотримання правил дорожнього руху всіма його учасниками;
- направлені на профілактичну роботу у сфері дорожнього руху;
- відповідають за збереження навколишнього природного середовища;
- забезпечують безпечне перевезення пасажирів;
- відповідають за збереження та перевезення небезпечних вантажів.

Нормативно-правові гарантії безпеки дорожнього руху:

по-перше, є сукупністю законів та підзаконних нормативних актів, які складають нормативно-правове поле для роботи всієї системи забезпечення безпеки дорожнього руху і виконання нею свого призначення;

по-друге, є необхідними дієвими механізмами, які законодавчо закріплюють порядок реалізації гарантій безпечної свободи пересування транспортно-вуличною мережею нашої країни;

по-третє, є сукупністю норм, неоднакових за своєю юридичною силою;

по-четверте, є превентивними, зобов'язуючими, імперативними (забороняючими).

2.2. Контрольно-наглядові гарантії у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху

Одними з найголовніших конституційних принципів є принципи верховенства права, охорона прав, свобод та інтересів людини у всіх сферах її життєдіяльності, причому органи публічної адміністрації відіграють одну з головних ролей у цьому процесі.

Аналізуючи функції органів публічної адміністрації, можна побачити, що їм притаманні, поряд з іншими, такі види діяльності, як спостереження та перевірка, а такі функції належать до контрольно-наглядових.

Ефективність виконання контрольно-наглядових функцій у певній сфері суспільних відносин тісно пов'язана з якістю нормативно-правової урегульованості різних аспектів діяльності органів контролю та нагляду в означеній сфері, між іншим і їх організаційно-правового стану, змісту завдань, які підлягають виконанню, обсягом наданих їм для цього контрольно-наглядових повноважень [126, с. 83].

Контроль та нагляд – важливі чинники вдосконалення суспільних відносин в Україні, оновлення яких має здійснюватись шляхом використання відповідних заходів щодо відстеження процесу реформ, які здійснюються в державі.

Україна має достатньо розгалужену систему контролю. Контроль здійснюють державні органи загальної компетенції (надвідомчий контроль), вищі за підпорядкованістю органи відомчої компетенції (відомчий контроль), спеціалізовані контролюючі органи міжвідомчої компетенції, створені для здійснення суто контрольних повноважень за предметною

спрямованістю (міжвідомчий контроль) [127].

Суб'єкти публічної адміністрації наділені найбільшим обсягом повноважень під час діяльності побудовані державою з метою безперервної управлінської діяльності, однією з функцій якої є контроль. Процес управління постійно потребує, крім наукового прогнозу, вивірення та корегування діяльності цих органів, пошуку та усунення недоліків, які періодично виникають на цьому шляху. Кожен орган виконавчої влади, його посадові особи в межах своїх повноважень контролюють виконання прийнятих рішень, дотримання законодавства в діяльності певної системи, окремої структурної ланки чи галузі. Такий контроль може стосуватися як внутрішніх аспектів діяльності системи, так і її зовнішніх зв'язків [128, с. 334].

Аналізуючи будь-яке поняття, потрібно зрозуміти лексичне значення слова. Зі словника іншомовних слів ми маємо два визначення лексеми «контроль» (фр. – controle): перше – це перевірка, а також спостереження з метою перевірки, а друге – система органів, що здійснюють таку перевірку, – контролери [129, с. 256]. У змісті слова «контроль», окрім «перевірки» або «нагляду з метою перевірки», простежується ще одне значення цього слова, яке іноді не беруть до уваги, – протидія чомусь небажаному [130, с. 8]. Із цього випливає, що контроль використовують із метою запобігання, виявлення чи припинення делінквентної поведінки через спостереження.

В юридичній літературі науковці розглядають контроль як виконання законів, рішень тощо [131, с. 323], інші науковці тлумачать контроль як форму здійснення влади, яка забезпечує дотримання встановлених приписів [132, с. 68].

Тобто під контролем можна розуміти роботу органів публічної адміністрації з метою перевірки, запобігання, припинення чи протидії небажаним наслідкам відповідно до нормативно-правових документів певної галузі.

На відміну від контролю, «нагляд» тлумачиться як спостереження з

метою перевірки [133, с. 318]. Призначення нагляду полягає у виявленні та профілактиці правопорушень, усуненні їхніх наслідків та притягненні винних до відповідальності, без права втручання в оперативну та господарську діяльність піднаглядних об'єктів, зміненні чи скасування актів управління [134, с. 223-224]. Але в різних науковців свої трактування, так М.С. Студенікіна розуміє під наглядом звужений контроль, однак звужений лише у сфері свого застосування [135, с. 25]. У свою чергу на думку Є. Старостяга, адміністративний нагляд є різновидом надвідомчого контролю і виконує службову функцію щодо нагляду взагалі [136, с. 19].

У даній ситуації також заслуговує на увагу визначення поняття «державний нагляд» – вид державного контролю із забезпечення законності, дотримання спеціальних норм, виконання загальнообов'язкових правил, що містяться в законах і підзаконних актах. Здійснення державного нагляду передбачає постійний, систематичний нагляд спеціальних державних органів за діяльністю не підпорядкованих їм органів або осіб із метою виявлення порушень законності. Органи державного нагляду, які наділені надвідомчими повноваженнями, у межах своєї компетенції можуть застосовувати заходи впливу щодо об'єктів нагляду. До повноважень державних органів, що здійснюють нагляд, належать запобігання правопорушенням, їх припинення та притягнення винних осіб до відповідальності [137, с. 140]. Тож нагляд органів публічної адміністрації включає в собі превентивну діяльність та профілактичну, використовується з метою виявлення правопорушень, під час якого можуть бути використані заходи впливу відповідно до компетенції означених органів.

У теорії адміністративного права справедливо наголошують, що адміністративний нагляд і надвідомчий контроль здійснюється не за всіма аспектами діяльності піднаглядних і підконтрольних об'єктів, а тільки за певними її видами і за колом питань, що нормативно встановлені. Основними цілями контрольної діяльності Ю.М. Козлов і Д.М. Овсянко називають забезпечення дотримання законодавства органами виконавчої

влади і їхніми посадовими особами, доцільне й економічне витрачання коштів, підтримку ефективності державного регулювання. Запропоноване визначення не уточнює сферу, у межах якої виникають контрольні правовідносини, проте містить важливу ознаку поняття «контроль». На думку вчених, предметом контролю є не тільки законність, але й «доцільність» діяльності органів державного управління. Л.І. Сопільник стверджує, що дана ознака має принципове значення для розмежування понять «нагляд» і «контроль» [138]. При цьому дуже важко визначити конкретні ознаки, за якими розмежовуються такі поняття, як «контроль» і «нагляд». Так одні автори дотримуються думки, що наглядова діяльність є особливим видом контролю, який здійснюється в спеціальній сфері (або різновидом надвідомчого контролю). Інші – взагалі відкидають наявність такого самостійного способу охорони, як адміністративний нагляд [139, с. 14]. Цілком погоджуємось, контроль – це функції органів публічної адміністрації, нагляд – це також функція органів публічної адміністрації із забезпечення законності у вигляді постійного, систематичного контролю за виконанням та додержанням спеціальних норм і правил у певній галузі.

На автотранспорті є також своя система управління безпекою дорожнього руху, яка визначає основні організаційні, нормативні, технічні й інші заходи, які проводяться протягом року для гарантування безпеки дорожнього руху.

У принципі питання контролю та нагляду у сфері безпеки дорожнього руху у тій чи іншій мірі вивчали такі вчені, як М.М. Долгополова, В.В.Мисливий, П.В. Стефаненко, Г.В.Галімшина, Т.О.Гуржій, А.О. Собакарь, М.А. Микитюк, А.М. Подоляка, А.В. Гаркуша, Я.І. Хом'як, С.Ф. Денисюк та ін. Науковцями розглядалися різні аспекти контрольно-наглядової системи на транспорті, характеристика їхніх повноважень, форм і методів діяльності при забезпеченні безпечного пересування автошляхами. Проте в сучасній вітчизняній науці контроль та нагляд у сфері дорожнього руху як гарантію безпеки дорожнього руху ніким розглянуто ще не було.

Головною метою даного підрозділу є характеристика важливих аспектів діяльності контролюючих і наглядових органів у галузі дорожнього руху, перш за все як гарантій безпеки для всіх його учасників.

Зрозуміло, що досягнути зменшення ДТП неможливо без широкого використання заходів контрольно-наглядового характеру. Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху – це особлива сфера суспільних відносин, адже в цьому процесі бере участь велика кількість осіб, водночас контроль і нагляд у сфері дорожнього руху також мають свою специфіку.

Контроль виступає як превентивний захід, за допомогою якого, як вважає М.А. Микитюк, справляється запобіжний вплив, створюються умови, за яких виключається можливість участі в дорожньому русі транспортних засобів, водіїв, які не відповідають вимогам норм безпеки, та використання для руху ділянок вулично-шляхової мережі з негативними характеристиками [38, с. 103].

Контроль застосовується у сфері дорожнього руху з метою зменшення динаміки дорожньо-транспортних пригод, його завданням є вплив на результати діяльності органів публічної адміністрації щодо гарантування безпеки дорожнього руху. Державний контроль за безпекою дорожнього руху відповідатиме своєму призначенню, якщо він буде своєчасним і об'єктивним, спрямованим на кінцевий результат; організація його проведення та процедура здійснення не заважатимуть роботі контрольованих суб'єктів і відбуватиметься в чітко встановлених межах, при цьому дієвість досягатиметься не кількістю перевірок, а реальним забезпеченням виконання поставлених завдань [140, с. 351].

Публічне адміністрування – це соціальне явище, якому притаманні такі принципи, як законність, та в першу чергу координується насамперед, адміністративно-правовими нормами. Контроль при цьому має особливе значення. Його характеризують як складову частину (елемент) управління, що забезпечує систематичну перевірку виконання Конституції, законів України, інших нормативних актів, додержання дисципліни і правопорядку

та полягає у втручанні контролюючих органів в оперативну діяльність підконтрольних органів, даванні їм обов'язкових для виконання вказівок, припиненні, зміні чи скасуванні актів управління, вжитті заходів примусу щодо підконтрольних органів [134, с. 223-224].

Також ще один важливий принцип, на якому повинна базуватися діяльність органів публічної адміністрації, це об'єктивність. Принцип об'єктивності полягає в реальній оцінці ситуації, яка склалася у сфері державного управління безпекою дорожнього руху, можливості зіставлення її з поставленими перед системою уповноважених державних органів завданнями, визначенням потреби втручання у сферу дорожнього руху. Об'єктивність контролю полягає в точному вивченні фактів і документів, заслуховуванні пояснень, проведенні аналізів, вимірів, зіставлень, виявлення порушень, недоліків [141, с. 129].

Контроль та нагляд у сфері дорожнього руху спрямовані на забезпечення дотримання вимог законодавства України про дорожній рух. Цю функцію в той чи інший спосіб виконує більша частина суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху. Нагляд за дорожнім рухом транспорту та пішоходів здійснюється через безпосередній контроль за дотриманням усіма учасниками дорожнього руху Правил дорожнього руху. Контроль та нагляд може здійснюватися у двох напрямках: нагляд, що виконується безпосередньо в процесі руху, і нагляд, що впливає на якість компонентів, які складають дорожній рух, а саме контроль за дотриманням правил, стандартів і норм організаціями, які експлуатують дороги і транспортні засоби або є власниками доріг тощо [142, с. 90].

Досліджуючи сутність і значення державного контролю у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, А.О. Собакарь дійшов висновку, що державний контроль у сфері гарантування безпеки дорожнього руху слід розуміти як спеціальну діяльність уповноважених органів, їхніх підрозділів (посадових осіб), спрямовану на підвищення рівня захищеності учасників дорожнього руху від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків,

запобігання порушенням вимог законодавства про дорожній рух, їх виявлення та припинення, а також застосування до винних осіб заходів державного примусу [143, с. 73].

Маємо зазначити, що сутність нагляду за станом доріг як виду державної адміністративно-правової діяльності впливає із завдань законодавства в галузі дорожнього руху, зокрема Закону України «Про дорожній рух», повноважень поліції, закріплених у Законі України «Про Національну поліцію», положень Кодексу України про адміністративні правопорушення і містить комплекс організаційно-правових заходів, які фактично включають нагляд не лише за станом, а й за проектуванням, будівництвом автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, штучних споруд, об'єктів, які розташовані в межах ліній відводу (червоних ліній міста), реагування на факти порушень, притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності тощо.

З усього впливає, що головною метою контролю та нагляду за станом доріг є забезпечення безпеки всіх учасників дорожнього руху, незалежно від того, ким вони є: водії, пасажери чи пішоходи.

Доречно буде виділити основні принципи діяльності суб'єктів контролю та нагляду у сфері гарантування безпеки дорожнього руху: законність і доцільність; об'єктивність; гласність; своєчасність.

До функцій суб'єктів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху під час контрольно-наглядової діяльності належать:

- робота з підприємствами, організаціями у вирішенні питань дотримання дорожніми, будівельними, комунальними, залізничними та іншими організаціями законів, правил, нормативів та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху при проектуванні, будівництві, реконструкції та ремонті автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та дорожніх споруд, а також при розробленні та введенні в дію генеральних планів, проектів планування та забудови населених пунктів;

- проведення вибірових перевірок виконання організаціями робіт із будівництва, реконструкції та ремонту автомобільних шляхів;
- розгляд та підготовка письмових висновків проектів будівництва, реконструкції та ремонту автомобільних шляхів, проектів генеральних планів, планів детального планування, проектів забудови міст та інших населених пунктів;
- підготовка матеріалів до інших інстанцій щодо стану утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та дорожніх споруд, розроблення проектів рекомендацій із питань покращання нагляду за станом доріг, вулиць, залізничних переїздів;
- робота щодо узгодження умов і режимів перевезення небезпечних, надгабаритних та великовагових вантажів тощо.

У свою чергу до системи суб'єктів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху, які виконують функцію нагляду й контролю за безпекою дорожнього руху та забезпечують безаварійне функціонування дорожньо-вуличної мережі, можна віднести структурні підрозділи Національної поліції, посадових осіб інших спеціальних підрозділів, діяльність яких безпосередньо впливає на стан безпеки дорожнього руху. Адже адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху залежать від спеціально уповноважених осіб, відповідальних за функціонування дорожнього руху. Зазначені гарантії забезпечуються шляхом регулювання, нагляду та контролю за рухом водіїв, пішоходів, велосипедистів та інших учасників дорожнього руху. Також для безпечного пересування важливі стан та обладнання доріг дорожньою розміткою, дорожніми знаками, світлофорами та іншими засобами технічного регулювання, чим займаються працівники спеціальних монтажно-експлуатаційних підрозділів та інших муніципальних служб. Так, за даними Управління безпеки дорожнього руху України, впродовж 2015 р. відбулося 153217 дорожньо-транспортних пригод, в яких загинуло 4483 людини. За період із 01.01.2016 до 31.03.2016 в

Україні скоєно 28382 дорожньо-транспортні пригоди, із них 71 дорожньо-транспортна пригода скоєна за умов незадовільного стану вулиць [144].

Необхідно зауважити, що контрольно-наглядові правовідносини у сфері гарантування безпеки дорожнього руху обов'язково повинні завершуватися реалізацією владних повноважень суб'єктів спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху.

С.М. Гусаров вважає, що серед усіх державних органів, які мають повноваження щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, Державна автомобільна інспекція МВС України посідала особливе місце у зв'язку з тим, що законодавство покладало на неї найширший обсяг повноважень у цій сфері [145, с. 228]. Раніше нагляд за дорожнім рухом здійснювали інспектори ДПС. Також до нагляду за дорожнім рухом залучалися інші посадові особи ДАІ і працівники інших підрозділів органів внутрішніх справ після ретельного інструктажу. При виконанні своїх службових обов'язків ДПС виконувало покладені на неї завдання в тісній взаємодії з іншими підрозділами органів внутрішніх справ, Міністерства оборони, службою безпеки руху автотранспортних підприємств, іншими державними і громадськими організаціями, діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпеки дорожнього руху, а також із трудовими колективами і населенням.

Контроль за водіями транспортних засобів Міністерства оборони, Служби безпеки України, Міністерства внутрішніх справ, військових частин і підрозділів здійснюється службою тільки в частині дотримання ними Правил дорожнього руху відповідно до наказу МВС України № 77-2009 [146, с. 19-20]. Відповідно до п.12.2 наказу МВС України від 27.03.2009 № 111 «Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів ДПС ДАІ МВС» нагляд за дорожнім рухом здійснювався з використанням транспортних засобів чи в пішому порядку [147, с. 20].

Основними завданнями підрозділів Державтоінспекції було забезпечення особистої безпеки учасників дорожнього руху; забезпечення

безпеки дорожнього руху взагалі; охорона громадського порядку на автошляхах, запобігання та припинення правопорушень на них тощо.

Значною є роль суб'єктів спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху в контролі за перевезенням небезпечних вантажів. Найбільш важливим є екологічний аспект перевезень небезпечних вантажів. Інциденти, що виникають під час їх перевезень, спричиняють загибель і захворювання людей, тварин, забруднення навколишнього середовища, ушкодження транспортних засобів і руйнування доріг, промислових об'єктів, житлових будинків. Економічний збиток від цього може скласти мільйони гривень, а соціальний збиток, викликаний загибеллю людей, знищенням природних ресурсів і національних багатств країни, – незлічимий. Щорічно в Україні перевозиться близько 900 млн. т вантажів (також і небезпечних), із них залізничним транспортом – близько 60 %, автомобільним – 26 %, річковим і морським – 14 %. Небезпечні вантажі складають понад 15 % від загальної кількості перевезених вантажів. Рівень загроз виникнення інцидентів із ними є досить високим [148, с. 7].

Наразі кожна п'ята дорожньо-транспортна пригода, як запевняє А.В. Гуржій, зумовлена порушеннями правил перевезення небезпечних вантажів та проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів, стає причиною загибелі або травмування людей. За цим показником вони входять до числа найбільш небезпечних адміністративних проступків на транспорті. Невиконання правил перевезення небезпечних вантажів та недотримання або недбале виконання належних вимог при цьому призводить до серйозних дорожньо-транспортних пригод [149, с. 1]. Тож у даному випадку контроль та нагляд за перевезенням небезпечних вантажів та пересуванням великогабаритних і великовагових транспортних засобів доводить доцільність роботи суб'єктів спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху в цьому випадку: оберігаючи та попереджаючи від потенційно небезпечних ситуацій усіх учасників дорожнього руху.

Охорона атмосферного повітря від забруднення забезпечується суб'єктами спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху під час здійснення нагляду за технічним станом автотранспорту. У випадку несправності транспортних засобів, що негативно впливають на природу, працівники спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху, вправі заборонити подальшу їх експлуатацію. Аналогічний характер правового реагування має нагляд спеціальних органів публічної адміністрації, що забезпечують безпеку дорожнього руху, за технічним станом автотранспортних засобів із метою недопущення їх експлуатації в разі створення ними шуму, що перевищує норми. Ураховуючи той фактор, що близько 80 % акустичного забруднення в містах створюють автотранспортні засоби, то зрозуміло, наскільки важливою є роль спеціально уповноваженого державного органу, який забезпечує безпеку дорожнього руху в цьому напрямку [150, с. 99].

Із метою контролю в галузі охорони атмосферного повітря в Україні двічі на рік проводиться операція «Чисте повітря». Метою акції є зниження викидів в атмосферу шкідливих речовин, що містяться у відпрацьованих автомобільних газах. У період проведення операції інспектори контролюють автотранспортні підрозділи підприємств, що здійснюють експлуатацію, ремонт та обслуговування автомобілів. Контроль вмісту шкідливих речовин у відпрацьованих газах автомобілів проводиться відповідно до вимог чинних стандартів. Аналіз порушень природоохоронного законодавства на автотранспортних підприємствах свідчить, що більшість порушень допускається внаслідок відсутності приладів для контролю димності та вмісту вуглеводнів у відпрацьованих газах, скорочення штатів відомчих екологічних служб, експлуатації застарілого автомобільного парку, а також внаслідок недбалого ставлення керівників окремих підприємств до природоохоронної роботи в цілому. Контроль здійснюється співробітниками спеціального органу публічної адміністрації, що забезпечує безпеку дорожнього руху спільно з представниками екологічних інспекцій [151].

Із метою вдосконалення порядку проведення операцій «Чисте повітря» у своїй монографії С.В. Ворушило та А.О. Собакарь вважають за доцільне нормативно врегулювати всі аспекти проведення такого заходу та прийняти відповідне Типове положення про проведення операції «Чисте повітря» [152, с. 148].

На сьогодні ми бачимо взаємодію таких спеціальних органів публічної адміністрації, що забезпечують безпеку дорожнього руху, як відділ управління превентивної діяльності Національної поліції, патрульна поліція, Державна автомобільна інспекція, Державна інспекції України з безпеки на наземному транспорті тощо. Так служби разом проводять на автомобільних дорогах місячники з безпеки дорожнього руху. У рамках цих заходів посилюється контроль та нагляд за безпекою автомобільних перевезень під час здійснення пасажирських перевезень автобусами. Також представники державних служб стежать за дотриманням автомобільними перевізниками вимог безпеки під час виконання нерегулярних, регулярних і спеціальних пасажирських перевезень. Зокрема, під час перевірок особлива увага приділяється перевезенням організованих груп дітей до місць оздоровлення та відпочинку.

Крім того, інспекції постійно проводять наради з автоперевізниками щодо необхідності додаткових інструктажів із водіями про дотримання вимог Положення про робочий час та час відпочинку, інших нормативно-правових актів із питань безпеки перевезень [153].

На сьогодні головні функції контролю та нагляду на дорогах покладено на Національну поліцію України, а саме на патрульну поліцію.

Патрульна поліція визнана одним із ключових суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху. Основні функції дорожньої поліції полягають у здійсненні нагляду за дотриманням правил дорожнього руху, оформленні матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, вжитті профілактичних заходів, наданні допомоги учасникам дорожнього руху [154, с. 232]. Наступною головною функцією

згаданого підрозділу є контролююча. У законі України «Про Національну поліцію» усі завдання, обов'язки, основні та додаткові повноваження щодо забезпечення безпеки дорожнього руху прописані взагалі, виходячи від загальних завдань поліції. Наразі в українському законодавстві відсутні будь-які норми, інструкції чи приписи щодо контрольно-наглядової діяльності патрульної поліції, яка є підрозділом Національної поліції та входить до структури Міністерства внутрішніх справ України. Ми вважаємо за необхідне схвалення та затвердження Інструкції про контрольно-наглядову діяльність патрульної поліції.

Нагляд за станом доріг спеціальних органів публічної адміністрації, які забезпечують безпеку дорожнього руху, – це особливий вид правоохоронної діяльності спеціальних підрозділів України, який полягає в систематичному й безпосередньому спостереженні за дотриманням державними органами, проектними організаціями, підприємствами, установами та організаціями різних форм власності, посадовими особами, громадянами чинного законодавства України про дорожній рух, вимог державних стандартів і будівельних норм під час проектування, будівництва, реконструкції, ремонту та утримання доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх інженерних споруд, об'єктів пришляхового сервісу, малих архітектурних форм, реклами, засобів регулювання дорожнього руху та реагуванні у межах наданих законодавством повноважень на факти їх порушень для гарантування безпеки дорожнього руху [155, с. 15].

Контроль та нагляд за забезпеченням безпеки дорожнього руху – робота з технікою, фіксація обставин ДТП, порушень правил дорожнього руху, регулювання складних і завантажених автомобільних потоків, пошук викраденого транспорту. Для такої діяльності необхідне постійне оновлення та модернізація службового технопарку, а це не тільки патрульні авто чи машини для супроводу, це сучасна комп'ютерна техніка, бази даних, фото- і відеоапаратура, засоби зв'язку, спеціальні пристрої для зупинки транспорту, вимірювачі швидкості, навігаційне обладнання тощо.

Наразі відбувається технічне переоснащення підрозділів спеціальних органів публічної адміністрації, які забезпечують безпеку дорожнього руху: запроваджуються новітні системи нагляду за дорожнім рухом та розшуку викрадених автомобілів, реєстрації транспорту, діагностичне устаткування тощо. Адже головна мета – зниження рівня аварійності, який у державі ще зависокий.

Некваліфікований робітник будь-якої галузі не може гарантувати безпеку, не маючи потрібної, повної інформації та певних знань у своїй сфері. У свою чергу нагляд за законністю діяльності спеціальних органів публічної адміністрації, які гарантують безпеку дорожнього руху, здійснюється органами державної влади й управління.

Надаючи характеристику контролю та нагляду, ми не можемо оминати і такий вид контролю, як громадський. Так, відповідно до ст. 13 Закону України «Про дорожній рух» [7], об'єднання громадян і громадяни мають сприяти державним органам у здійсненні заходів щодо безпеки дорожнього руху. Міністерства, інші центральні органи державної виконавчої влади та об'єднання зобов'язані враховувати пропозиції об'єднань громадян і громадян із питань безпеки дорожнього руху. Громадський контроль – гарантія законності у правоохоронній діяльності, також і адміністративної.

Як уже було зазначено, гарантію визначають як систему умов, засобів і способів, які забезпечують усім і кожному рівні правові можливості для виявлення, набуття та реалізації своїх прав та свобод [156, с. 80]. У теорії права визначено гарантії законності правопорядку як сукупність об'єктивних і суб'єктивних умов та спеціальних засобів (заходів), спрямованих на забезпечення та охорону (захист) режиму законності і правопорядку. Гарантії законності і правопорядку поділяють на загальні і спеціальні (юридичні) [157, с. 399]. Громадський контроль як гарантія законності в правоохоронній діяльності – умови надійності становища всіх суб'єктів правоохоронної діяльності, забезпечення сприятливого й ефективного здійснення суб'єктами відповідних правоохоронних дій. У зв'язку із цим

громадський контроль можна розглядати як юридичну гарантію законності, тобто як сукупність умов, засобів, організаційно-правових заходів, безпосередньо спрямованих на забезпечення законності правоохоронної діяльності [158, с. 44].

Громадський контроль, що здійснюється у сфері дорожнього руху, є спеціальним видом діяльності. Він забезпечує ефективність діяльності державних органів у зазначеній сфері.

Підтримуємо позицію С.Ф. Денисюка, який говорить, що повноваження суб'єктів громадського контролю за адміністративною діяльністю правоохоронних органів у сфері гарантування безпеки дорожнього руху, слід систематизувати за такими напрямками: удосконалення системи підготовки водіїв, розвиток і вдосконалення профілактичної діяльності з пішоходами та дітьми, підвищення рівня інформаційного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху, удосконалення системи організації й управління дорожнім рухом та контролю за виконанням Правил дорожнього руху, підвищення безпеки пасажирських перевезень, удосконалення організації дорожнього руху в містах [159, с. 232-233].

Таким чином, до контрольно-наглядових спеціальних органів публічної адміністрації, що забезпечують безпеку дорожнього руху та відповідають за безпечне пересування автошляхами нашої країни, належать державні органи влади, їхні службові і посадові особи. Основним «контролером» виступає на дорозі Державна автомобільна інспекція (до 31 грудня 2016 року відповідно до перехідних положень Закону України «Про Національну поліцію») та патрульна поліція, на яких покладається найбільший комплекс завдань щодо гарантування безпеки під час контролю та нагляду за дорожнім рухом.

У межах своєї компетенції патрульна поліція здійснює функції, реалізує повноваження, використовує форми й методи діяльності щодо створення умов для безпечного пересування автошляхами країни. Порядок

організації і діяльності контрольно-наглядових органів у сфері дорожнього руху регламентується Конституцією і законами України та деталізується підзаконними нормативно-правовими актами. Водночас, попри визначення в нормативних актах органів і завдань щодо контролю й нагляду у сфері забезпечення дорожнього руху, ця система потребує вдосконалення та поправок щодо своїх функцій.

Зауважимо ще раз, що основними функціями контрольно-наглядової діяльності, які гарантують безпеку дорожнього руху є запобігання, припинення та своєчасне виявлення правопорушень на автотранспорті.

Основною метою контролю має стати спостереження за виконанням управлінських рішень та своєчасне виявлення відхилень від вимог безпеки на автошляхах нашої держави для оперативного вжиття ефективних заходів щодо їх усунення. Контроль потрібен також для перевірки виконавської дисципліни на всіх рівнях системи управління безпеки дорожнього руху. Він повинен забезпечуватися здебільшого шляхом здійснення перевірок – комплексних, цільових та оперативних.

Після проведеного аналізу під контролем у сфері дорожнього руху ми пропонуємо розуміти діяльність суб'єктів спеціальних органів публічної адміністрації, які забезпечують безпеку дорожнього руху з метою перевірки, запобігання, припинення чи протидії небажаним наслідкам, у вигляді дорожньо-транспортних пригод, відповідно до нормативно-правових документів у цій галузі для гарантування безпеки дорожнього руху. У свою чергу, нагляд у сфері дорожнього руху – діяльність спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху із забезпечення законності у вигляді постійного, систематичного виконання та додержання спеціальних норм, правил у зазначеній галузі, які гарантують безпеку під час дорожнього руху. Аналіз підтверджує, що контроль і нагляд у сфері гарантування безпеки дорожнього руху є адміністративно-правовими гарантіями безпеки дорожнього руху, а саме контрольно-наглядовими гарантіями.

Аналіз адміністративного контролю й нагляду у сфері дорожнього

руху дає нам підстави виокремити головне завдання, яке притаманне контрольно-наглядовим органам у зазначеній галузі, – це охорона суспільних відносин, а також сформулювати визначення контрольно-наглядових гарантій у сфері забезпечення дорожнього руху. Так контрольно-наглядові гарантії у сфері забезпечення дорожнього руху – це особливий вид організаційно-правових запобіжних заходів і методів, що здійснюються у сфері дорожнього руху та реалізуються за умов законності й доцільності діяльності спеціально уповноваженого контрольно-наглядового органу публічної адміністрації з метою забезпечення безпеки дорожнього руху в межах установлених законодавством норм.

Доцільно класифікувати контрольно-наглядові гарантії у сфері гарантування безпеки дорожнього руху за такими критеріями:

- 1) за часом проведення на: постійні і періодичні;
- 2) за ступенем втручання у сферу дорожнього руху на: непрямі (опосередковані) і прямі (безпосередні);
- 3) за простором здійснення: із використанням технічних засобів і спеціальних приладів; безпосередньо працівниками спеціального органу публічної адміністрації у сфері дорожнього руху.

Отже, досягнення належного рівня гарантування безпеки на дорожньо-вуличній мережі можливе тільки завдяки комплексному використанню всього інструментарію контролю й нагляду, і передусім відповідних форм, насамперед перевірок, патрулювань, рейдів автомобільних шляхів тощо.

Виходячи з вищевикладеного матеріалу, також зазначимо загальні принципи діяльності суб'єктів публічної адміністрації, що здійснюють контроль та нагляд у сфері дорожнього руху: публічність, системність, науковість, постійність, законність та доцільність; об'єктивність; гласність; своєчасність, дієвість.

Головною відмітною рисою контрольно-наглядових гарантій є те, що вони реалізуються виключно спеціально уповноваженими контролюючими органами публічної адміністрації у сфері дорожнього руху.

Зміст контрольно-наглядових гарантій складається з комплексу функцій, через реалізацію яких спеціальні органи публічної адміністрації у сфері дорожнього руху здійснюють управлінський вплив, досягають певної мети щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Головними функціями системи суб'єктів контрольно-наглядових гарантій у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є:

- спостереження за безпекою дорожнього руху;
- виявлення, запобігання, усунення та профілактика правопорушень у галузі дорожнього руху;
- припинення протиправної поведінки з боку порушника правил дорожнього руху;
- притягнення винних до адміністративної відповідальності.

З урахуванням зазначеного вбачається за доцільне також таке.

По-перше, створення нової концепції гарантування безпеки дорожнього руху.

По-друге, напрями державної політики країни щодо очищення влади, подолання зловживань, проведення адміністративної реформи мають бути пов'язані з антикорупційними заходами.

По-третє, розробити та запустити соціальний сайт відділу управління превентивної діяльності кожного регіону України для автовласників, громадських об'єднань та небайдужих до свого життя, комфорту учасників дорожнього руху.

На сайті надати можливість кожному громадянину публікувати питання з приводу поганого або неналежного покриття дорожньо-вуличної мережі, оснащення або відсутності дорожніх знаків на дорозі, стану переїздів із метою інформування працівників відділу управління превентивної діяльності Національної поліції в регіонах для вжиття з їхнього боку відповідно до функціональних обов'язків необхідних заходів щодо створення комфортних дорожніх умов та усунення небезпеки на дорозі.

На сайті виділити місце для посилань на інші сайти органів публічної

адміністрації, які забезпечують безпеку у сфері дорожнього руху; оприлюднювати чинні нормативно-правові акти, що регулюють діяльність у зазначеній галузі, виставляти матеріали для виховання правосвідомості у громадян країни, передбачити рубрику новин та профілактичної роботи у сфері дорожнього руху.

2.3. Адміністративна відповідальність як засіб гарантування безпеки дорожнього руху

Реалізація гарантування безпеки дорожнього руху не завжди, на жаль, здійснюється на належному рівні. Це пояснюється різними причинами: як недосконалістю правового регулювання процесу гарантування безпеки дорожнього руху, про що йшлося в попередніх підрозділах дисертаційної роботи, так і несвідомими та свідомими помилками учасників правовідносин у зазначеній сфері. Тому можна казати про те, що без існування комплексу способів покарання або розроблених механізмів, які будуть зобов'язувати учасників дорожнього руху коригувати свою поведінку, неможливе існування безпечної дороги. Іншими словами, ми говоримо про адміністративну відповідальність як засіб гарантування безпеки дорожнього руху.

Адміністративна відповідальність належить до фундаментальних інститутів адміністративного права і займає центральне місце в науці адміністративного права та системі адміністративного законодавства. Багато вчених зробили значний внесок під час розроблення проблеми поняття та реалізації адміністративної відповідальності, її сутності. В юридичному колі відповідальність у сфері дорожнього руху розглядали та аналізували В.Б. Авер'янов, Ю.П. Битяк, В.К. Колпаков, О.В. Кузьменко, О.І. Миколенко, Є.В. Додін, О.І. Остапенко, В.В. Зуй, І.П. Голосніченко, О.Ф. Андрійко, Д.М. Бахрах, В.М. Бесчастний, М.В. Коваль, А.О. Селіванов, В.К. Шкарупа, М.В. Коваль, В.С. Анджиєвський, О.М. Бандурка,

В.В. Богуцький, О.В. Гуржій, А.М. Пилипчук, О.В. Домашенко, В.В. Новікова, О.Ю. Саламанова, В.Й. Развадовський, В.В. Доненко, Г.К. Голубєва, Є.В. Циба. Серед останніх наукових досліджень необхідно згадати праці Пархоменка П.І. «Адміністративна відповідальність за вчинення правопорушень, пов'язаних із керуванням транспортними засобами», Ю.С. Коллера «Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху», Р.І. Михайлова «Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах», Т.М. Тимчишина «Адміністративно-правові заходи протидії правопорушенням, що вчиняються на залізничному транспорті». Однак при всіх запропонованих та запроваджених інноваціях у цьому напрямі жоден науковець не визначав адміністративну відповідальність як засіб гарантування безпеки під час руху. До того ж інститут адміністративної відповідальності потребує постійного вдосконалення у зв'язку з потребою часу.

Попередній аналіз наукових досліджень, присвячений питанням безпеки дорожнього руху, а також проблемам забезпечення безпеки у сфері дорожнього руху, дозволяє дійти висновку, що адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху можуть бути представлені інститутом адміністративно-юрисдикційних органів та інститутом адміністративної відповідальності.

Відповідальність загалом розглядають у двох аспектах: позитивному (перспективному) і негативному (ретроспективному). Науковців, які розглядають питання відповідальності у публічному праві, умовно поділяють на дві групи: прихильників лише негативної відповідальності та прихильників відповідальності «двохаспектної», що включає як негативну, так і позитивну відповідальність [160, с. 28-29].

Юридична відповідальність – це різновид негативної відповідальності. Реагування держави в особі посадових осіб чи органів на правопорушення та

обов'язок правопорушника зазнавати несприятливих наслідків [161, с. 90].

Різновидом ретроспективної юридичної відповідальності є адміністративна відповідальність, під якою деякі науковці розуміють покладання на порушників загальнообов'язкових правил, що діють в управлінні та в інших сферах, адміністративних стягнень, котрі спричиняють для цих осіб обтяжливі наслідки майнового чи морального характеру [162, с. 184].

О.Д. Карпенко зазначає, що інститут адміністративної відповідальності є системно-комплексним явищем, у межах якого діалектично поєднуються два види відповідальності: позитивна, що пов'язана з профілактикою адміністративних деліктів, і негативна, що пов'язана з правоохоронною діяльністю, яка є різновидом адміністративної діяльності. Водночас названі два види відповідальності мають єдину мету – забезпечення охорони правопорядку [163, с. 56].

Залежно від концептуального підходу відповідальність трактують по-різному, надаючи цьому поняттю і явищу різних функціональних відтінків. Єдине, у чому сходяться науковці та практики, як запевняє О.М. Балинська, це те, що відповідальність є одним із фундаментальних концептів соціальних міжсуб'єктних відносин. Але й у такій, здавалося б, чітко регламентованій сфері суспільного життя, як правові відносини, різняться способи сприйняття юридичної відповідальності: від кари Божої та відновлення суспільної рівноваги до державного примусу та юридичного обов'язку правопорушника [164, с. 281-282].

У чинному законодавстві не визначено поняття «адміністративної відповідальності», але науковці пропонують різні тлумачення.

А.Т. Комзюк стверджує, що адміністративна відповідальність становить особливий вид юридичної відповідальності, їй властиві всі ознаки останньої [165, с. 5].

Д.М. Бахрах визначає адміністративну відповідальність як засіб адміністративного примусу до виконання вимог права, що містить осуд діянь

правопорушника державою та суспільством. Такої ж думки і Ю.П. Битяк, який зазначає, що адміністративна відповідальність має три суттєві ознаки: адміністративний примус, державний осуд, несприятливі наслідки для правопорушника [166, с. 10, 16-21; 167, с. 56-57]. С.Л. Дембіцька та В.І. Загуменник сходяться в тому, що адміністративна відповідальність – це примусове, із додержанням установленої процедури, застосування правомочним суб'єктом передбачених законодавством за вчинення адміністративного проступку заходів впливу [168, с. 122; 169, с. 71].

Р.І. Михайлов, досліджуючи дане питання, розглядає у своїх працях адміністративну відповідальність у сфері гарантування безпеки дорожнього руху як відповідальність водіїв транспортних засобів, інших учасників дорожнього руху, а також посадових осіб, які забезпечують безпечну експлуатацію транспорту, доріг і шляхових споруд, за порушення правил дорожнього руху, експлуатації транспорту і шляхів, виражену в застосуванні до винних осіб установлених законом адміністративних стягнень уповноваженими на те органами (посадовими особами) на підставах і в порядку, передбачених нормами адміністративного права [170, с. 6].

Ю.С. Коллер запропонував під адміністративною відповідальністю за правопорушення у сфері дорожнього руху розуміти застосування до осіб, які вчинили адміністративні правопорушення, що посягають на стан захищеності життя, здоров'я людей, їхніх інтересів, а також інтересів інших осіб під час переміщення людей та вантажів механічними транспортними засобами, а також людей без транспортних засобів по дорогах, адміністративних стягнень, що спричиняють для цих осіб негативні наслідки майнового, морального, особистісного чи іншого характеру та накладаються уповноваженими на те органами чи посадовими особами на підставах і в порядку, встановлених нормами адміністративного законодавства [171, с. 5].

Науковці надають дуже схожі тлумачення поняття «адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері дорожнього руху» та роблять наголос на норми адміністративного законодавства й діяльність

уповноважених органів у цій галузі, які у свою чергу мають гарантувати безпеку дорожнього руху.

Із наведених визначень та трактувань ми розуміємо під адміністративною відповідальністю у сфері дорожнього руху примусове застосування заходів впливу, передбачених законодавством, до винних осіб у вигляді адміністративних стягнень правомочними суб'єктами відповідно до норм адміністративного права.

Адміністративна відповідальність – це вид юридичної відповідальності фізичних і юридичних осіб, який виражається в застосуванні уповноваженими державою публічними органами (їх посадовими особами) певного виду адміністративного примусу – адміністративного стягнення (адміністративної санкції) [172, с. 161].

В.К. Колпаков називає адміністративну відповідальність одним з охоронних (захисних) правових механізмів, до яких також належать запобігання і припинення правопорушень, поновлення порушених прав тощо. При цьому, на його думку, адміністративна відповідальність відрізняється від інших охоронних інститутів методом охорони регулятивних відносин, оскільки не тільки охороняє в специфічний для неї спосіб регулятивні норми і відповідні їм правовідносини, але й гарантує дію інших охоронних правових інститутів [173, с. 26-30]. Також науковець говорить про те, що правові норми, які регулюють відповідальність за адміністративні (правопорушення) проступки, визначаються як інститут адміністративної відповідальності, який у свою чергу розглядається як складова частина адміністративного права, а правові відносини, що виникають у сфері відповідальності за вчинення адміністративних правопорушень, автоматично сприймаються як складова предмета адміністративного права [174, с. 21].

Отже, адміністративна відповідальність – правовий охоронний механізм, що функціонує через діяльність органів публічної адміністрації, які наділені правом застосовувати до правопорушників відповідно до своїх

повноважень примусові заходи впливу з метою запобігання та припинення правопорушень.

Ряд дослідників визначає адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху як один із важливих правових інститутів, що служить цілям виховання та покарання правопорушників, відновленню правопорядку та запобігання новим правопорушенням [9, с. 69].

Аналізуючи стан адміністративно-правових досліджень із питань відповідальності за делікти на транспорті О.В. Гуржій констатував: «...У сучасних суспільно-економічних умовах провідним засобом забезпечення безпеки дорожнього руху є адміністративна відповідальність. Саме з нею пов'язуються основні напрями протидії дорожньо-транспортним деліктам, профілактики злочинів проти безпеки дорожнього руху, запобігання аварійності й травматизму. Саме адміністративна відповідальність гарантує стабільність правовідносин у сфері вантажно-пасажирських перевезень і саме вона забезпечує їх захист від протиправних посягань. Зважаючи на це, питання відповідальності за адміністративні делікти проти безпеки дорожнього руху перебувають у центрі загальної уваги. Жоден інший правовий аспект транспортної безпеки не вивчається настільки ретельно, не обговорюється настільки жваво та не набув настільки великого резонансу...» [175, с. 62].

В.В. Доненко переконливо доводить, що запорукою підвищення ефективності адміністративних стягнень має слугувати не стільки нагнітання репресивного тиску, скільки якість правової регламентації, одноманітність правозастосування, довершеність адміністративної процедури, високий рівень правосвідомості учасників дорожнього руху та суб'єктів юрисдикційних повноважень [175, с. 61, 176, с. 108-112].

Аналізуючи погляди дослідників, наведемо своє розуміння адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху: це засіб гарантування учасникам дорожнього руху безпечного пересування вулично-

дорожньою мережею за умов виконання та дотримання ними встановлених норм адміністративного права.

Зміст адміністративно-правових гарантій у сфері безпеки дорожнього руху залежить від точного нормативного визначення в законах сутності та підстав адміністративної відповідальності.

Залежно від мети застосування адміністративну відповідальність у сфері дорожнього руху можна розглядати:

- як засіб, який спрямовано на припинення або запобігання протиправній поведінці осіб, які беруть участь у дорожньому русі (ст. 130 ч.1 КУпАП прописує, що керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їхню увагу та швидкість реакції, а також передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а також відмова особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції тягне за собою адміністративну відповідальність у вигляді штрафу або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від 1 до 2 років, або адміністративний арешт на строк від 7 до 10 діб. Один із дієвих засобів – це відсторонення, позбавлення права керування з метою запобігання ймовірним сумним наслідкам – запобіжний захід);

- як засіб, який спрямовано на забезпечення виконання приписів (у ст. 122 ч. 5 КУпАП йдеться про порушення вимог законодавства щодо встановлення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв, як наслідок адміністративна відповідальність у вигляді штрафу з конфіскацією спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв);

- як засіб, який спрямовано на створення належних та безпечних умов

для всіх учасників дорожнього руху (у ст. 123 КУпАП прописані правила проїзду залізничних переїздів, порушення цих приписів умисно або з необережності спричиняє адміністративну відповідальність, у деяких випадках – і кримінальну; у ст. 128-1 КУпАП йдеться про порушення або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху, іншими словами, спеціально уповноважений державний орган контролює стан влаштування та експлуатації дорожньо-вуличної мережі, при виявленні недоліків в утриманні шляхів, вулиць і шляхових споруд видаються приписи відповідальним посадовим особам із вимогами усунення виявлених порушень).

Таким чином, засоби адміністративної відповідальності у сфері дорожнього руху за метою застосування можна поділити на такі, що спрямовані на:

- припинення або запобігання протиправній поведінці;
- забезпечення виконання приписів;
- створення належних та безпечних умов.

Дійсно, адміністративна відповідальність відіграє роль засобів гарантування безпеки дорожнього руху і несе на собі значне навантаження превентивного характеру. Вона застосовується для запобігання протиправним діям із боку учасників дорожнього руху чи їх припинення. Адміністративна відповідальність обмежує можливості негативної поведінки учасників дорожнього руху.

На жаль, адміністративна відповідальність не може розцінюватися як абсолютно дієвий інструмент. Звісно, за її допомогою неможливо досягти стовідсоткового забезпечення умов для безпечного пересування дорожньо-вуличною мережею, але, попри все, значною мірою даний засіб все ж таки виступає гарантією захисту від негативних проступків із боку ймовірних правопорушників.

Як показує світовий досвід, головним фактором у процесі зниження смертності на дорогах є жорстка законодавча база стосовно

правопорушників. Указане підтверджується й у доповіді комісії ООН із питань глобальної безпеки дорожнього руху [177]. Але чомусь у Законі України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» № 273-VIII ми бачимо тенденції щодо послаблення адміністративних стягнень.

По-перше, чомусь законодавець усім водіям дарує на початку року «бонусні бали». Так, відповідно до ст. 27-1 в КУпАП, передбачається новий вид стягнення – штрафні бали. Штрафні бали є стягненням, що накладається на громадян за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, установлені цим кодексом. Кожному громадянину, який має право керування транспортним засобом, щороку з початку року (з дня отримання права керування транспортним засобом) і до кінця року нараховується 150 балів.

У разі фіксації правопорушення у сфері гарантування безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі від загальної кількості балів громадянина, який скоїв правопорушення, вираховується кількість штрафних балів, передбачених відповідною статтею Особливої частини цього кодексу. Із цієї статті випливає, що держава офіційно узаконила, дозволила водіям порушувати правила дорожнього руху до того моменту, поки в нього не закінчатся штрафні бали. Тобто правопорушник зараз має безкарно декілька раз проїхати на червоне світло, перевищити швидкість автомобіля, проїхати на заборонний жест регулювальника тощо. Дуже сумнівно, що запроваджені штрафні бали слугуватимуть зниженню кількості дорожньо-транспортних пригод. Навпаки – такий новий вид санкцій сприятиме збільшенню випадків порушень правил дорожнього руху. До того ж не зрозуміло, чому саме 150 балів і більше того, відповідно до ч. 3 ст. 27-1 КУпАП правопорушник не буде повідомлятися про фіксацію правопорушення та про списання кількості штрафних балів. На наш погляд, це суперечить самій меті адміністративної відповідальності, яка полягає

також і в профілактиці правопорушень, запобіганні вчиненню правопорушень, вихованні особи, яка вчинила правопорушення та повазі до правил та норм законодавства країни.

Також штрафні бали надають можливість махінації для правопорушника, який, використавши всі 150 своїх «бонусів» і не бажаючи сплачувати далі штраф, звернеться до відповідних органів із заявою, наприклад, що відповідного числа за кермом автомобіля знаходився хтось із членів його сім'ї, у якого є невикористані штрафні бали. Як результат уникнути стягнення (несплата штрафу).

Також не зрозуміло, чому відповідна кількість балів нараховується лише фізичним особам. Юридичні особи також є суб'єктами відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Закон лише зазначає встановлення відповідальності юридичних осіб за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, але не вирішує комплексно питання щодо їхньої адміністративної відповідальності.

Тому ми вважаємо, що запровадження штрафних балів слугуватиме тільки зниженню дисципліни учасників дорожнього руху й відворотності правопорушників від сплати штрафів та безкарності за вчинені проступки під час дорожнього руху. На наш погляд, законодавець повинен відмовитись від такого виду стягнення, як штрафні бали.

По-друге, закон доповнює КУпАП статтею 14-2 «Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі», яка, на нашу думку, також створюватиме правову невизначеність та ще більше ускладнюватиме практичне застосування низки статей Особливої частини КУпАП, якими передбачається адміністративна відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Адже приписи ст. 14-2 КУпАП говорять, що до відповідальності за порушення будь-яких правил дорожнього руху, які

зафіксовані за допомогою фото- та відеозйомки в автоматичному режимі, притягуються особи, за якими зареєстровано транспортний засіб або які ввезли його на територію України, а не особи, які керували ним на момент учинення відповідного правопорушення. У нас немає сумнівів, що ця обставина буде не раз причиною судової тяганини. Законодавець роз'яснив, що іншого варіанту не може бути, у зв'язку з тим, що під час автовідеофіксації немає обладнання, яке б безпомилково та точно могло б установити особу правопорушника. Запровадженням у законі «презумпції вини» власника транспортного засобу (особи, за якою зареєстровано транспортний засіб) або особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, необхідно, щоб закон працював як такий. Варіантом часткового вирішення зазначеної проблеми може стати скасування (заборона) продажу транспортного засобу за генеральним дорученням. Також можна запровадити таку процедуру: якщо громадянин на сьогодні вже позбувся автомобіля, написавши генеральне доручення, він пише офіційну заяву до спеціального державного органу, надаючи відповідні підтверджуючі документи щодо здійснення такої угоди. У свою чергу ці дані перевіряються, установлюється реальний володілець транспортного засобу, а така інформація заноситься до відповідної бази даних.

По-третє, у доповненій ст. 279-2 КУпАП зазначається, що відмова особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, від виконання постанови про накладення адміністративного стягнення або її оскарження є підставою для внесення відповідних відомостей щодо іноземців та осіб без громадянства до бази даних осіб, яким згідно із законодавством України не дозволяється в'їзд в Україну, які зберігаються до виконання або скасування постанови про накладення штрафу. Аналізуючи зміст цього доповнення, виникає хибне враження, що особі буде заборонено в'їзд в Україну, яка ввезла транспортний засіб на територію України та почала оскаржувати постанову про накладення адміністративного стягнення. Ця частина потребує опрацювання з метою правильного формулювання припису.

По-четверте, у законі в ст. ст. 80, 81, 121 – 122-2, 122-4, 122-5, 123, 124, 124-1, 126, 127, 127-1, 128-1, 129, 130, 132-1, 133-1, 139, 140 КУпАП запроваджуються замість «вилки штрафів» абсолютно визначені санкції у вигляді штрафу. Законодавець обґрунтовує таку поправку економічною кризою в країні та низьким рівнем доходів громадян. Також, на думку суб'єкта права законодавчої ініціативи, такий крок виключить корупційну складову при виявленні та фіксації правопорушень і оформленні відповідних адміністративних матеріалів. А як же призначення справедливого стягнення за вчинене адміністративне правопорушення?

Негативні наслідки недотримання швидкісного режиму, як правило, залежать від того, на скільки ця швидкість була перевищена. Визначення безальтернативного розміру штрафу не може позитивно вплинути на статистику щодо тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, якщо правопорушник знає, що він сплатить однаково як за перевищення швидкості на 20 км/год., так і на 100 км/год. Як варіант, декілька разів таке перевищення швидкості буде адміністративним правопорушенням, а іншим разом може вже стати кримінально караним учинком.

Уважаємо за необхідне визначити конкретні цифри штрафних санкцій за конкретні цифри перевищень швидкісного режиму автотранспортним засобом. Також наполягаємо на збільшенні штрафних санкцій, якщо правопорушник протягом року вчиняє одне і те ж протиправне адміністративне діяння.

Зі свого боку ми зробили наголос на недоліках та суперечливих положеннях розглянутого закону, озвучили свої пропозиції щодо його вдосконалення. Але при цьому вважаємо, що не можна відмовлятися від фото- та відеофіксації правопорушень на дорогах, але за умови прийняття більш жорстоких санкцій за адміністративні правопорушення дорожнього руху. Також вважаємо за доцільне надати можливість дистанційного доступу водіям транспортних засобів до їхнього поточного балансу всіх нарахованих та сплачених штрафів (при чому не тільки за результатами автоматичної

фіксації), як варіант – аутифікація через серію, номер реєстраційного документа на транспортний засіб та ідентифікаційний номер.

Тому якщо комплексно охарактеризувати засоби адміністративної діяльності як інституту адміністративного права, то можна зауважити, що це сукупність об'єднаних спільною метою та спрямованістю регулювання нормативних приписів, які визначають види та зміст даних заходів, підстави їх застосування, порядок призначення, зміни та скасування, а також оскарження.

Правові норми, що об'єднані в інститут адміністративної відповідальності ґрунтуються на засадах законності та рівності всіх учасників дорожнього руху, забезпечення їхнього права на безпечне пересування автошляхами нашої країни.

Адміністративна відповідальність – це форма впливу на поведінку осіб, які беруть участь у дорожньому русі. Адміністративна відповідальність у сфері дорожнього руху відіграє превентивно-запобіжну роль у вигляді запобіжних та примусових засобів.

До того ж, надаючи характеристику адміністративній відповідальності у сфері дорожнього руху можна казати про те, що її наявність виконує захисну, охоронну функцію, застерігаючи від протиправної поведінки (учинення протиправних дій або протиправної бездіяльності). Але, на жаль, дана функція адміністративної відповідальності, має місце тільки у випадку правомірної поведінки учасників дорожнього руху, тому що недопустимість протиправності абсолютно гарантувати ніхто не може. Однак при цьому можна гарантувати реалізацію охоронної ознаки адміністративної відповідальності через механізм захисту у формі покарання винних.

Недисциплінованість учасників дорожнього руху найчастіше проявляється в нехтуванні ПДР. Водій повинен турбуватись не тільки про особисту безпеку, а й про безпеку інших учасників руху, стежити за їхніми діями. Кожний учасник дорожнього руху може почуватись набагато впевненіше, коли інші учасники будуть доброзичливими, готовими

виручити [178, с. 25].

Адміністративна відповідальність у сфері безпеки дорожнього руху є важливою складовою забезпечення правопорядку, що у свою чергу і слугуватиме гарантією безпечного пересування автошляхами країни.

Адміністративна відповідальність у сфері дорожнього руху – правовий охоронний механізм, що функціонує через діяльність органів публічної адміністрації, які наділені правом застосовувати до правопорушників відповідно до своїх повноважень примусові заходи впливу з метою запобігання та припинення правопорушень.

Адміністративна відповідальність у сфері дорожнього руху гарантує:

- по-перше, дію інших охоронних правових інститутів;
- по-друге, стабільність правовідносин у сфері дорожнього руху;
- по-третє, захист від протиправних посягань.

Також можна узагальнити, що адміністративна відповідальність у сфері дорожнього руху застосовується з метою: попередження, припинення, поновлення, виховання, покарання.

Доцільно також поділити засоби адміністративної відповідальності у сфері дорожнього руху за метою застосування на такі, що спрямовані на:

- припинення або запобігання протиправній поведінці;
- забезпечення виконання приписів;
- створення належних та безпечних умов.

Адміністративна відповідальність у галузі безпеки дорожнього руху є вагомим важелем у державному управлінні. При цьому існує ряд проблем, які потребують подальшого аналізу з боку науковців.

Адміністративно-правове гарантування безпеки дорожнього руху має бути визнано одним із найголовніших (пріоритетних) завдань політики держави, що полягає в удосконаленні та реалізації комплексу адміністративно-правових засобів, направлених на зниження рівня та

запобігання дорожньо-транспортному травматизму.

Наявність адміністративних стягнень за порушення приписів у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту представляє собою найголовнішу складову запобігання порушенням на автотранспорті адміністративно-правовими засобами.

Динамічність процесів, що проходять у нашій країні, потребують нового підходу до сутності адміністративної відповідальності загалом і адміністративної відповідальності за порушення у галузі дорожнього руху зокрема.

Сучасна наука адміністративного права повинна розробити основоположні теоретичні положення гарантій адміністративної відповідальності як засобу гарантування безпеки дорожнього руху, які мусять знайти своє подальше закріплення в українському законодавстві про адміністративні правопорушення.

Вищенаведений аналіз наукових позицій та поглядів із питань адміністративної відповідальності у сфері дорожнього руху надає нам можливість стверджувати, що на теперішній час одним із головних засобів забезпечення безпеки дорожнього руху виступає адміністративна відповідальність.

В одній площині з адміністративною відповідальністю знаходяться такі напрями протидії та зменшення дорожньо-транспортних пригод, як профілактика порушень проти безпеки дорожнього руху та підвищення рівня правосвідомості учасників дорожнього руху. Також наявність адміністративної відповідальності забезпечує у сфері дорожнього руху стабільність правовідносин та гарантує їх захист від протиправних посягань.

Висновки до розділу 2

Кожен учасник дорожнього руху має право розраховувати на те, що й інші учасники виконують Правила дорожнього руху, іншими словами, реалізація прав одних учасників дорожнього руху не повинна обмежувати та порушувати права інших учасників дорожнього руху. Дії або бездіяльність учасників дорожнього руху та інших осіб не повинні створювати небезпеку чи перешкоду для руху, загрожувати життю або здоров'ю громадян, завдавати матеріальних збитків.

Нормативно-правові документи, що регулюють сферу дорожнього руху слугують джерелами ідеальної моделі поведінки на дорогах, дотримання цих приписів гарантує безпеку учасникам дорожнього руху.

Запропоновано підготувати Програму підготовки нормативно-правових актів, пов'язаних із гарантуванням безпеки у сфері дорожнього руху. Це дасть можливість з'ясувати пріоритетність у цій справі. Також доречно було б провести експертизу чинних нормативно-правових актів із метою виявлення наслідків їхнього впливу на стан гарантування безпеки у сфері дорожнього руху. Слід розробити пропозиції щодо скасування актів, які вже неактуальні чи потребують внесення відповідних поправок, виходячи з вимог сьогодення. Отже, робота із цього приводу на державному рівні має бути дуже кропіткою та відповідальною.

Доведено, що нормативно-правові акти, які регулюють відносини в галузі дорожнього руху виступають гарантіями безпеки дорожнього руху. При цьому необхідною умовою нормативно-правових гарантій безпеки дорожнього руху є виконання права як засобу управління стосовно сфери дорожнього руху та його норм регулювання. Завданнями нормативно-правових гарантій безпеки дорожнього руху також є сприяння пошуку шляхів удосконалення чинних правових норм та прийняття нових, що якісно забезпечать безпеку учасників дорожнього руху.

Пропонується поділити нормативно-правові гарантії на такі, що:

- забезпечують безпеку на дорожньо-вуличній мережі;
- регламентують правила користування транспортними засобами та їх технічний стан;
- регламентують вимоги до експлуатаційного стану дорожньо-вуличної мережі;
- відповідають за дотримання правил дорожнього руху всіма його учасниками;
- направлені на профілактичну роботу у сфері дорожнього руху;
- відповідають за збереження навколишнього природного середовища;
- забезпечують безпечне перевезення пасажирів;
- відповідають за збереження та перевезення небезпечних вантажів.

Установлено, що нормативно-правові гарантії безпеки дорожнього руху:

по-перше, є сукупністю законів та підзаконних нормативних актів, які становлять нормативно-правове поле для роботи всієї системи забезпечення безпеки дорожнього руху і виконання нею свого призначення;

по-друге, є необхідними дієвими механізмами, які законодавчо закріплюють порядок реалізації гарантій безпечної свободи пересування транспортно-вуличною мережею нашої країни;

по-третє, є сукупністю норм, неоднакових за своєю юридичною силою;

по-четверте, є превентивними, зобов'язуючими, імперативними (забороняючими).

Під контролем у сфері дорожнього руху пропонується розуміти діяльність суб'єктів спеціальних органів публічної адміністрації, які гарантують безпеку дорожнього руху з метою перевірки, запобігання,

припинення чи протидії небажаним наслідкам у вигляді дорожньо-транспортних пригод, відповідно до нормативно-правових документів у цій галузі для гарантування безпеки дорожнього руху. У свою чергу, нагляд у сфері дорожнього руху – це діяльність спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху із забезпечення законності у вигляді постійного, систематичного виконання та додержання спеціальних норм, правил у зазначеній галузі, які гарантують безпеку під час дорожнього руху. Аналіз підтверджує, що контроль та нагляд у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є адміністративно-правовими гарантіями безпеки дорожнього руху, а саме контрольно-наглядовими гарантіями.

Установлено, що контрольно-наглядові гарантії у сфері забезпечення дорожнього руху – це особливий вид організаційно-правових запобіжних заходів та методів, що здійснюються у сфері дорожнього руху та реалізуються за умов законності й доцільності діяльності спеціально уповноваженого контрольно-наглядового органу публічної адміністрації з метою забезпечення безпеки дорожнього руху в межах встановлених законодавством норм.

Запропоновано класифікувати контрольно-наглядові гарантії у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за такими критеріями:

- 1) за часом проведення на постійні і періодичні;
- 2) за ступенем втручання у сферу дорожнього руху на непрямі (опосередковані) і прямі (безпосередні);
- 3) за простором здійснення: із використанням технічних засобів і спеціальних приладів і такі, що здійснюються безпосередньо працівниками спеціального органу публічної адміністрації у сфері дорожнього руху.

Головними функціями системи суб'єктів контрольно-наглядових гарантій у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є:

- спостереження за безпекою дорожнього руху;
- виявлення, запобігання, усунення та профілактика правопорушень у галузі дорожнього руху;
- припинення протиправної поведінки з боку правопорушника правил дорожнього руху;
- притягнення винних до адміністративної відповідальності.

Пропонується розробити та запустити соціальний сайт відділу управління превентивної діяльності кожного регіону України. На сайті надати можливість кожному громадянину публікувати запитання з приводу поганого або неналежного покриття дорожньо-вуличної мережі, оснащення або відсутності дорожніх знаків на дорозі, стану переїздів із метою інформування працівників відділу управління превентивної діяльності Національної поліції в регіонах для вжиття з їхнього боку відповідно до функціональних обов'язків необхідних заходів щодо створення комфортних дорожніх умов та усунення небезпеки на дорозі. Також на сайті розмістити посилання на інші сайти органів публічної адміністрації, які гарантують безпеку у сфері дорожнього руху, оприлюднювати чинні нормативно-правові акти, що регулюють діяльність у зазначеній галузі, виставляти матеріали для виховання правосвідомості у громадян країни, передбачити рубрику новин та профілактичної роботи у сфері дорожнього руху.

Доведено, що адміністративна відповідальність відіграє роль засобів забезпечення безпеки дорожнього руху і несе значне навантаження превентивного характеру. Вона застосовуються для запобігання протиправним діям із боку учасників дорожнього руху чи їх припинення. Адміністративна відповідальність обмежує можливості негативної поведінки учасників дорожнього руху.

Адміністративну відповідальність у сфері дорожнього руху визначено як систему правових положень, яка забезпечує невідворотність

покарання за адміністративні правопорушення через певний перелік засобів, способів та заходів, що існують у суспільстві і передбачені законодавством та створені для забезпечення безпеки дорожнього руху з метою запобігання правопорушенням або їх припинення.

Доцільно засоби адміністративної відповідальності у сфері дорожнього руху за метою застосування поділити на такі, що спрямовані на:

- припинення або запобігання протиправній поведінці;
- забезпечення виконання приписів;
- створення належних та безпечних умов.

Установлено, що адміністративна відповідальність у сфері дорожнього руху гарантує:

- по-перше, дію інших охоронних правових інститутів;
- по-друге, стабільність правовідносин у сфері дорожнього руху;
- по-третє, захист від протиправних посягань.

РОЗДІЛ 3.
ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ
АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ ГАРАНТІЙ БЕЗПЕКИ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ

3.1. Профілактика дорожньо-транспортних пригод як гарантія безпеки дорожнього руху

Головною причиною великої кількості аварій на автошляхах є незадовільний рівень дисципліни осіб, які беруть участь у дорожньому русі. Вочевидь, поведінка значної частини учасників дорожнього руху свідчить про ігнорування нормативно-правових актів, також і Правил дорожнього руху, порушення заходів безпеки, відсутності взаємодопомоги та поваги під час пересування дорогами. За таких умов гостро постає проблема гарантування безпеки дорожнього руху з метою збереження здоров'я та життя людей. Тому пріоритетним напрямом удосконалення гарантування безпеки дорожнього руху має бути профілактична діяльність у галузі дорожнього руху.

Причини дорожньо-транспортних пригод можуть бути різноманітними. Це, насамперед, порушення правил дорожнього руху, перевищення швидкості руху, технічні несправності автомобіля, недостатня підготовка осіб, що керують автомобілем, повільна їхня реакція, нерідко причиною аварій і катастроф стає керування автомобілем у нетверезому стані. До серйозних дорожньо-транспортних подій призводить невиконання правил перевезення небезпечних вантажів та недотримання при цьому необхідних вимог безпеки [179]. Також частою причиною дорожніх аварій є незадовільний стан доріг: відкриті люки, необгороджені та неосвітлені ділянки, де ведуться ремонтні роботи, відсутність знаків на дорогах про попередження небезпеки. Іноді причинами дорожньо-транспортних подій є

несправність сигналізації на залізничних переїздах; відсутність взаємодії «водій-пішохід» тощо.

Безпека на дорозі створюється шляхом удосконалення організації дорожнього руху та контролю за дотриманням Правил дорожнього руху. Проте головним залишається все ж таки людський фактор, а саме відповідальність учасників дорожнього руху, від яких залежить безпека на дорогах, життя інших людей та власне життя [180, 176].

Держава потребує стабілізації й реального зниження рівня правопорушень у сфері дорожнього руху. Це настановує на думку щодо необхідності створення ефективної системи запобігання правопорушенням, яка б дійсно була дієвою.

Раніше нами вже було зазначено про запобігання дорожньо-транспортному травматизму. Тепер розглянемо цю тему більш детально, адже профілактика правопорушень відіграє неабияку роль у зниженні кількості дорожньо-транспортних пригод і дорожньо-транспортного травматизму.

На жаль, діяльність органів публічної адміністрації здебільшого направлена на виявлення та розкриття вже вчинених правопорушень. Ми гадаємо, що саме профілактика повинна посідати одне з провідних місць як дієвий напрям зниження дорожньо-транспортних пригод. Адже краще не допустити правопорушення, ніж вживати заходів щодо покарання винних.

Досліджуючи категорію «профілактика адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху», згадаємо про наукові дослідження вчених у сфері запобігання правопорушенням: Л.І. Сопільника, Д.В. Бєлиха, Г.А. Аванесова, В.Б. Авер'янова, О.І. Алексєєвої, М.Ю. Веселова, В.В. Новікова, С.Б. Алімова, А.А. Трофімчук, Ю.Д. Блувштейна, О.М. Литвака, В.П. Лобзякова, С.В. Бородіна, К.Л. Бугайчука, М.Н. Голоднюка, О.М. Бандурки, Є.В. Додіна, А.Е. Жалінського, В.М. Струса, В.Ф. Душник, А.П. Закалюка, А.Ф. Зелінського, К.Є. Ігошева, В.М. Кудрявцева, В.П. Лихолоба,

В.П. Сальникова, В.П. Філонова, О.М. Мойсюка, О.І. Остапенка, М.М. Стоцької, В.К. Шкарупи, М.А. Микитюка, Т.О. Гуржія, С.М. Гусарова та ін.

Основа наукових думок щодо профілактики і запобігання правопорушенням розроблена кримінологами. В їхніх дослідженнях можна побачити різноманітні визначення категорій «запобігання», «профілактика». На жаль, сьогодні відсутнє єдине концептуальне розуміння зазначених категорій та їх співвідношення. Так А.І. Алексєєв попередження поділяє на такі етапи як профілактика, запобігання, припинення. Він зазначає, що іноді зазначені терміни (особливо «попередження-профілактика») вживаються як синоніми. [181, с. 341-342; 182, с. 119-120]. Такі ж міркування трапляються і в деяких авторів щодо термінів «профілактика правопорушень», «попередження правопорушень» [183, с. 118].

В.М. Бурлаков [184, с. 183-184], М.М. Голоднюк вважають [185, с. 156], що дискусія про розмежування зазначених понять, які визначають одне і те ж явище, явно недоцільна. Розглянемо визначення профілактики у тлумачних словниках: у словнику С.І. Ожегова [186, с. 618] «профілактика» означає сукупність заходів, що попереджають від чогось або охороняють що-небудь, «превентивний» – охороняє що-небудь, попереджає [186, с. 568]; словник іншомовних слів [187, с. 556] говорить про грецьке походження поняття «профілактика», яке дослівно перекладається як «запобіжний».

Аналізуючи висловлені думки науковців у сфері гарантування безпеки дорожнього руху, також бачимо різні погляди із цього приводу. Наприклад, В.Ф. Коробкін та М.Ю. Веселов запевняють, що поняття «запобігання», «недопущення» та припинення більше стосуються конкретних випадків негативних явищ. На відміну від синонімічних термінів «профілактика-попередження» не є тотожними по відношенню до них, можуть входити до їх складу [188, с. 7]. На думку Д.В. Бєлиха, розрізнення понять «профілактика», «попередження», «запобігання», «превенція» є надуманим та суперечить буквальному змісту зазначених слів. Адже кожне з них

означає одне і те ж: запобігти чомусь, не допустити щось. Отже, усі ці слова є взаємозамінними синонімами. Тому заходи рівноцінно можуть бути або попереджувальними, або профілактичними, або запобіжними чи превентивними [189, с. 152]. Також уважаємо розмежування цих термінів не зовсім доречним, тому під «профілактикою» ми також будемо розуміти як взаємозамінні такі поняття, як «попередження», «запобігання», «превенція», додамо ще «боротьба», «вчасне реагування». До того ж, під час розгляду профілактики дорожньо-транспортних пригод, ми також торкнемося профілактики дорожньо-транспортного травматизму та адміністративних деліктів (порушень, проступків), що в комплексі і представляє профілактичну діяльність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Дорожньо-транспортний травматизм є наслідком дорожньо-транспортної пригоди, а адміністративні правопорушення, поступки призводять до дорожньо-транспортних пригод.

В.В. Новиков у своєму науковому дослідженні використовував такі фрази як «сфера профілактики безпеки дорожнього руху» або «профілактика у сфері дорожнього руху». При цьому сферу профілактики безпеки дорожнього науковець визначає як симбіоз людини і техніки, єдність соціальних і технічних елементів, що включає техніко-технологічну систему і підсистему ролей та функцій обслуговуючого й управлінського персоналу [190, с. 118]. С.І. Паршиков та В.П. Резніков під профілактикою (запобіганням) дорожньо-транспортних пригод розуміли систему заходів економічного, соціально-культурного, виховного та правового характеру, які проводяться державними органами та громадськими організаціями з метою зниження рівня аварійності на автотранспорті, усунення її наслідків, забезпечення безпеки дорожнього руху. Іншими словами під «профілактикою» слід розуміти складну, об'єктивно зумовлену систему управлінської діяльності, яка склалась на конкретному історичному етапі суспільного життя та забезпечує науково-теоретичну й практичну реалізацію заходів, які направлені на зниження дорожньо-транспортного травматизму,

запобігання злочинам, пов'язаним із транспортними засобами [1, с. 6-7]. Л.І. Сопільник говорить, що профілактика проступків у сфері дорожнього руху – це також система заходів загальносоціального, соціального та індивідуального характеру, спрямована на виявлення й усунення причини правопорушень на автодорогах, умов, які сприяють їх учиненню, здійснення запобіжного впливу на окремих учасників дорожнього руху з метою забезпечення його безпеки [191, с. 11]. Тобто основним завданням профілактики дорожньо-транспортного травматизму як заходу, що гарантує безпеку дорожнього руху, є виявлення причин і умов, які впливають на зменшення кількості аварій на транспортно-вуличних мережах нашої країни. У свою чергу, профілактичні заходи треба поділяти на загальні (націлені на спільноту в цілому) та індивідуальні (робота проводиться конкретно для когось). Також і цілі запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху поділяються на загальні (попередження осіб від скоєння проступку під загрозою покарання – штраф, позбавлення права керування автотранспортом тощо) та спеціальні (недопущення, попередження від скоєння проступку того, до кого застосоване покарання).

Як і будь-яка діяльність, профілактика дорожньо-транспортних пригод у сфері дорожнього руху має передбачати чітко сформульований механізм її реалізації з гарантією його ефективності у вигляді позитивних результатів за рахунок методів та засобів щодо запобігання адміністративним деліктам. До складових профілактичних заходів віднесемо динаміку адміністративних правопорушень і умови, які впливають на зниження кількості адміністративних правопорушень.

Профілактична робота у сфері дорожнього руху має включати розроблення, прийняття та використання засобів і методів (за рахунок виділення необхідних матеріально-технічних ресурсів), метою яких є гарантоване зменшення рівня дорожньо-транспортних пригод.

Відомо, що загальними методами впливу на поведінку людей є переконання (стимулювання управління до свідомої бажаної поведінки через

інтереси правопорушника – агітація, виховання, роз'яснення, демонстрація позитивного досвіду, заохочення, обговорення поведінки) та примус (спонукання об'єкта до належної поведінки всупереч його бажанню), їх поєднання становить універсальний принцип соціального управління, який проникає через усю систему стимулюючих методів, включаючи адміністративні, соціально-психологічні та економічні [192, с. 199].

У свою чергу профілактика адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху має такі ознаки:

по-перше, специфіка мети профілактики адміністративних правопорушень, як наслідок дорожньо-транспортних пригод, полягає у вихованні правосвідомості учасників дорожнього руху, як результат - обачність їхньої поведінки на автошляхах;

по-друге, профілактична діяльність – система адміністративно-правових актів у сфері дорожнього руху;

по-третє, це діяльність державних органів управління, унаслідок якої досягаються певні результати у вигляді зміцнення правопорядку і безпеки осіб, які беруть участь у дорожньому русі.

Головна мета боротьби з правопорушеннями у сфері дорожнього руху – запобігання їм та їх недопущення. Згадаємо висловлення: «Мудрий законодавець запобігає злочину, щоб не бути змушеним карати за нього» [193, с. 131] .

Отже, ми можемо виділити головні завдання профілактичної діяльності щодо забезпечення безпеки дорожнього руху – виявлення причин і умов, які впливають на зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод та запобігання, недопущення правопорушень на вулично-транспортній мережі.

Серед суб'єктів системи профілактики адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху важливе місце посідають підрозділи спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху – патрульна поліція, Державна автомобільна інспекція, відділ

управління превентивної діяльності Національної поліції. Правовий статус таких підрозділів як суб'єктів профілактичної діяльності визначається, передусім, нормативно закріпленими основними завданнями щодо профілактики адміністративних деліктів, наявність повноважень із застосуванням профілактичних заходів, можливістю їх здійснення та характером зв'язків з іншими суб'єктами системи [194, с. 204] .

Функції спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху, які визначаються як основні напрями діяльності цієї служби можна поділити на загальні і спеціальні.

Загальні функції стосуються всіх підрозділів спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху без винятку. Вони спрямовані на охорону громадського порядку і забезпечення громадської безпеки, профілактику правопорушень та інше.

Спеціальні функції спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху – це напрями їхньої діяльності, які спрямовані на реалізацію завдань. При цьому всі ці завдання присвячені забезпеченню безпеки дорожнього руху. Сюди слід віднести діяльність спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху із запобігання аварійності, правопорушенням, пов'язаним із безпекою руху та експлуатацією транспортних засобів, а також притягнення винних до відповідальності, виявлення й усунення причин ДТП, зниження тяжкості наслідків аварійності, організації дорожнього руху, зменшення шкідливого впливу транспорту на навколишнє середовище.

Контроль за правомірністю експлуатації транспортних засобів необхідно віднести до спеціальної функції, яка має адміністративно-профілактичний характер [195, с. 153-154]. Отже, профілактична робота спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху має супроводжуватись відповідною аналітичною й організаційною діяльністю. Профілактика має бути головним напрямом діяльності спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху, здійснюватись усім його

особовим складом у тісній взаємодії з іншими службами органів внутрішніх справ, міністерствами, відомствами, трудовими колективами підприємств, установ та організацій незалежно від форм власності й господарювання, засобами масової інформації, органами місцевого самоврядування, місцевими радами Спілки автомобілістів України, членами громадських формувань, релігійними об'єднаннями й іншими організаціями, діяльність яких може сприяти забезпеченню безпеки дорожнього руху.

До ознак профілактичної роботи спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху, виходячи з їхнього центрального місця, зазначеного нормативно-правовими документами, можна віднести:

по-перше, комплексний характер профілактичних заходів (індивідуальне, загальне запобігання адміністративним правопорушенням (поступкам));

по-друге, об'єднання засобів і способів (методів) переконання й примусу до учасників дорожнього руху, які є порушниками на дорогах; здійснення заходів адміністративно-профілактичного характеру.

На наш погляд, саме гібридна модель «примус-переконання» є найбільш дієвим методом запобігання адміністративним правопорушенням у галузі дорожнього руху.

Профілактична робота дитячого дорожньо-транспортного травматизму (далі – ДДТТ) є невід'ємною частиною діяльності спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху. Аналіз показує, що ДТП, під час яких діти одержали травми різної тяжкості, складають 13,76% від усіх пригод із потерпілими. Питома вага загиблих та поранених дітей у загальній кількості постраждалих у дорожньо-транспортних пригодах становить 11,5%. Найбільше число пригод із постраждалими дітьми – це наїзди на пішоходів (65,4 % від усіх ДТП із постраждалими дітьми). Друге місце за питомою вагою посідають зіткнення транспортних засобів – 13,5 % від усіх ДТП, у яких постраждали діти. Трохи меншу питому вагу мають наїзди на велосипедистів (8,2 %) і перекидання транспортних засобів (6,9 %).

Пригоди інших видів не перевищують 2 % (наїзди на перешкоду – 1,9 %; падіння пасажирів – 1,3% тощо) [196, с. 27].

Існують декілька нормативних документів, в яких йдеться саме про профілактику дитячого дорожньо-транспортного травматизму: так п. 18 ст. 4 Положення про Державтоінспекцію МВС наголошує на запобіганні дитячому дорожньо-транспортному травматизму [197, ст. 56], у наказі Міністерства освіти України та МВС України від 25 грудня 1992 р. № 226/733 «Про невідкладні заходи щодо попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму» йдеться про запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму [198, с. 4], також про профілактику дитячого дорожньо-транспортного травматизму зазначається у ст. 5, 6, 7 Закону України «Про дорожній рух» [7].

Аналіз чинних та скасованих відомчих наказів, вказівок та розпорядчих актів, які стосуються галузі дорожнього руху, свідчить, що основними напрямками запобігання ДТП за участю дітей спеціальними службами є:

- організація обліку ДТП за участю дітей і підлітків, їх регулярний і диференційований аналіз за категоріями учасників (пішохід, пасажир, велосипедист), вікові, часові, за місцем здійснення, місцем проживання;
- контроль за організацією навчання дітей і підлітків ПДР, дотриманням і створенням дорожніх умов, що забезпечують їхню безпеку;
- сприяння в навчанні дітей ПДР;
- ведення спеціальних справ по районах, у яких враховуються ДТП і вживаються по них оперативні і профілактичні заходи;
- надання практичної допомоги у створенні й організації роботи базових шкіл і дитячих садів, кабінетів із безпеки дорожнього руху, автоматестчок та майданчиків;
- залучення дітей до профілактичної роботи із запобігання дорожньому травматизму серед підлітків і молодших школярів шляхом організації в школах, на станціях юних техніків, у будинках і палацах

школярів формувань юних інспекторів дороги, керівництво їхньою діяльністю;

– організація і проведення регулярних районних, міських і регіональних конкурсів із знання ПДР, оглядів роботи шкіл і дошкільних установ на кращу організацію роботи з профілактики ДДТТ, змагань юних велосипедистів, цільових заходів після закінчення і перед початком навчального року, інших профілактичних заходів [196, с. 125-126].

У свою чергу дослідження свідчать, що безпека дітей на дорогах – це обов'язок, який вимагає великої відповідальності не тільки від водіїв, а й від батьків або опікунів дітей, і цим у жодному разі не можна нехтувати. Поведінка дітей на автошляхах – найбільш уразлива ланка всієї системи нашого суспільства. Звернемо увагу, що із цього питання в законі України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-ХІІ є прогалина. Із цього приводу пропонуємо доповнити закон статтею 17¹ «Обов'язки пішоходів по забезпеченню безпеки дітей» таким текстом: «Дорослі, які супроводжують дітей дошкільного віку, повинні стежити за дітьми і запобігати їх несподіваній появі на проїжджій частині». Дане доповнення буде доцільне в рамках профілактичного заходу.

На думку І.І. Смалюка, запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму – одне з найважливіших завдань навчальних закладів усіх рівнів незалежно від форм власності. Дітей потрібно привчати до правил дороги ще змалечку, адже саме в дитячому віці закладаються основні принципи поведінки на все життя. Якщо ми хочемо жити у фізично здоровому і морально-психологічно безпечному суспільстві, треба насамперед спрямувати зусилля на виховання в підростаючого покоління певних норм поведінки, увічливості та відповідальності, і в майбутньому малюки стануть добрим прикладом поведінки на дорозі для інших, виростуть дисциплінованими учасниками дорожнього руху [199].

У практичному здійсненні комплексу профілактичних заходів щодо запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму спеціальні

органи публічної адміністрації у сфері дорожнього руху використовують різноманітні форми і методи. Підтримуємо думки щодо необхідності використання під час ДДТТ методів навчання, переконання, виховання, заохочення, застереження [200, с. 28-29]:

метод «навчання»: дитині змалечку потрібно розповідати про правила безпечної поведінки на дорогах;

метод «переконання»: дитину постійно потрібно переконувати, нагадувати про необхідність дотримання правил дорожнього руху, що є гарантією збереження життя;

метод «виховання»: дитину необхідно виховувати з почуттям відповідальності за своє життя та життя інших учасників дорожнього руху;

метод «заохочення»: представникам профілактичних заходів вигадувати різні винагороди, заохочення за знання правил дорожнього руху;

метод «застереження»: розробляти наочні матеріали з демонстрацією наслідків необережності на дорогах.

Ефективність зазначеної роботи багато в чому залежить від їх правильного вибору, використання різних засобів правового, організаційного, технічного й іншого характеру. Умовою успішності і правильності вказаного вибору під час здійснення профілактичної діяльності є широке використання теоретичного і практичного досвіду у сфері гарантування безпеки дорожнього руху, педагогіки, дитячої психології, соціології.

Отже, можна стверджувати, що профілактична діяльність спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху має на меті збереження та захист життя учасників дорожнього руху, запобігання та недопущення несприятливих наслідків у вигляді дорожньо-транспортних пригод. До того ж, з урахуванням їхнього практичного досвіду недопущення та запобігання негараздам на транспортній мережі, спеціальні органи публічної адміністрації у сфері дорожнього руху повинні брати участь у розробленні програм та стратегій щодо зменшення кількості дорожньо-

транспортних пригод, агітаційних наочних матеріалів тощо.

Співробітниками спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху окрім повсякчасної профілактики на місцях, із дітьми проводяться конкурси-змагання на тему безпеки на дорогах. Щороку досвідчені працівники спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху закріплюються за навчальними закладами області, котрі систематично проводять роз'яснювальну роботу серед учнів, щодо вимог до учасників дорожнього руху та змін у Правилах дорожнього руху, відповідають на запитання учнів. Працівниками спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху надається всебічна допомога у проведенні занять із модулюванням у навчальних закладах дорожньої обстановки наближеної до дійсності, проведенням різноманітних конкурсів як у загальноосвітніх школах, так і в дошкільних закладах, направлених на поглиблене вивчення й розуміння дітьми правил дорожнього руху та безпечного поведіння на дорогах.

Якщо розглядати взагалі сферу профілактики дорожнього руху, то ми бачимо такі головні напрями, які передбачають:

- належне нормативно-правове забезпечення (розроблення нормативно-правових актів, які регламентують роботу спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху, визначають їхні завдання, повноваження; створення робочих груп із метою оновлення нормативно-правових актів, які регулюють сферу дорожнього руху, тощо);

- якісну контрольно-наглядову діяльність (посилення ролі спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху; удосконалення механізму видачі водійських посвідчень, прийому кваліфікованих екзаменів; удосконалення системи нагляду за безпекою автотранспортних засобів тощо);

- удосконалення організаційно-управлінської сфери (створення ефективного механізму взаємодії патрульної поліції з іншими підрозділами поліції під час забезпечення правопорядку в галузі дорожнього руху;

відповідний штатний розподіл спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху виходячи від регіональних особливостей, обсягів роботи тощо);

- необхідну роботу з громадськістю (взаємодія в роботі з громадськими об'єднаннями й автомобільними спілками з безпеки дорожнього руху; спільна з громадськими організаціями підготовка проектів і програм);

- постійну роз'яснювально-пропагандистську діяльність (створення спеціальних відеороликів, телепередач для обговорення гострих проблем гарантування безпеки дорожнього руху; інформування учасників дорожнього руху про чинне законодавство у сфері дорожнього руху тощо);

- удосконалення роботи спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху щодо протидії правопорушенням (вивчення та впровадження нових ефективних методів нагляду за дорожнім рухом; використання спеціальних технічних засобів тощо);

- належне технічне та фінансове забезпечення (забезпечення оптимальних умов для діяльності спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху, реалізація їхніх соціальних і правових гарантій, що встановлені законодавством);

- навчально-методичне та наукове забезпечення, налагодження міжнародних зв'язків (створення й фінансування науково-дослідних лабораторій у сфері гарантування безпеки дорожнього руху; направлення наукового потенціалу на вирішення актуальних проблем у галузі дорожнього руху).

Загальновідомим є той факт, що причинами дорожньо-транспортних пригод нерідко є недбальство водіїв. Так водій не завжди усвідомлює або замислюється, до чого може призвести велика швидкість у житлових районах. Тому дієвим профілактичним методом ДТП є використання штучних нерівностей для обмеження швидкості автотранспортних засобів. Використання хампів («сплячих поліцейських») чи рамблів («шумових смуг») на проїзній частині надає можливість не допустити тяжкі тілесні

пошкодження чи загибель людей.

Згадані штучні нерівності поділяються на заходи фізичного стримування швидкості, які роблять неможливим рух на великій швидкості (штучні нерівності) та засоби психологічного додержання швидкості, які базуються на придушенні бажання водія рухатись на великій швидкості (створення у водія відчуття заїзду у зону з іншими умовами руху, створення візуального ефекту звуження вулиці за рахунок виокремлення вертикальних елементів облаштування та зменшення площі перехресть чи збільшення площі пішохідних переходів за рахунок збільшення висоти чи кольору бордюрного каменя та ін.) [201, с. 76].

Підбиваючи підсумки, можна зазначити, що людський фактор відіграє найголовнішу роль у зменшенні числа аварій на вулично-транспортній мережі. Цей висновок випливає з вивчення механізму пригод, який показує, що першопричиною настання негативних наслідків є втрата водієм можливості керувати транспортним засобом і, як наслідок, наступне порушення усталеності руху цього транспортного засобу [5, с. 50]. Спостерігаючи за процесом взаємодії водія і транспортного засобу, можна також зробити висновок, що наскільки водій буде обережніше ставитися до процесу дорожнього руху, настільки він підготує свій транспортний засіб до умов середовища для пересування, настільки ж безпечнішими будуть результати його діяльності, пов'язаної з дорожнім рухом [202, с. 7-11].

Р.І. Михайлов говорить, що гарантування безпеки дорожнього руху полягає в зниженні загальної кількості дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків, кількості загиблих та поранених в умовах сучасного розвитку [203, с. 159]. Профілактичні заходи також впливають на зменшення дорожньо-транспортного травматизму через систему розроблених заходів та способів переконання та примусу осіб, які беруть участь у дорожньому русі, що у свою чергу і є метою даного заходу, а саме збереження життя та здоров'я людини. Із цього випливає, що профілактика є одним із найбільш дієвих методів «м'якого» впливу на учасників дорожнього руху.

У цілому метою профілактичної роботи щодо запобігання дорожньо-транспортному травматизму є систематичний інформаційний вплив на учасників дорожнього руху, який формує стереотипи як припустимої поведінки, так і недопустимість можливих неправомірних проступків.

Безумовно, що забезпечення безпеки дорожнього руху вимагає комплексного підходу з боку органів державної влади, місцевого самоврядування, галузевих спеціалізованих установ і громадських організацій. Особливого значення набуває організація профілактичної роботи з питань безпеки дорожнього руху в підрозділах спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху.

Профілактична робота у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху має бути спрямована на підготовку населення до безпечної участі в процесі дорожнього руху, формування в усіх його учасників свідомого ставлення до виконання чинних правил, нормативів і стандартів, виховання у водіїв почуття високої відповідальності та дисциплінованості при керуванні транспортними засобами [204, с. 15].

Профілактика ДТП повинна містити широкий комплекс заходів, починаючи з нормативного врегулювання цих питань, удосконалення дорожніх умов і організації дорожнього руху, удосконалення безпеки транспортних засобів, навчання й виховання громадян, завершуючи підняттям рівня загальної транспортної культури і поінформованості всього населення нашої країни.

Проведені дослідження в цьому напрямі дають можливість зробити декілька висновків.

По-перше, профілактичні заходи, які направлені на запобігання дорожньо-транспортним пригодам, поділяються на загальні (націлені на спільноту в цілому) та індивідуальні (робота проводиться конкретно для когось).

По-друге, цілі запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху поділяються на загальні (попередження осіб від скоєння проступку під

загрозою покарання) і спеціальні.

По-третє, чітке розуміння основних визначень і понять дає можливість правильно означити основні напрями і методи профілактичної діяльності у сфері дорожнього руху. Так профілактика дорожньо-транспортних пригод – це комплекс загальних і спеціальних заходів соціально-економічного, виховного та правового змісту, які гарантують зниження рівня аварійності на вулично-транспортній мережі за рахунок запобігання, недопущення, виявлення та усунення причин та умов, які призводять до дорожньо-транспортних пригод.

Ми бачимо такі основні напрями профілактичних заходів щодо зменшення дорожньо-транспортних пригод:

- удосконалення роботи з пішоходами, також і з дітьми;
- удосконалення підготовки водіїв, виховання в них правосвідомості;
- подальші розробки з підвищення безпеки перевезення пасажирів;
- матеріально-технічне забезпечення цільових профілактичних програм;
- поліпшення технічного стану доріг та залізничних переїздів.

Дієвими методами профілактичної роботи з метою підготовки людей до безпечної участі в дорожньому русі та зменшенню кількості дорожньо-транспортного травматизму, відповідно, вважаємо такі.

1. Доцільно в програми навчання учнів автошкіл внести заняття з демонстрацією наочних відео-, фотоматеріалів дорожньо-транспортних пригод із метою формування в майбутніх водіїв недопустимості порушень правил дорожнього руху.

2. З урахуванням того, що найбільш дієвим інструментом інформаційного впливу на людину є використання різноманітних форм соціальної реклами, розробити наочні листівки, проспекти з поділом на категорії (для водіїв, пішоходів, велосипедистів), де прописати їхні правила поведінки на дорогах із фотовставками наслідків при порушенні правил дорожнього руху.

3. Створити окрему соціальну телепередачу щодо наслідків порушення правил дорожнього руху, із демонстрацією відеороликів ДТП, ведення репортажів із вилиць, демонстрації профілактичних заходів у загальноосвітніх закладах, прокручування репортажів із потерпілими, свідками та винуватцями автопригод, лікарями, діячами громадських організацій, працівниками спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху тощо. На наш погляд, така профілактична соціальна програма повинна буди в кожному регіоні та транслюватися на муніципальному телеканалі не менше одного разу на тиждень у вечірній час (найбільша кількість телеглядачів біля екранів телевізора).

По-четверте, з урахуванням того, що профілактична діяльність дорожньо-транспортних пригод у сфері дорожнього руху полягає в збереженні, захисті життя учасників дорожнього руху, попередженні та недопущенні несприятливих наслідків у вигляді дорожньо-транспортних пригод, також і найуразливіших учасників дорожнього руху – дітей, уважаємо за доцільне доповнення Закону України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-ХІІ статтею 17¹ «Обов'язки пішоходів по забезпеченню безпеки дітей»: «Дорослі, які супроводжують дітей дошкільного віку, повинні стежити за дітьми і запобігати їх несподіваній появі на проїжджій частині». Також доповнити ПДР статтею 30¹ «Окремі питання щодо профілактики у сфері дорожнього руху» такого змісту:

«...Стаття 30¹.1. Автомобільний рух у зимовий період з 1 листопада по 31 березня, коли дорога покрита снігом, льодом або інеєм, або очікуються перелічені погодні умови, передбачає переоснащення автотранспортного засобу на зимову гуму (зимова гума повинна мати глибину малюнка протектора основних канавок протектора або прорізи довжиною не менше 4 мм, а для транспортного засобу масою понад 3500 кг – принаймні 6 мм).

Стаття 30¹.2. Пункт 30¹.1. не стосується вимог до запасного колеса, яке використовується в разі аварійної ситуації на дорозі.

Стаття 30¹.3. Під час заправки транспортного засобу водієві та особам, які знаходяться в салоні автотранспорту або на території автозаправочної станції забороняється палити, використовувати джерела відкритого полум'я або здійснювати будь-які авторемонтні роботи.

Стаття 30¹.4. Перед заправкою водій повинен зупинити двигун транспортного засобу і вимкнути запалювання...»

По-п'яте, будучи основним законодавчим актом, Закон України «Про дорожній рух» містить різні підходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, але при цьому не містить навіть основних положень щодо організації профілактики дорожньо-транспортних пригод. З урахуванням зазначеного доцільно визначити засади профілактичної діяльності в Законі України «Про дорожній рух», а саме передбачити окремий розділ «Організація профілактики у сфері безпеки дорожнього руху», який включатиме такі статті:

- «Організаційно-правові основи профілактичної діяльності у сфері дорожнього руху»;
- «Завдання профілактичної діяльності у сфері дорожнього руху»;
- «Функції суб'єктів профілактики у сфері дорожнього руху»;
- «Форми та методи профілактичної роботи у сфері дорожнього руху».

3.2. Забезпечення законності та дисципліни в діяльності адміністративно-юрисдикційних органів як гарантія безпеки дорожнього руху

Побудова правової демократичної держави не можлива без удосконалення всієї системи державної влади, що у свою чергу є причиною зміцнення системи гарантій правомірності в діяльності адміністративно-юрисдикційних органів у сфері дорожнього руху.

Юрисдикція (лат. Jurisdictio – судочинство, від jus (juris) – право і dicere – говорити, проголошувати) – це не встановлена законодавством

сукупність повноважень відповідних органів державної влади та органів місцевого самоврядування розглядати та вирішувати спори і справи про правопорушення, давати правову оцінку діям осіб або іншим суб'єктам права з точки зору їх правомірності або неправомірності, застосовувати санкції до правопорушників [205].

Складовою юрисдикційної діяльності є адміністративна юрисдикція як урегульована адміністративно-правовими нормами діяльність уповноважених органів, пов'язана з розглядом та вирішенням підвідомчих справ про адміністративні правопорушення, а також зі здійсненням інших адміністративно-юрисдикційних дій забезпечувального характеру [206, с. 38].

Узагалі в адміністративному праві відсутнє єдине осмислення суті адміністративної юрисдикції, адміністративістами вона трактується у двох розуміннях. Вузьке розуміння: адміністративно-юрисдикційну діяльність ототожнюють із діяльністю щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення та винесенню по них відповідних постанов в установлених законом формах і порядку [207, с. 40; 208, с. 9; 209, с. 8; 210, с. 210]. В юридичній літературі також зазначається, що юрисдикція як державно-владна діяльність полягає в застосуванні закону до юридичних конфліктів та ухваленні за ними правових актів, тобто з погляду форм здійснення права є діяльністю правозастосовною. Юрисдикція, як і правозастосування загалом, є діяльністю, зміст якої становлять збирання, дослідження, оцінювання інформації та прийняття відповідного рішення [208, с. 11-12]. У більш широкому – адміністративно-юрисдикційні органи охоплюють значно ширше коло питань, що виникають у специфічній сфері взаємних правовідносин між державою і громадянином, перш за все у сфері здійснення державної виконавчої влади [211, с. 131], і які пов'язані з вирішенням будь-яких індивідуальних справ у випадку виникнення спору про право, тобто конфліктних ситуацій [212, с. 194, 213, с. 8].

Отже, з усього випливає, що адміністративно-юрисдикційна діяльність

органів публічної адміністрації полягає у вирішенні та розгляді справ про адміністративні правопорушення (у вузькому розумінні) та вирішенні адміністративно-правових конфліктів (у широкому розумінні).

Адміністративно-юрисдикційні органи є головними суб'єктами гарантування безпеки дорожнього руху. Вони наділені широким колом повноважень, до їхніх функцій належить також і запобігання адміністративним проступкам, притягнення до адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень. Правильність застосування їхніх можливостей впливає на стан правопорядку в цілому та виступає гарантією безпеки, у нашому випадку – безпеки дорожнього руху.

Характерними ознаками адміністративно-юрисдикційної діяльності є її державно-владна специфіка (юрисдикційний захист громадських відносин є, перш за все, прерогативою компетентних державних органів), підзаконність (вона завжди здійснюється в чітко регламентованих законом процесуальних рамках), правозастосовний та правоохоронний характер (у процесі її здійснення не встановлюються нові норми права, а лише застосовуються відповідні діючі норми права, характерні своїм правоохоронним спрямуванням) [214, с. 24].

Проведений у попередніх підрозділах дисертаційного дослідження аналіз нам дає змогу констатувати, що адміністративно-юрисдикційні органи в галузі дорожнього руху наділені повноваженнями, які регламентовані передусім КУпАП, законом «Про Національну поліцію» та іншими відомчими нормативно-правовими актами. Тобто адміністративно-юрисдикційні органи, що задіяні в забезпеченні безпеки дорожнього руху наділені достатньою кількістю прав та можливостей щодо припинення правопорушень на автотранспорті, притягнення осіб, які порушують правила дорожнього руху, до відповідальності та прийняття рішень по справі. Провадження в зазначеній сфері мають здійснюватися за умов суворого додержання законності та дисципліни адміністративно-юрисдикційними органами. Усі заходи адміністративного впливу повинні провадитись

відповідно до закону.

Органи публічної адміністрації, які задіяні у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в особі їхніх представників як носіїв юрисдикційних повноважень, мають право у рамках їхньої підвідомчості розглядати та вирішувати справи щодо порушень правил дорожнього руху інших правил, які забезпечують безпеку руху транспорту, правил, які спрямовані на забезпечення збереження вантажів, правил користування засобами транспорту тощо. Вони наділені правом приймати рішення і застосовувати санкції до порушників дорожнього руху. Донедавна прикладом цього була діяльність ДАІ МВС України, на сьогодні ми можемо спостерігати гібридну модель забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, відповідно до перехідних положень Закону «Про Національну поліцію України» ДАІ буде ще в деяких областях виконувати свої повноваження «...До створення, укомплектування спеціально підготовленими поліцейськими та забезпечення функціонування на всій території України патрульної поліції тимчасово, до 31 грудня 2016 року, дозволяється функціонування в складі поліції державної автомобільної інспекції та підрозділів громадської безпеки, на які покладаються обов'язки з охорони публічного порядку та забезпечення безпеки дорожнього руху в окремих регіонах та населених пунктах, де тимчасово відсутня патрульна поліція...» [119].

Адаптація державної служби в органах внутрішніх справ України до стандартів ЄС передбачає зміну парадигми їхньої діяльності. Перехід від карально-репресивних функцій до правозахисної орієнтації більшості їхніх функцій є закономірним процесом, що у свою чергу, на думку А. Т. Комзюка, потребує від правоохоронців та посадових осіб глибоких знань законодавства й дотримання законності під час виконання посадових обов'язків [215, с. 105]. Зі свого боку, ще додамо дисципліну, яка, на жаль, небездоганна. Непоодинокі були випадки з боку працівників спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху безвідповідального

ставлення до виконання своїх службових обов'язків, зловживання владою, корупція тощо, що у свою чергу призводило до збільшення правопорушень усіма учасниками дорожнього руху, які вважали, що можуть заплатити за свої неправомірні дії або скористатися своїми зв'язками та залишитися безкарними за проступки. Тобто адміністративно-юрисдикційна діяльність органів публічної адміністрації як гарантія безпеки дорожнього руху полягає в запобіганні, розгляді та вирішенні адміністративних правопорушень під час дорожнього руху, прийнятті рішень та винесенні постанов (притягненні правопорушників до адміністративної відповідальності) із додержанням законності та дисципліни, відповідно до встановлених законодавством повноважень.

З точки зору М.І. Хавронюка, дисципліна – це становище, за якого усі суб'єкти правовідносин влади і підпорядкування неухильно додержуються порядку і правил, що встановлені законами, а також відповідними статутами і положеннями [216, с. 15]. П.Т. Васьков розглядає дисципліну як єдність двох її сутнісних елементів: сукупності положень, що встановлюють порядок здійснення службової діяльності, і фактичного додержання цих положень [217, с. 13]. О.Ю. Синявська дає таке поняття службової дисципліни в органах внутрішніх справ: «Службова дисципліна в органах внутрішніх справ – це система суспільних відносин, суб'єктами яких є співробітники органів внутрішніх справ, які точно виконують згідно з порядком і правилами, установленими законодавством України, присягою, статутами, нормативними актами Міністерства внутрішніх справ України і наказами начальників органів внутрішніх справ, що видаються в межах їхніх повноважень, службові обов'язки, реалізують повноваження та додержуються обмежень по посаді в процесі своєї професійної діяльності» [218, с. 17].

С.В. Попов обстоює позицію, що специфіка функцій, завдань і компетенції органів внутрішніх справ закономірно зумовлює особливий характер службової дисципліни в цьому різновиді органів механізму

державного апарату. Тому поняття службової дисципліни в органах системи МВС необхідно визначити як такий, усвідомлений і внутрішньо сприйнятий працівниками органів внутрішніх справ, правовий режим проходження ними державної служби, що безпосередньо полягає в правильній реалізації ними наданих прав, точному виконанні покладених обов'язків, а також неухильному дотриманні спеціальних нормативно встановлених обмежень [219, с. 65].

К.В. Коваленко, розкриваючи сутність правового регулювання дисциплінарної відповідальності працівників органів внутрішніх справ, говорить, що в нинішніх умовах дисципліна праці продовжує залишатися надзвичайно складним соціальним явищем, від якого багато в чому залежать людські життя [220, с. 13].

У Дисциплінарному статуті органів внутрішніх справ України, зазначається, що службова дисципліна – це дотримання особами рядового і начальницького складу Конституції і законів України, актів Президента України і Кабінету Міністрів України, наказів та інших нормативно-правових актів Міністерства внутрішніх справ України, підпорядкованих йому органів і підрозділів та Присяги працівника органів внутрішніх справ України [221, ст. 1]. «...Службова дисципліна базується на високій свідомості та зобов'язує кожну особу рядового і начальницького складу:

- дотримуватися законодавства, неухильно виконувати вимоги Присяги працівника органів внутрішніх справ України, статутів і наказів начальників;

- захищати і охороняти від протиправних посягань життя, здоров'я, права та свободи громадян, власність, довкілля, інтереси суспільства і держави;

- поважати людську гідність, виявляти турботу про громадян і бути готовим у будь-який час надати їм допомогу;

- дотримуватися норм професійної та службової етики...» [221, ст. 7].

Аналізуючи вищенаведені визначення та ознаки службової дисципліни, ми маємо своє бачення зазначеного поняття: службова дисципліна – система суспільних відносин, суб'єкти яких неухильно виконують спеціальні норми, правила та стандарти в межах своїх повноважень та службових обов'язків.

Непоодинокі випадки, коли порушниками виступають самі правоохоронці. Так відповідно до статистики з початку 2015 р. з вини працівників міліції скоєно 109 ДТП, з яких 23 у нетверезому стані, задокументовано 120 працівників міліції, які перебували за кермом в стані алкогольного сп'яніння [222, с. 1]. Замість контролю та позитивного прикладу «гаранти» безпеки на дорозі самі дуже часто порушують транспортну дисципліну, тим самим наражають інших учасників дорожнього руху на небезпеку, що неприпустимо.

Статутом прописано, що службова дисципліна в органах внутрішніх справ досягається дотриманням законності [221, ст. 1]. У свою чергу, адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху тісно пов'язані з поняттям законності. Принцип законності є загальноправовим. Н.І. Матузов зазначає, що в багатьох правоохоронних органах, у тому числі міліції, прокуратурі, суді, сама дефініція «законність» якщо і вживається, то лише, як правило, в іронічному змісті [223, с. 93]. В.В. Середа вважає, що Н.І. Матузов має рацію в головному: мета, котру проголошує і повинна захищати юстиція, дуже часто не збігається з формами, методами і змістом правоохоронної діяльності [224, с. 89].

Законність як засада в галузі дорожнього руху виявляється в неухильному дотриманні вимог нормативно-правових актів, що гарантують безпеку учасникам дорожнього руху. В.Т. Маляренко вважає, що під засадою законності слід розуміти «діяльність органів, що здійснюють той чи інший вид державних функцій, та окремих громадян, які втягнуті в цю діяльність, у суворій відповідності з законом, що відображає інтереси

суспільства і прийнятий демократично, з яким кожний громадянин має можливість вільно ознайомитись» [225, с. 45-46].

Законність – загальна, універсальна засада, яка виявляється у всіх нормах адміністративно-процесуального права і його принципах. Вона стосується усіх стадій та інститутів адміністративного процесу, всіх його суб'єктів, поширюється на всі дії і процесуальні рішення, виступає характеристикою всіх меж процесуальної діяльності і процесуальних відносин.

Законність – явище багатогранне і може розглядатися, наголошували С.Д. Гусаров, Р.А. Калюжний, А.М. Колодій, А.Ю. Олійник, О.Л. Слюсаренко, О.В. Шмоткін, як принцип правової держави, як метод управління суспільством, як режим точного виконання закону. Законність також трактують як сукупність вимог і гарантій, що забезпечують порядок у державі [226, с. 42; 20, с. 82].

Для пересічних громадян правоохоронці є обличчям держави. Поведінка правоохоронців впливає на те, як громадськість сприймає саму державу. Якщо вони корумповані чи порушують закони, їхні вчинки здатні підірвати довіру не тільки до чинної політичної влади, а й до демократії загалом. Якщо ж вони забезпечують дотримання прав і свобод людини та громадянина, підкоряються принципу верховенства права, діють чесно і професійно, то їхні дії посилюють легітимність демократичної держави [227, с. 7-8].

Сфера дорожнього руху фахівцями визначається однією з найкорумпованіших, а її стан одним із чинників для ліквідації. Тому в нормотворчій діяльності слід урахувувати цей фактор та сприяти тому, щоб у законах та підзаконних актах були відсутні підстави для її дуалістичного трактування та тлумачення і як результат – прийняття неоднозначних «неформальних рішень». Корупційна поведінка повинна бути «невигідною» обом сторонам корупційних відносин. Тому в нормотворчому процесі слід урахувувати необхідність закладення антикорупційних важелів. Розширення

практики судового розгляду та захисту на порушення адміністрацією прав громадян є тільки одним із таких важелів [113, с. 158-159].

До реформування системи МВС України важливим чинником негативного впливу на безпеку дорожнього руху залишалась корупція. Протизаконні стосунки між водіями та інспекторами ДАІ, посадовими особами підприємств та інспекторами служб організації дорожнього руху ДАІ руйнували принцип невідворотності покарання за порушення правил дорожнього руху. Водії були впевнені у своїй безкарності, а корумповані інспектори ДАІ тільки посилювали в них цю впевненість. Крім того, кошти, отримані від штрафів за порушення ПДР осідали в кишенях таких інспекторів ДАІ замість того, щоб надходити до державного та місцевих бюджетів, і витрачатися на розвиток і вдосконалення дорожньо-транспортної мережі. Тому боротьба з корупцією в розглядуваній сфері, безумовно, має бути жорстокою та безкомпромісною [124, с. 724].

Невиправданий динамізм правової бази, а також наявність у ній безлічі структурно-змістовних дефектів, у значній мірі впливає на ефективність діяльності правоохоронних органів, створює підґрунтя для проявів суб'єктивізму, некомпетентності та корупції в її діяльності, що шкодить справі забезпечення безпеки дорожнього руху [228, с. 4].

М.Г. Александров зазначає, що термін «законність» застосовують у двох аспектах: у широкому й вузькому. У широкому значенні під законністю розуміють дотримання всіма громадянами та організаціями законів та підзаконних актів, тобто це той спосіб поведінки, якого держава вимагає від своїх громадян. У вузькому розумінні законність виступає як принцип діяльності державного апарату щодо здійснення своїх владних функцій у суворих межах закону, пов'язаних із забезпеченням прав громадян та громадських організацій [229, с. 105; 230, с. 383].

«Забезпечення законності в адміністративній діяльності ОВС, – як пише Є.М. Моїсєєв, – це створення такого адміністративно-правового режиму в суспільстві, за якого вся система органів, виконуючи функції щодо

охорони громадського порядку, громадської безпеки та боротьби зі злочинністю, зобов'язана, з одного боку, суворо дотримуватись вимог законів, а з іншого – вимагати від посадових осіб та громадян безумовного виконання цих законів та інших законодавчих актів, здійснювати інші правоохоронні та правозастосовні заходи з метою зміцнення правопорядку в державі» [231, с. 56].

Погоджуємось, що порушення законності – це не тільки невиконання законів але й послаблення складного механізму забезпечення правильного та неухильного застосування законів, і, особливо, створення для цього необхідних умов та гарантій [232, с.14]. Більш розгорнуте визначення порушення законності представлено А.Т. Боннером. З його точки зору, порушення законності – це будь-які порушення закону, недотримання або невиконання вимог закону органами держави, посадовими особами, громадянами. Будь-які протиправні діяння (або бездіяльність), будь-яка поведінка, будь-який вчинок, що суперечать закону. Таке розуміння порушень законності впливає з сутності законності – оскільки ця сутність полягає в дотриманні та виконанні законів усіма, порушенням законності буде будь-яке недотримання і невиконання вимог закону ким-би то не було [233, с. 189].

Законність та дисципліна – це, як зазначалося, такі властивості функціонування органів внутрішніх справ, які визначають ефективність їх діяльності, належне виконання покладених на них завдань та функцій. Тому варто підкреслити, що для органів внутрішніх справ важливо забезпечити і законність, і дисципліну, тим більше, що ці поняття дуже тісно взаємопов'язані, стан одного визначається станом забезпеченості іншого і навпаки. Тобто з точки зору важливості, необхідності розрізняти забезпечення законності і забезпечення дисципліни було б не зовсім правильним. У той же час і в законодавстві, і в адміністративно-правовій літературі способи забезпечення законності і методи забезпечення дисципліни чітко поділяються [143, с. 67-73].

А.І. Суббот досліджуючи тему законності та дисципліни в правоохоронних органах зазначає, що критерієм розмежування законності та дисципліни є сфера їх застосування. Законність характеризує зовнішню, позасистемну діяльність державних органів та їхніх представників, а дисципліна – їхню внутрішньосистемну діяльність. Тому поняття законності, особливо у наш час, слід визнати пріоритетним, оскільки вона характеризує зміст і стан зв'язків державних органів із громадянам, їхніми об'єднаннями та іншими суб'єктами. Дисципліна ж відіграє важливу роль у досягненні високої ефективності у їхній діяльності [234, с. 200]. Ми також погоджуємось із думкою вчених про функціональне призначення дисципліни, яка направлена на забезпечення законності в усіх сферах правоохоронної діяльності.

З вище наведених визначень щодо дисципліни ми можемо констатувати:

По-перше, дисципліна – додержання встановлених норм, стандартів, обов'язків, що визначені законодавством.

По-друге, дисципліна – умова ефективного функціонування держави, особливий форма суспільного зв'язку та суспільних відносин взагалі, визначений порядок поведінки людей.

По-третє, дисципліна – права і обов'язки суб'єктів дисциплінарних відносин, їх обмеження; методи забезпечення дисципліни; види заохочень та стягнень та їх порядок застосування.

Законність – сукупність способів, методів, прийомів, правил, дозволів, заборон, обов'язків у вигляді правових норм за допомогою яких держава забезпечує належну поведінку своїх суб'єктів, що створює стан, при якому всі види державної діяльності та суспільного життя підпорядковані дії права.

Підводячи підсумки, зазначимо, принцип законності та дисципліни в діяльності адміністративно-юрисдикційних органів як гарантія безпеки дорожнього руху полягає в точному і неухильному дотриманні та виконанні законодавчих норм нашої держави їх посадовими особами при організації та

проведені цих дій.

Не менш важливий момент, ніж принципи законності у сфері дорожнього руху – є її гарантії, тобто це всілякі умови та засоби, через які забезпечується належний режим законності. Як вже зазначалось, серед всієї сукупності гарантій законності особливе місце займають адміністративно-правові гарантії. Головна мета цих гарантій несе у собі: виявлення, запобігання, відвернення, припинення, правопорушень; усунення негативних наслідків правопорушень, притягнення правопорушників до адміністративної відповідальності. Тобто адміністративно правові гарантії безпеки дорожнього руху мають на меті забезпечення та охорону законності. До того ж дотримання законності та дисципліни в діяльності адміністративно-юрисдикційних органів внутрішніх справ у сфері дорожнього руху позитивно вплине на імідж правоохоронців.

Імідж не повинен формуватися заради іміджу. Його основне призначення – сприяння ефективній реалізації професійних завдань, визначених перед правоохоронцям.

Образ працівника поліції повинен бути позитивно емоційно забарвленим із притаманними йому рисам стриманості, толерантності. Це дозволяє пересічному громадянину усвідомити й зафіксувати на емоційному рівні позитивні якісні характеристики особистості правоохоронця [235, с. 38]. У свою чергу, це також спонукатиме й учасників дорожнього руху відповідально ставитись до нормативних приписів у зазначеній сфері, а саме в дотриманні правил дорожнього руху, що й виступатиме, у свою чергу, гарантією безпеки дорожнього руху.

Згадаємо, що ще навесні 2014 року серед експертів почалися розмови стосовно проведення реформ в силовому блоці. Після проведення виборів нової влади та формування складу законодавчих та виконавчих органів, почався процес складних реформ метою яких було викорінення корупції та беззаконня із судової та правоохоронної систем... Для проведення якісних реформ владою було прийнято рішення використати успішний досвід

закордонних партнерів. Зрештою 21 травня 2015 Верховна Рада України підтримала в першому читанні законопроект № 2822 «Про Національну поліцію». За відповідне рішення проголосували 284 нардепи при 226 мінімально необхідних, тим самим Рада дала «зелене світло» Національній поліції.

Паралельно з підготовкою нормативної бази для майбутніх реформ також здійснювалися конкретні кроки в цьому напрямку. 19 січня 2015 року МВС України оголосило першу реформу в правоохоронних органах – реформу ДАІ. Відповідно до якої, ДАІ буде повністю реорганізована, а всі співробітники звільнені. Натомість вже сьогодні проходить процес підготовки нових кадрів. Перші поліцейські вже склали присягу на вірність Україні та приступили до роботи. Варто зазначити, що в підготовці нових патрульних поліцейських активно допомагають західні партнери. США, які направили своїх інструкторів із Каліфорнії та Огайо, які провели немало практичних та теоретичних занять із новими майбутніми поліцейськими. Так, із 4 червня 2015 року приступили до виконання своїх службових обов'язків перші випускники – патрульні поліцейські. «...Органи були дотепер каральні, а не правоохоронні». На нових поліцейських покладається велика відповідальність щодо їх чесності та безкомпромісності під час несення служби та надія у суспільства, що буде покінчено з пострадянською міліцією, котра безроздільно панувала в правоохоронних органах усі роки незалежності [236].

Від дотримання законності та дисципліни в діяльності адміністративно-юрисдикційних органів публічної адміністрації, що беруть участь у гарантуванні безпеки дорожнього руху, залежить життя та здоров'я всіх учасників дорожнього руху. Адже будь-які проступки, правопорушення, зволікання (порушення транспортної дисципліни, зловживання владними повноваженнями тощо) з необережності,

корисливих мотивів, неосвіченості або навмисно несуть у собі суспільну небезпеку.

З аналізу можна також констатувати, що дисципліна та законність виконують виховну та охоронну функції:

- виховна – стимулювання, прищеплення та формування в осіб (органу) дисциплінованої та законослухняної поведінки;
- охоронна – недотримання правил, перевищення права, недотримання обмежень передбачають заходи щодо усунення причин і умов, які впливають на порушення дисципліни та законності; притягнення винних до відповідальності із цією метою та відновлення порушених прав і законних інтересів, якщо таке мало місце бути.

Резюмуючи вищенаведене пропонуємо у Дисциплінарному статуті Національної поліції України визначити поняття «законність».

Щодо порушення транспортної дисципліни, вважаємо за необхідне систематично здійснювати заходи, які спрямовані на дотримання працівниками спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху вимог транспортної дисципліни:

- до працівників спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху, що керують транспортними засобами в стані алкогольного сп'яніння терміново приймати рішення про їх звільнення з ОВС;
- на нарадах доводити вимоги МВС про пагубність тяжких наслідків керування автотранспортом в стані алкогольного сп'яніння; робити наголос щодо відповідальності за такі проступки;
- націлити мобільні групи, наряди спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху на принципову безкомпромісну боротьбу з подібними фактами;

- проводити додаткові інструктажі щодо безумовного дотримання правил дорожнього руху та неприпустимості керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння.

Підбиваючи підсумки з даного питання, можна також перелічити ознаки законності та дисципліни в діяльності адміністративно-юрисдикційних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху:

- гарантування захисту життя та здоров'я усім учасникам дорожнього руху;
- виконання законних розпоряджень та вимог, які стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху;
- компетентність у сфері дорожнього руху;
- добросовісність та незалежність під час прийняття рішень по справам у дорожніх пригодах та конфліктах;
- сумлінне виконання службових функцій.

Адміністративно-юрисдикційна діяльність органів публічної адміністрації як гарантія безпеки дорожнього руху полягає у запобіганні, розгляді адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху, прийнятті рішень та винесенні постанов (притягненні правопорушників до адміністративної відповідальності) із додержанням законності, відповідно до встановлених законодавством повноважень.

Законність та дисципліна в діяльності адміністративно-юрисдикційних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху – функціонально-професійні гарантії безпеки дорожнього руху, сутність яких полягає у недопущенні корупційних проявів суб'єктами системи дорожнього руху, виявленні, припиненні порушень та зловживань з їхнього боку.

3.3. Зарубіжний досвід гарантування безпеки дорожнього руху

За даними офіційної статистики в Україні у середньому на 100 тис. населення припадає 16 загиблих через ДТП. Це один із найвищих показників у Європі [237, с. 6]. Для порівняння: у Швейцарії він становить 4,9; у Великій Британії – 6,1; у Німеччині – 6,2 [238, ст. 2829]. Матеріальні збитки від ДТП в Україні становлять 1,4 % ВВП за національною статистикою, а за міжнародною – 3,5 % [239, с. 2]. Основними причинами аварій, в яких постраждали люди, є перевищення безпечної швидкості руху (23,8 %), порушення правил маневрування (19,7 %), порушення правил проїзду перехресть (7,3 %), недотримання дистанції (7 %) перехід через проїзну частину в недозволеному місці (6,7 %) тощо [240].

Убачаємо доречним аналіз зарубіжного досвіду гарантування безпеки дорожнього руху, досвід країн, чиї показники аварійності не настільки великі в порівнянні з нашою країною. У комплексі розглянемо систему забезпечення безпеки дорожнього руху за кордоном: їх законодавство, інститути влади, засоби нагляду та контролю у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Тим паче, що останні дослідження та публікації в галузі державного управління свідчать про зростання зацікавленості європейським досвідом підвищення ефективності органів державної влади щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, як з боку науковців, так і з боку політиків та практиків. На сьогодні ще відсутні дієві заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, а нормативно-правові документи з питань мінімізації дорожньо-транспортних пригод та їх негативних наслідків мають декларативний характер. Крім того, замало теоретичних пропозицій на основі розгляду зарубіжного досвіду стосовно підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні, що дасть змогу зробити їх відповідними Конституції України, європейським традиціям і правам людини.

Предметом дослідження в даному підрозділі є норми адміністративного законодавства Італії, Австрії, Бельгії, Великої Британії,

Чехії, Данії, Іспанії, Польщі, Норвегії, Швеції, Швейцарії, Франції та ФРН, КНР, що зумовлено наявністю в більшості цих країн близького рівня суспільних відносин, сучасної розвинутої транспортної системи та усталеного адміністративного законодавства.

Доцільним є аналіз законодавства в галузі дорожнього руху права Російської Федерації, Азербайджанської Республіки, Республіки Білорусь, Грузії, Республіки Казахстан, Киргизької Республіки. Не буде зайвим вивчення досвіду адміністративного права інших країн світу, зокрема Австралії, США, Японії та Єгипту.

Дослідження має на меті розгляд закордонних адміністративно-правових норм та форм гарантування, які забезпечують безпеку під час пересування автошляхами та під час експлуатації автотранспорту.

Почнемо зі Сполучених Штатів Америки, де робота їхньої дорожньої поліції дуже помітно відрізняється від несення служби ДАІ України. І перше, на що варто звернути увагу, - це те, що в Америці діє презумпція винуватості, тобто щодо кожного зупиненого ними водія висувається припущення, що він може бути небезпечним. І справа самого затриманого – довести протилежне (у нашій країні навпаки, згідно з Конституцією діє презумпція невинуватості). Будь-яке невиконання прописаних правил дає право поліцейському застосувати силу. Але у свою чергу поліцейський повинен бути ввічливим при спілкуванні з водієм. [241, с. 370, 371] На водіїв, які порушили правила, накладається штраф на місці вчинення правопорушення. При цьому видається квитанція, за допомогою якої можна здійснити оплату в будь-якому банку. Якщо правопорушник не оплатить штраф у встановлений строк, у нього призупиняється право на керування транспортними засобами [242].

Водночас усі дії поліцейських пильно контролюються. У патрульних автомобілях, як правило, встановлені відеокамери, що фіксують дії поліцейських як усередині автомобіля, так і при розмові із затриманим водієм. Крім того, в більшості штатів США встановлено обмеження щодо

наявності готівкових коштів у поліцейського під час несення служби. Обов'язком поліцейського також є зупинка, якщо він побачив автомобіль, що стоїть з увімкненими аварійними вогнями чи встановленим знаком аварійної зупинки, або ж у тому випадку, якщо є підозра несправності автомобіля. При цьому поліцейський зобов'язаний викликати аварійний автомобіль або відвести водія на станцію технічного обслуговування чи автозаправку [243].

Подібні правила діють і в Італії. Так італійські підрозділи поліції також мають право притягнути порушника до адміністративної відповідальності, визначаючи розмір штрафу на місці правопорушення [244]. Що ж стосується доріг, так там Polizia Stradale (офіційна назва дорожньої поліції в Італії) повинна робити все, що буде необхідно на місці скоєння ДТП, у тому числі й зобов'язані мати навички реанімації та надання першої медичної допомоги [243]. Це яскравий приклад того, що такими діями (правилами) збільшується вірогідність збереження життя та здоров'я постраждалим в автомобільних аваріях за умови вчасно та компетентно наданої допомоги.

Заслуговує на увагу дещо оригінальний підхід і австралійського законодавця. Там дорожня поліція може контролювати дороги на автомобілі без зовнішніх розпізнавальних знаків. Усі службові автомобілі оснащені 3-літровим двигуном, а поліцейські керують автомобілем дуже вправно. При цьому робітники австралійської дорожньої поліції дуже привітні та доброзичливі, вони вирізняються чесністю та безкомпромісністю. Штрафи в Австралії сплачуються кредитною картою, або, як у США, через банк.

Проблема адміністративної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, також завжди перебувала в полі зору науковців та законодавців.

За останні роки була посилена відповідальність за порушення ПДР для забезпечення безпеки дорожнього руху в Австрії, Бельгії, Великої Британії, Угорщині, Данії, Іспанії, Італії, Норвегії, Польщі, Румунії, Франції, Чехії.

Так у Чехії за більшість порушень у сфері забезпечення дорожнього руху можна отримати штраф до 1000 крон безпосередньо на місці здійснення правопорушення або до 2000 крон після судового розгляду. Штрафи підвищилися на 20 % [245, с. 35]. Дорожня поліція має право вилучити посвідчення на місці за перевищення швидкості, або проїзд на червоне світло світлофора. До речі, за водіння автомобіля в нетверезому стані у Польщі передбачено кримінальне покарання (це є злочином, а не правопорушенням) у вигляді позбавлення волі [346]. У нашій же країні відповідно до ст. 130 ч. 1. КУпАП керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їхню увагу та швидкість реакції, а також передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а так само відмова особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, тягнуть за собою накладення:

- штрафу на водіїв від двохсот до трьохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (3400-5950 грн.)
- позбавлення права керування транспортними засобами на строк від одного до двох років,
- адміністративний арешт на строк від семи до десяти діб і на інших осіб - накладення штрафу від двохсот до трьохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на строк від семи до десяти діб. Рішення приймає суд [247]. Як ми бачимо, в Україні навіть з матеріального боку це не найсуворіші покарання.

За приписами положень ПДР в Єгипті поліція слідкує вельми суворо. Одне з них – наявність в автомобілі медичної аптечки та знака аварійної зупинки, за що водія можуть лишити посвідчення мінімум на один місяць.

Великі штрафи за їзду по смузі зустрічного руху, а також інші дії водія, котрі ставлять під загрозу життя та здоров'я пасажирів [248].

У Швейцарії правила дорожнього руху подібні до тих, що діють в Україні, а от система контролю за дорожнім рухом є набагато прогресивнішою. Суми штрафів дуже великі, оскільки фінансовий важіль впливу на порушників там вважають найбільш дієвим. Ці штрафи стосуються не тільки власників авто, а й власників автодоріг, адже більшість трас приватні. У випадку ДТП через стан дорожнього покриття, власник траси платить дуже великі штрафи, а тому він зацікавлений у забезпеченні ідеальних умов для клієнтів-водіїв [249, с. 43, 44].

Варто зазначити, що в КНР було затверджено документ Міністерства громадської безпеки, в якому, починаючи з 2012 р., 2 грудня оголошується Всекитайським днем безпеки дорожнього руху, сподіваючись, що встановлення Всекитайського дня безпеки дорожнього руху вплине на забезпечення безперешкодного дорожнього руху, просування соціального прогресу та цивілізації суспільства, закріпленні громадської моралі, сприятиме формуванню довгострокового та ефективного механізму роботи з пропаганди та вихованню в дусі забезпечення безпеки дорожнього руху, створенню безпечних, безперешкодних, цивілізованих і гармонічних умов дорожнього руху для подальшого поліпшення благоустрою населення та суспільства взагалі. На жовтень 2012 р. кількість зареєстрованих у Китаї автотранспортних засобів склала 238 мільйонів одиниць, а загальна кількість осіб, які отримали водійське посвідчення – 256 мільйонів, 80 % ДТП виникають через порушення правил дорожнього руху [250].

Ситуацію на шляхах Китаю можна порівняти з тим, що відбувається у Єгипті: водії погано дотримуються Правил дорожнього руху. Разом із тим китайські ПДР у своїй більшості аналогічні російським. Однією з основних відмінностей є те, що в Китаї для порушників ПДР діє система штрафних балів. У загальній кількості за рік водій має право не більше ніж на 12 штрафних балів. До речі, у Великій Британії й Австралії також діє система

штрафних балів. А ось в Арабських Еміратах діє система так званих «чорних позначок». Їх максимальна кількість – 24 на рік. Іноді для цього необхідно зібрати «колекцію» порушень, а іноді достатню одного проступку.

За дотриманням порядку на китайських дорогах слідкують не тільки дорожні поліцейські, але також відео- і фотокамери. Порушення швидкісного режиму (не тільки перевищення, але і занадто повільна їзда) караються солідними штрафами та великою кількістю штрафних балів [248].

Одним із ключових способів обмеження кількості дорожньо-транспортних пригод вважається ефективний контроль за швидкісним режимом. При сучасній кількості автомобілів та густоті дорожніх артерій це стає можливим тільки при автоматизованому здійсненні такого контролю. За даними Єврокомісії введення в дію автоматизованих систем контролю дорожнього руху призвело до зменшення кількості постраждалих в ДТП у п'ятнадцяти країнах, які входили до Євросоюзу, на 11 тис. осіб серед загиблих та на 180 тис. постраждалих (поранених) [251].

Так Єврокомісія вважає автоматизований контроль дорожнього руху найбільш дієвим практичним способом зниження рівня смертельних випадків на дорогах, виходячи з цього підписала використання цього методу в усіх державах-членах ЄС.

До речі, на сьогодні польська поліція має у своєму розпорядженні 127 систем автоматичної відеофіксації («камер» або «радарів»), які встановлюються або на штативах або в одному із 600 стаціонарних комплексів [252, с. 45].

Позитивною є практика застосування в Німеччині «помилкових радарів», превентивний спосіб боротьби із правопорушеннями у сфері дорожнього руху – установлення на певній відстані від засобу автоматичної фіксації правопорушень попереджувальних знаків, а також установлення муляжів. Подібні пристрої справляють позитивний вплив на поведінку учасників дорожнього руху. Дуже важливим при цьому є те, що

попередження водіїв дорожніми знаками сприяє формуванню позитивних відносин між водіями і поліцією [253, с. 201-204].

У Японії водії відрізняються дуже високим рівнем дисципліни: вимоги ПДР, дорожніх знаків та розмітки виконуються беззаперечно.

Особливістю японських ПДР є те, що за будь-яке їх порушення водія можуть лишити водійських прав. Також є досить жорсткою відповідальність за порушення ПДР. Так за перевищення швидкості покарання застосовується диференційовано, залежно від тяжкості вчиненого: штраф у 800 доларів уважається м'яким покаранням. До нього можуть додати позбавлення водійського посвідчення та виправні роботи на строк до шести місяців, а за проїзд на заборонний сигнал не тільки оштрафувати водія, а й ув'язнити.

Особливо суворо в Японії контролюються правила паркування транспортних засобів [248], що неможна сказати про нашу країну. Дуже часто ми можемо бачити припарковані машини на центральних вулицях міст, біля перехресть, або під знаками «Зупинка забороняється», трапляються непоодинокі випадки паркування автомобілів на пішохідних переходах або навіть на трамвайній колії. Це у свою чергу призводить до аварійних ситуацій та створення небезпечних ситуацій під час дорожнього руху для його учасників.

Дослідження кодексів Азербайджанської Республіки, Республіки Білорусь, Республіки Казахстан, Киргизької Республіки про адміністративну відповідальність свідчать, що загалом у них збережено нормативну модель радянського періоду, проте впроваджено й певні новели. До позитивних рис кодексу Киргизької Республіки належать деякі види адміністративних стягнень. Так, у ст. 34 передбачено адміністративне стягнення у вигляді перевірки знань Правил дорожнього руху. Водії транспортних засобів, які вчинили адміністративні правопорушення, передбачені цим кодексом, через неналежне знання ПДР водночас із накладенням адміністративного стягнення можуть направлятись на повторне складання іспитів [254, с. 31].

Дорожній кодекс Великої Британії є офіційним нормативним документом, інструкцією поведінки на дорогах країни. Кодекс включає приписи та практичні рекомендації поведінки на дорогах. Знання кодексу сприяє профілактиці ДТП, збереженню життя та здоров'я громадян, вихованню правосвідомості в суспільстві і є обов'язковим для всіх учасників дорожнього руху [255, с. 57, 58].

В Об'єднаному Королівстві для водіїв транспортних засобів видають пропагандистські брошури і буклети, що акцентують їхню увагу на можливій небезпеці керування автомобілем після вживання спиртного або перевищення швидкості. «Speed kills...kill your speed» – «Швидкість вбиває... убийте вашу швидкість», - так звучить звернення до водіїв Великої Британії [256, с. 10]. Належна увага приділяється їзді на велосипедах. Певний комплекс заходів спрямовано на забезпечення безпеки при русі на велосипеді. Це вимоги до екіпірування велосипедиста, обладнання велосипедиста, вимоги й рекомендації під час руху на велосипеді, система організації руху велосипедистів у загальному дорожньому процесі [257, с. 82-83]. У нашій державі вимоги до велосипедистів перелічені у розділі 6 закону України «Про правила дорожнього руху» і, на наш погляд, зазначених там прав, обов'язків та заборон недостатньо для гарантій, які забезпечують безпеку на дорогах велолюбителям.

В Іспанії немає кодифікованого нормативно-правового акта з переліком адміністративних правопорушень, але існують окремі галузеві закони, в яких містяться відповідні склади. До осіб, які вчинили правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, застосовуються такі санкції: штраф та позбавлення права керування транспортними засобами до 3-х місяців [92, с. 65].

Правопорушення у сфері транспорту бувають, як ми бачимо, різного характеру і в кожній країні є свої важелі впливу (від великих штрафів до притягнення до відповідальності у вигляді позбавлення волі) щодо припинення та запобігання цим фактам. Вибірковий аналіз гарантування

безпеки дорожнього руху зарубіжних країн дозволяє стверджувати про відсутність єдиних підходів щодо адміністративних правопорушень правил БДР та експлуатації транспорту. Але всі держави націлені тільки на одне – зменшення випадків травмування та загибелі учасників дорожнього руху, що і є гарантією безпечного пересування дорогами всім учасникам, які беруть участь у цьому процесі.

Доцільним є акцент на державно-управлінському процесі у сфері безпеки дорожнього руху в Німеччині. Він представляє чітке розподілення функцій у сфері державного управління забезпеченням безпеки дорожнього руху; ефективну координацію та взаємодію органів державної влади, до компетенції яких віднесено питання безпеки дорожнього руху; залучення потужного наукового потенціалу та громадськості в особі суспільних об'єднань, спілок підприємців, страховиків, виробників транспортних засобів до розроблення програм із підвищення безпеки дорожнього руху. Зазначена діяльність ведеться на федеральному рівні, при цьому в реалізації програм беруть участь як федеральні органи, так і відповідні органи земель і структури на місцях, що сприяє підвищенню їх ефективності. Головним суб'єктом державного управління Німеччини, відповідальним за формування єдиної державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, є Федеральне міністерство транспорту, будівництва і житлового господарства [258].

Федеральним міністерством транспорту, будівництва і житлового господарства розробляються програми з підвищення безпеки дорожнього руху. Федеральне дорожнє відомство підзвітне Федеральному міністерству транспорту, будівництва і житлового господарства та відповідає за розроблення норм та пропозицій в усіх областях дорожнього руху, також займається розробленням концепцій щодо безпеки дорожнього руху. Контрольно-наглядові функції в галузі безпеки дорожнього руху здійснюються дорожньою поліцією Міністерства внутрішніх справ Німеччини. Окрім органів виконавчої влади в Німеччині діє велика кількість громадських організацій (Рада з безпеки дорожнього руху, Науково-

дослідницька організація з питань вуличного руху та транспорту, Служба безпеки дорожнього руху), у яких за ціль – підвищення безпеки дорожнього руху. Їхніми головними завданнями є розроблення та реалізація програм і звід правил з підвищення безпеки дорожнього руху, навчання населення правилам дорожнього руху, роз'яснення та пропаганда безпечного пересування автошляхами.

ФРН є однією із найбільш благонадійних європейських держав щодо безпеки дорожнього руху [259].

Не можна оминати ще одну з причин зниження ДТП у Німеччині – «драконівські заходи» відносно злісних порушників правил дорожнього руху. Відповідно до німецьких законів недбайливі водії зобов'язані пройти медико-психологічне освідування. У ході обстеження медики та психологи вирішують, чи здатна людина за своїми психологічними здібностями керувати автомобілем, при цьому не наражаючи умисно загрози своє та чуже життя. Вартість цієї процедури складає 500 євро. Вдало складають тест менш половини водіїв-порушників, інші позбавляються прав назавжди [260]. Уважаємо, що це занадто суворий адміністративний захід, але все ж таки даний факт також заслуговує на увагу, адже це дієвий метод. За такий умов покарання потенційний правопорушник декілька разів подумає перш ніж «піти» на проступок, який тягне за собою великі матеріальні та моральні збитки.

Найбільшу та найвдалішу реформу ДАІ провели в Грузії. У цій країні в один день звільнили 60 тисяч працівників та протягом кількох місяців створили абсолютно нову службу. Головний підсумок реформи – на вулицях абсолютно безпечно, дорожні поліцейські не беруть хабарів, значно зменшилась кількість незаконних заволодінь транспортними засобами. Громадяни забули, що таке бюрократичні перешкоди в МВС [241, с. 373]. Ми доже сподіваємось, що розпочата реформа в нашій країні по прикладу Грузії буде також не менш дієвою і вдалою.

Велику увагу приділяє забезпеченню безпеки дорожнього руху й Російська Федерація. За останні роки в Росії було прийнято низку нормативно-правових актів різної юридичної сили, які регламентують ті чи інші аспекти суспільних відносин в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху.

Не можна не відзначити позитивну тенденцію за останній час відносно держави та суспільства до проблеми безпеки дорожнього руху.

З ініціативи державних органів проводились парламентські слухання, питання безпеки дорожнього руху неодноразово розглядалися на координаційних нарадах, проводилися різні обговорення проблеми на міжнародному рівні, інших форумах за участі політичних та громадських діячів. Розроблялися програми та стратегії в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху.

Важливо також відмітити, що ціла низка програмних заходів передбачає оптимізацію системи державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та спрямована на уточнення задач, функцій, компетенції та відповідальності федеральних органів виконавчої влади, органів виконавчої влади РФ, органів місцевого самоврядування муніципальних утворень, розроблення регламентів їх взаємодії [261, с. 2, 3]. Керівником Програм щодо підвищення безпеки дорожнього руху є міністр внутрішніх справ РФ.

Досягнення ефективного забезпечення безпеки дорожнього руху не можливе в рамках однієї діяльності. Правовою основою забезпечення громадської безпеки у сфері дорожнього руху слугують нормативно-правові документи. Зокрема, які закріплюють основні напрямки державної політики, напрями з створення умов, які сприяють забезпеченню громадської безпеки, розмежовують компетенцію органів різних рівнів управління, встановлюють функції надзору та контролю за дотриманням правових приписів. До них слід віднести Конституцію РФ, Закон про безпеку, Федеральний закон про безпеку дорожнього руху та інших нормативних актів, які регулюють

відносини у сфері громадської безпеки, Положення про Урядової комісії з забезпечення безпеки дорожнього руху, Положення про Державтоінспекцію безпеки дорожнього руху МВС Росії, Положення про Федеральну службу з надзору у сфері транспорту тощо [262, с. 65].

Слід зазначити, що важливим складовим елементом державної системи управління забезпечення безпеки дорожнього руху є наявність у ній постійного стабільного та достатнього за об'ємом цільового джерела фінансування. Забезпечення безпеки дорожнього руху – довгострокова задача, яка потребує постійних фінансових вкладів, що передбачає стабільні довгострокові джерела бюджетних й позабюджетних коштів. Питання щодо джерел й механізму фінансування повинно бути вирішено на законодавчому рівні створенням спеціалізованого фонду безпеки дорожнього руху [262, с. 67]. Рівень фінансування утримання автомобільних доріг в Україні є надзвичайно низьким. Так, наприклад, Франція витрачає 30 тис. дол. на 1 км, Німеччина – 27,3, Росія – 12,2, Білорусь – 8,4, Україна – 5. У нашій державі навпаки з кожним роком спостерігається навпаки суттєве зменшення обсягів фінансування робіт на дорогах нашої країни загального користування, видатків на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг державного значення [124, с. 724].

На Заході існують спеціалізовані державні організації. У США, наприклад, є Національна адміністрація з безпеки дорожнього руху. У Німеччині – Німецька рада з безпеки дорожнього руху. У Франції – Міжвідомча рада з безпеки дорожнього руху. Усі ці ради наділені вагомими правами і повноваженнями, а вони у свою чергу підкріплені вагомими матеріальними й фінансовими ресурсами. Відповідно – досягнуто значної досконалості в організації дорожнього руху, а тяжкість та кількість аварій поступово знижується [263, с. 32].

Також слід зауважити, що приклад низки зарубіжних країн наочно свідчить про те, що найбільш ефективним є комплексний вплив на

порушників правил дорожнього руху. Мається на меті поєднання заходів карного та адміністративного примусу з заходами економічного впливу.

У цих цілях широко використовується страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Разом із тим із добровільним страхуванням такої відповідальності зазначених осіб законодавством багатьох держав установлений обов'язок власникам транспортних засобів на випадок заподіяння шкоди третім особам у процесі експлуатації даних джерел підвищеної небезпеки.

Важливим важелем економічного впливу при страховій цивільній відповідальності власника транспортного засобу є система коефіцієнтів бонус-малус, яка використовується при розрахунку вартості договору страхування.

Аналіз закордонного досвіду використання такої системи свідчить про те, що вона позитивно діє на дисципліну водіїв. Соціально-економічний ефект проявляється в зменшенні кількості ДТП, а також кількості поранених та загиблих. Ця система діє в таких країнах, як Велика Британія, Німеччина, Канада, Франція, США та ін. [264, с. 2].

Отже, належний стан забезпечення безпеки дорожнього руху в будь-якій країні може мати місце в тому випадку, якщо він ґрунтується на відповідній основі. Зокрема, такою основою щодо гарантування безпеки дорожнього руху: а) визнання і впровадження міжнародних стандартів з забезпечення безпеки дорожнього руху; б) наявність гарантій забезпечення безпеки дорожнього руху; в) наявність механізму розподілу влади; д) присутність дійсної дієвої судової влади та ін.

Пріоритетність питань безпеки дорожнього руху втілюється у формуванні національних стратегій та ухваленні довгострокових цільових програм, покликаних забезпечити зниження дорожньо-транспортної аварійності й травматизму. Кожна така програма – результат складних обчислень (оціночних, прогнозних, кошторисних), точність яких безпосередньо залежить від повноти й об'єктивності інформації про

економічні параметри безпеки дорожнього руху... Виходячи з цього, більшість розвинених держав приділяє максимальну увагу питанням збору, оброблення систематизації відомостей, що характеризують ключові аспекти дорожньої безпеки: технічний, соціальний, економічний і т.п.

У багатьох країнах Західної Європи, Північної Америки, а також Азійсько-Тихоокеанського регіону використовують комплексні інформаційно-аналітичні системи оцінювання стану безпеки дорожнього руху, засновані на сучасних прогресивних методиках та інтегровані в загальнодержавну мережу статичного обліку. Ці системи забезпечують постійний моніторинг дорожньо-транспортної аварійності; надають вичерпну інформацію про її масштаби, структуру, динаміку, соціально-економічні наслідки; гарантують оперативне оновлення відповідних статистичних показників та ін. [265, с. 119].

Окреслену проблему безпеки дорожнього руху глобальні міжнародні структури та провідні держави світу визнають стрижневим критерієм ефективності транспортних сполучень, запорукою динамічного розвитку економіки, та, водночас, гарантією прав людини на захист життя і здоров'я [266, с. 24, 25].

На жаль, у нашій країні немає інформаційно-аналітичних систем оцінювання стану безпеки дорожнього руху, як у більшості країн світу. Аналіз стану проводиться по застарілих «радянських методиках».

Важливе зауваження при зіставленні культури керування транспортними засобами в Україні і, наприклад, у країнах Західної Європи свідчить про значно вищий її рівень у водіїв європейських держав. Транспортний менталітет водіїв-європейців є досить привабливим, насамперед від вирізняється високою толерантністю в поведінці на дорогах. Як наслідок – щорічне зменшення дорожньо-транспортного травматизму за зростання інтенсивності транспортного руху [267]. Для прикладу, основними причинами смертності й травматизму внаслідок ДТП, на думку фахівців, є: неадекватний швидкісний режим і перевищення швидкості руху, керування

транспортними засобами в нетверезому стані, неналежне використання ременів безпеки, засобів безпеки для дітей, шоломів та інших засобів безпеки, використання старих транспортних засобів, транспортних засобів, які перебувають у поганому технічному стані або в яких відсутні засоби безпеки, відсутність або недостатнє забезпечення дотримання законодавства у сфері дорожнього руху.

Слід зазначити, що існують міжнародні стандарти підготовки поліцейських кадрів у галузі забезпечення прав людини, які вже знайшли своє відбиття в багатьох міжнародних документах, таких як: Кодекс поведінки посадових осіб з підтримання правопорядку, Декларація Ради Європи «Про поліцію», і Європейський Кодекс Поліцейської Етики, тощо [268 с. 290]. Вважаємо за необхідне розробку подібних українських стандартів з метою підготовки кваліфікованих працівників Національної поліції, що забезпечують безпеку дорожнього руху у тому числі. Зазначені стандарти повинні відповідати демократичній державі та приписам щодо захисту та гарантіям прав людини, закріплених на законодавчому рівні.

Міжнародне законодавство і практика є важливим джерелом формування української національної правової системи у сфері безпеки дорожнього руху.

Як показують дослідження, для того, щоб політика безпеки дорожнього руху була справді успішною, вона повинна не тільки мати надійний матеріальний фундамент, а й відповідати ряду інших важливих критеріїв, зокрема:

- охоплюватись рамками довгострокової (розрахованої щонайменше на 15-20 років) національної стратегії;
- переслідувати конкретні, вимірні цілі, «співзвучні» галузевій проблематиці;
- бути реалістичною, послідовною, гнучкою, толерантною до викликів часу;

- ґрунтуватися на багаторівневій системі планових документів (концепцій, проектів, програм тощо), інтегрованих у структуру державного соціально-економічного планування;

- втілювати комплексний підхід до цілереалізації (вирішення актуальних проблем БДР має здійснюватись одночасно на ідеологічному, нормативно-правовому, економічному, соціальному, організаційному, науковому, технічному та освітньому рівнях);

- не допускаючи жодних послаблень у боротьбі з антигромадськими проявами, спиратися на переконання, як найбільш демократичний та оптимальний метод соціального управління;

- органічно поєднувати різні аспекти публічного адміністрування: а) загальнонаціональний та регіональний; б) відомчий і міжгалузевий; в) внутрідержавний і зовнішньополітичний;

- здійснюватись у контексті розвитку міжнародного співробітництва;

- користуватись широкою підтримкою суспільства та учасників політичного процесу (суб'єктів владних повноважень, партій, груп інтересів, засобів масової інформації) та інше [269, с. 231, 232].

Проведений аналіз зарубіжного законодавства у сфері адміністративно-правового гарантування безпеки дорожнього руху, дозволяє сформулювати пропозиції щодо вдосконалення системи забезпечення безпеки на автошляхах України.

Питання розширення міжнародного співробітництва на сьогодні є вкрай важливим стратегічним напрямком. Міжнародне співробітництво правоохоронних органів представляється можливим розглядати як один із компонентів взаємодії держав у сфері гарантування безпеки дорожнього руху, запобігання та профілактика ДТП. На наш погляд, серед основних напрямів такого співробітництва можна виділити:

- обмін інформацією щодо гарантування безпеки дорожнього руху;

- обмін досвідом правоохоронної роботи в практичній і науковій діяльності;

- співробітництво щодо надання матеріально-технічної, кадрової і консультативної допомоги.

ДТП призводять до різних по своїй тяжкості наслідків. При цьому важливе значення має стан, з одного боку, властивості техніки, яка визначає травмозахищеність учасників дорожнього руху, а з іншого – організація робіт з ліквідації наслідків аварії. Працівники спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху потребують покращання рівня організації, умінь та навичок в екстремальних умовах, за яких потрібно оказувати першу медичну допомогу.

Наступне, що нам вкрай необхідно для вдосконалення адміністративно-правової системи гарантування безпеки дорожнього руху в Україні, це перейняти досвід передових країн, їх основи забезпечення безпеки дорожнього руху, національні концепції безпеки руху, що забезпечують системний підхід до вирішення проблем у вказаній сфері. Будувати власні законодавчі акти, програми та концепції з урахуванням наявного та практичного перевіреного досвіду інших країн. Це буде найбільш ефективним і швидким шляхом розв'язання проблем для нашої держави. Такий підхід стосується як реалізації конкретних практичних заходів, так і основоположних засад побудови національної системи забезпечення безпеки дорожнього руху.

Також необхідно передбачити цілий ряд комплексних заходів (план), до яких потрібно віднести:

- управлінські;
- правові;
- освітні;
- технічні.

З умовою, що ці заходи приведуть до розвитку автотранспортної галузі та низхідної динаміки всіх показників у сфері дорожнього руху. Тому більшість громадян України вважає за необхідне прийняття єдиної

державної комплексної програми з підвищення рівня безпеки дорожнього руху та підтримують ідею щодо особистого контролю Президента України та його Адміністрації за станом безпеки дорожнього руху в країні [270]. У цьому контексті вкрай важливим є врахування кращих європейських практик та подальших розробок стратегій та програм по забезпеченню безпеки дорожнього руху.

Грунтовний аналіз зарубіжного забезпечення безпеки дорожнього руху дозволяє нам сформулювати та конкретизувати таке бачення щодо вдосконалення системи забезпечення безпеки дорожнього руху з урахуванням закордонного досвіду. Так, вважаємо за необхідне:

- установити обмеження щодо наявності готівкових коштів у патрульних поліцейських під час несення служби (боротьба з корупцією та будь якими іншими протизаконними діями матеріального характеру), з цього приводу проводити періодичні раптові перевірки правоохоронців;

- доповнити розділ 6 «Вимоги до велосипедистів» Правил дорожнього руху таким текстом: «...Велосипедист має право керувати велосипедом, який обладнаний звуковим сигналом та світлоповертачами: попереду – білого кольору, по боках – оранжевого, позаду – червоного. Для руху в темну пору доби і в умовах недостатньої видимості на велосипеді повинен бути встановлений та увімкнений ліхтар (фара), а на велосипедисті одяг або елементи екіпірування зі світловідбиваючою поверхнею....»;

- як превентивний (профілактичний) захід пропонуємо встановити камери-муляжі («помилкові радари») на автошляхах країни, що також неодмінно покаже свої позитивні результати.

Висновки до розділу 3

Визначено, що одним із пріоритетних напрямів удосконалення забезпечення безпеки дорожнього руху має бути профілактична діяльність у галузі дорожнього руху. У свою чергу, профілактичні заходи треба поділяти на загальні (націлені на спільноту в цілому) та індивідуальні (робота проводиться конкретно для когось).

Цілі запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху поділяються на загальні (попередження осіб від скоєння проступку під загрозою покарання – штраф, позбавлення права керування автотранспортом тощо) та спеціальні (недопущення, попередження від скоєння проступку того, до кого застосоване покарання).

Профілактика адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху має такі ознаки:

по-перше, специфіка мети профілактики адміністративних правопорушень, як наслідок дорожньо-транспортних пригод, полягає у вихованні правосвідомості учасників дорожнього руху, як результат, обачність їх поведінки на автошляхах;

по-друге, профілактична діяльність – система адміністративно-правових актів у сфері дорожнього руху;

по-третє, це діяльність державних органів управління, унаслідок якої досягаються певні результати у вигляді зміцнення правопорядку і безпеки осіб, які беруть участь у дорожньому русі.

Доведено, що профілактика має бути головним напрямком діяльності спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху, здійснюватись усім його особовим складом у тісній взаємодії з іншими службами органів внутрішніх справ, міністерствами, відомствами, трудовими колективами підприємств, установ та організацій незалежно від форм власності та господарювання, засобами масової

інформації, органами місцевого самоврядування, місцевими радами Спілки автомобілістів України, членами громадських формувань, релігійними об'єднаннями та іншими організаціями, діяльність яких може сприяти забезпеченню безпеки дорожнього руху.

До ознак профілактичної роботи спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху, виходячи з їх центрального місця зазначеного нормативно-правовими документами, віднесено:

по-перше, комплексний характер профілактичних заходів (індивідуальне, загальне запобігання адміністративним правопорушенням (поступкам));

по-друге, об'єднання засобів та способів (методів) переконання та примусу до учасників дорожнього руху, які є порушниками на дорогах; здійснення заходів адміністративно-профілактичного характеру.

Забезпечення законності та дисципліни в діяльності адміністративно-юрисдикційних органів визначено як ще одну гарантію безпеки дорожнього руху.

Визначено ознаки законності та дисципліни в діяльності адміністративно-юрисдикційних органів публічної адміністрації:

гарантування захисту життя та здоров'я усім учасникам дорожнього руху;

виконання законних розпоряджень та вимог, які стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху;

компетентність у сфері дорожнього руху;

добросовісність та незалежність під час прийняття рішень по справам у дорожніх пригодах та конфліктах;

сумлінне виконання службових функцій.

Установлено, що адміністративно-юрисдикційна діяльність органів публічної адміністрації як гарантія безпеки дорожнього руху полягає у запобіганні, розгляді адміністративних правопорушень у сфері

дорожнього руху, прийнятті рішень та винесенні постанов (притягненні правопорушників до адміністративної відповідальності) з додержанням законності, відповідно до встановлених законодавством повноважень.

Законність та дисципліна в діяльності адміністративно-юрисдикційних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху – функціонально-професійні гарантії безпеки дорожнього руху, сутність яких полягає у недопущенні корупційних проявів суб'єктами системи дорожнього руху, виявленні, припиненні порушень та зловживань з їх боку.

Проведений аналіз зарубіжного законодавства у сфері адміністративно-правового гарантування безпеки дорожнього руху дозволив побачити необхідність вдосконалення адміністративно-правової системи гарантування безпеки дорожнього руху в Україні, необхідність вивчення та впровадження досвіду передових країн, їх основ забезпечення безпеки дорожнього руху.

Вважаємо за необхідне:

- встановити обмеження щодо наявності готівкових коштів у патрульних поліцейських під час несення служби (боротьба з корупцією та будь якими іншими протизаконними діями матеріального характеру), з цього приводу проводити періодичні раптові перевірки правоохоронців;

- доповнити розділ 6 «Вимоги до велосипедистів» Правил дорожнього руху таким текстом: «...Велосипедист має право керувати велосипедом, який обладнаний звуковим сигналом та світлоповертачами: попереду – білого кольору, по боках – оранжевого, позаду – червоного. Для руху в темну пору доби і в умовах недостатньої видимості на велосипеді повинен бути встановлений та увімкнений ліхтар (фара), а на велосипедисті одяг або елементи екіпірування зі світловідбиваючою поверхнею....»;

- як превентивний (профілактичний) захід пропонуємо встановити камери-муляжі («помилкові радары») на автошляхах країни, що також неодмінно покаже свої позитивні результати.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення та вирішення наукового завдання, яке полягає у розробці організаційних та теоретико-правових засад адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху та наданні обґрунтованих пропозицій щодо їх реалізації та підвищенні ефективності.

Основним результатом наукової розробки є комплексний аналіз адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху, який дозволяє зробити певні висновки практичного та науково-теоретичного характеру, сформулювати та обґрунтувати низку пропозицій та рекомендацій, основні з них такі:

1. Безпека дорожнього руху – стан, що гарантує учасникам дорожнього руху безпечне пересування дорожньо-вуличною мережею, регулюється спеціальними нормативно-правовими актами й забезпечується інституційними органами та залежить від технічного, екологічного, нормативно-правового, наукового, інституційного показників. Для розвитку та покращання системи безпеки дорожнього руху потрібно враховувати інтенсивність дорожнього руху, розвиток і зростання автомобільного парку, розвиток дорожніх технологій тощо. В умовах погіршення стану (якості) окремих складових системи відбувається розбалансування системи, що призводить до негативних наслідків.

2. Система адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху передбачає: наявність чітко сформульованих нормативно-правових актів, якими регулюються права всіх учасників дорожнього руху, усунення суперечностей між правовими нормами в зазначеній сфері; наявність державного контролю та нагляду у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (аналіз, спостереження та перевірку діяльності

відповідних органів, дотримання встановлених правил, стандартів та норм у сфері безпеки дорожнього руху); наявність дієвого механізму притягнення до адміністративної відповідальності за проступки у сфері дорожнього руху; удосконалення профілактичної та освітньої діяльності у сфері безпеки дорожнього руху; дотримання законності та дисципліни в діяльності органів публічної адміністрації.

3. Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху – цілісна система нормативно-правових, інституційних та процедурних засобів, за яких усі учасники дорожнього руху мали б можливість реалізовувати закріплені за ними права на безпечне та вільне пересування автошляхами, яка націлена на запобігання причинам виникнення дорожньо-транспортних пригод та зниження вірогідності й тяжкості їх наслідків. Основними ознаками адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху є: державно-владний та нормотворчий характер, який полягає в здійсненні покладених на державу та органи публічної адміністрації адміністративно-правових повноважень, чітко визначених низкою нормативно-правових актів; виконавчо-розпорядчий характер – суб'єкти публічної адміністрації системи адміністративно-правового гарантування безпеки дорожнього руху (представники влади), яким надано право давати обов'язкові для виконання приписів, вказівки та застосовувати, по мірі необхідності, заходи адміністративного примусу й заходи адміністративної відповідальності.

4. Нормативно-правові акти, які регулюють відносини в галузі дорожнього руху виступають гарантіями безпеки дорожнього руху. При цьому необхідною умовою нормативно-правових гарантій безпеки дорожнього руху є дотримання норм регулювання та правил як засобу управління у сфері дорожнього руху. Завданнями нормативно-правових гарантій безпеки дорожнього руху також є пошук шляхів удосконалення чинних правових норм та прийняття нових, що якісно забезпечать безпеку

учасників дорожнього руху. Установлено, що нормативно-правові гарантії безпеки дорожнього руху: по-перше, це комплекс законів та підзаконних нормативних актів, які представляють собою нормативно-правове поле для роботи всієї системи забезпечення безпеки дорожнього руху і виконання нею свого призначення; по-друге, являють собою необхідні дієві механізми, які законодавчо закріплюють порядок реалізації гарантій безпечної свободи пересування транспортно-вуличною мережею нашої країни; по-третє, являють собою сукупність норм, неоднакових за своєю юридичною силою; по-четверте, поділяються на превентивні, зобов'язуючі, імперативні (забороняючі).

5. Контрольно-наглядові гарантії у сфері забезпечення дорожнього руху – це особливий вид організаційно-правових запобіжних заходів та методів, що здійснюються у сфері дорожнього руху та реалізуються за умов законності та доцільності діяльності спеціально уповноваженого контрольно-наглядового органу публічної адміністрації з метою забезпечення безпеки дорожнього руху в межах установлених законодавством норм. Загальними принципами діяльності суб'єктів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху, яка займається контрольно-наглядовою діяльністю, є: публічність, системність, науковість, постійність, законність і доцільність, об'єктивність, гласність, своєчасність, дієвість. Головною відмінною рисою контрольно-наглядових гарантій є те, що вони реалізуються виключно спеціальними органами публічної адміністрації у сфері дорожнього руху. Основними функціями системи суб'єктів контрольно-наглядових гарантій у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є: спостереження за безпекою дорожнього руху; виявлення, запобігання, усунення та профілактика правопорушень у галузі дорожнього руху; припинення протиправної поведінки з боку правопорушника правил дорожнього руху; притягнення винних до адміністративної відповідальності.

6. Адміністративна відповідальність у сфері дорожнього руху – система правових положень, яка забезпечує невідворотність покарання за адміністративні правопорушення через певний перелік засобів, способів і заходів, що існують у суспільстві, передбачені законодавством та створені для забезпечення безпеки дорожнього руху з метою запобігання правопорушенням або їх припинення.

Адміністративна відповідальність відіграє роль засобів забезпечення безпеки дорожнього руху і несе значне навантаження превентивного характеру. Вона застосовується для запобігання протиправним діям із боку учасників дорожнього руху чи їх припинення. Адміністративна відповідальність обмежує можливості негативної поведінки учасників дорожнього руху. Адміністративна відповідальність у сфері дорожнього руху гарантує: 1) дію інших охоронних правових інститутів, 2) стабільність правовідносин у сфері дорожнього руху, 3) захист від протиправних посягань.

7. Головним завданням профілактичної діяльності щодо забезпечення безпеки дорожнього руху є виявлення причин і умов, які впливають на зменшення дорожньо-транспортних пригод та запобігання, недопущення правопорушень на вулично-транспортній мережі. Профілактика має бути головним напрямом діяльності спеціальних органів публічної адміністрації, які забезпечують безпеку у сфері дорожнього руху, здійснюватись у тісній взаємодії з іншими службами, міністерствами, відомствами, трудовими колективами підприємств, установ та організацій незалежно від форм власності та господарювання, засобами масової інформації, органами місцевого самоврядування, місцевими радами Співки автомобілістів України, членами громадських формувань, релігійними об'єднаннями та іншими організаціями, діяльність яких може сприяти забезпеченню безпеки дорожнього руху.

8. Адміністративно-юрисдикційна діяльність органів публічної адміністрації як гарантія безпеки дорожнього руху полягає в запобіганні, розгляді адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху, прийнятті рішень та винесенні постанов (притягненні правопорушників до адміністративної відповідальності) з додержанням законності, відповідно до встановлених законодавством повноважень. Законність та дисципліна в діяльності адміністративно-юрисдикційних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху – функціонально-професійні гарантії безпеки дорожнього руху, сутність яких полягає в недопущенні корупційних проявів суб'єктами системи дорожнього руху, виявленні, припиненні порушень та зловживань з їхнього боку.

9. Здійснивши аналіз закордонної практики щодо забезпечення адміністративно-правових гарантій дорожнього руху (Австрії, Бельгії, Великої Британії, Грузії, Данії, Іспанії, Італії, Німеччини, Норвегії, Польщі, США, Франції, Чехії, Швейцарії та ін.) та статистичних матеріалів органів МВС України, зроблено висновок, що міжнародне законодавство і практика має бути пріоритетним джерелом формування української національної правової системи в зазначеній галузі. Серед основних напрямів міжнародного співробітництва виділено: обмін інформацією щодо гарантування безпеки дорожнього руху; обмін досвідом правоохоронної роботи в практичній і науковій діяльності; співробітництво щодо надання матеріально-технічної, кадрової і консультативної допомоги..

10. Для вдосконалення норм адміністративного законодавства, якими регулюється сфера дорожнього руху, та з метою забезпечення адміністративно-правових гарантій в зазначеній галузі пропонується:

- доповнити розділ 6 «Вимоги до велосипедистів» Правил дорожнього руху таким текстом: «...а на велосипедисті одяг або елементи екіпірування зі світловідбиваючою поверхнею...»;

- закріпити визначення «безпека дорожнього руху» та «гарантування безпеки дорожнього руху» у загальних положеннях Правил дорожнього руху;

- доповнити статтю 14 «Учасники дорожнього руху» Закону України «Про дорожній рух», виходячи зі ствердження, що право учасників дорожнього руху на безпечне пересування вулично-дорожньою мережею гарантується державою та забезпечується виконанням і дотриманням законодавчих та нормативних актів у галузі дорожнього руху, при чому реалізація прав одних учасників дорожнього руху не повинна обмежувати та порушувати права інших учасників дорожнього руху;

- статтю 43 «Планування заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху» Закону України «Про дорожній рух» викласти під назвою «Національна програма забезпечення безпеки дорожнього руху» та з обґрунтованими змінами;

- статтю 18 Закону України «Про дорожній рух» «Основні обов'язки та права пасажирів» доповнити доречною заборобою, яка стосується безпеки пасажирів та інших учасників дорожнього руху.

Ураховуючи, що профілактика у сфері дорожнього руху полягає в збереженні, захисті життя учасників дорожнього руху, запобіганні та недопущенні несприятливих наслідків у вигляді дорожньо-транспортних пригод, доцільно доповнити Закон України «Про дорожній рух» статтею 171 «Обов'язки пішоходів по забезпеченню безпеки дітей» та статтею 301 «Окремі питання щодо профілактики у сфері дорожнього руху».

Запропоновано визначити засади профілактичної діяльності в Законі України «Про дорожній рух», а саме передбачити окремий розділ «Організація профілактики у сфері безпеки дорожнього руху», який включатиме такі статті: «Організаційно-правові основи профілактичної

діяльності у сфері дорожнього руху», «Завдання профілактичної діяльності у сфері дорожнього руху», «Функції суб'єктів профілактики у сфері дорожнього руху», «Форми та методи профілактичної роботи у сфері дорожнього руху».

Доведена необхідність запровадження обов'язкових світловідбиваючих елементів на форменому одязі патрульних поліцейських, що не прописано в жодному нормативному документі.

Зважаючи на те, що адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху виступають невід'ємними засобами забезпечення безпеки дорожнього руху, запобігання дорожньо-транспортним пригодам необхідно починати зі Стратегії безпеки дорожнього руху, яка повинна передбачати визначення мети і завдань усього механізму гарантування безпеки дорожнього руху, форми та методи застосування різних сил і засобів, розроблення програм та планів для нейтралізації можливих загроз. Визначення стратегії гарантування безпеки дорожнього руху сприятиме здійсненню ефективної політики безпеки у галузі дорожнього руху та повноцінному функціонуванню системи гарантування в зазначеній сфері.

Обґрунтована доцільність підготовки Програми нормативно-правових актів, пов'язаних з гарантуванням безпеки у сфері дорожнього руху. Це дасть можливість з'ясувати пріоритетність у цій справі. Доведено доречність проведення експертиз чинних нормативно-правових актів із метою виявлення наслідків їх впливу на стан гарантування безпеки у сфері дорожнього руху.

Вбачається за доцільне розроблення Інструкції про контрольно-наглядову діяльність патрульної поліції, затвердження технічного регламенту щодо безпеки автомобільних доріг загального користування, який повинен визначати основні вимоги безпеки до автомобільних доріг

загального користування та їх експлуатаційного утримання, а також форми і порядок оцінки відповідності цим вимогам.

Запропоновано в Дисциплінарному статуті Національної поліції України передбачити визначення поняття «законність», привести підзаконні нормативно-правові акти, що регулюють питання забезпечення безпеки у сфері дорожнього руху, у відповідність до Закону України «Про Національну поліцію».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Паршиков С. И., Резников В. П. Организация профилактической работы подразделений госавтоинспекции : учебное пособие / С. И. Паршиков, В. П. Резников. – Донецк : Донецкий институт внутренних дел, 2003. – 208 с.
2. Фірсіков Н. Система якості у розробці інформаційних систем безпеки дорожнього руху / Н. Фірсіков // Безпека дорожнього руху. – 2006. – № 1-2. – С. 133-135.
3. Международная конвенция о дорожном движении. Протокол о дорожных знаках и сигналах, принятый на Конвенции Объединенных Наций по дорожному и автомобильному транспорту. – М. : Научно-техническое издательство Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР, 1963. – 107 с.
4. Лукьянов В. В. Безопасность дорожного движения / В. В. Лукьянов – М. : Транспорт, 1978. – 247 с.
5. Лукьянов В. В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. – М. : Юрид. лит., 1980. – 167с.
6. Ярмачі Х. П. Адміністративно-наглядова діяльність міліції в Україні : монографія / Х. П. Ярмачі – Одеса : Юрид. літ., 2006. – 336 с.
7. Про дорожній рух : закон України від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> – Назва з екрану.
8. Жулев В. И., Гирько С. И. Ответственность участников дорожного движения : практ. пособие / В. И. Жулев, С. И. Гирько – М. : Юрист, 1987. – 160 с.
9. Клиновштейн Г. И. Организация дорожного движения : учебник для вузов / Г. И. Клиновштейн. – М. : Транспорт, 1982. – 240 с.
10. Шоун А. В. О понятиях «дорожное движение» и «безопасность дорожного движения» / А.В. Шоун // Безпека дорожнього руху. – 2006. – № 1-2. – С. 7-19.

11. Врубель Ю. А. Организация дорожного движения : в 2 ч. / Ю. А. Врубель, – Минск : Белорусский фонд безопасности дорожного движения, 1996. – 1 ч. – 240 с.
12. Шахриманьян И. К. Безопасность дорожного движения / И. К. Шахриманьян – М. : Акад. МВД СССР, 1979. – 180 с.
13. Майоров В. И. Дорожное движение и безопасность / В. И. Майоров. – Челябинск : Рекпол, 1997. – 148 с.
14. Махутов Н. А. Современное состояние проблем безопасности в промышленно развитых странах происхождения / Н. А. Махутов, В. П. Петров, Н. И. Тарташев, Г. С. Сергеев // Проблемы безопасности при чрезвычайных ситуациях. – 1994. – Вып. 4. – С. 2-5.
15. Кузьмин И. И. Управление риском в социально-экономических системах: концепция и методы ее реализации / И. И. Кузьмин, Н. А. Махутов и др. // Проблемы безопасности при чрезвычайных ситуациях. – 1996. – С. 18-69.
16. Белов С. В. Безопасность жизнедеятельности – наука о выживании в техносфере / С. В. Белов // Проблемы безопасности при чрезвычайных ситуациях. – 1999. – Вып. 9. – С. 26-37.
17. Миленин А. Л. Комментарии к Правилам дорожного движения Украины / З. Д. Дерех, В. Ф. Душник, Ю. Е. Заворицкий и др. ; под общ. ред. А. Л. Миленина. – 2-е изд., пер. и доп. – К. : Радуга, 2002. – 335 с.
18. Про автомобільні дороги : закон України від 08.09.2005 № 2862-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2862-15> – Назва з екрану.
19. Міленін О. Л. Правосвідомість учасників дорожнього руху : дис. канд. юрид. наук : 12.00.01 / О. Л. Міленін. – Харків, 2001. – 200 с.
20. Малый энциклопедический словарь : Т. 1., Вып.2. – СПб. Брокгауз – Ефрон, 1907. – 1040 с.
21. Зеленский В. С. Обеспечение безопасности субъектов уголовного процесса : монография / В. С. Зеленский, Н. В. Куркин – Харьков : КримАрт, 2000. – 404 с.

22. Ожегов С. И. Словарь русского языка : [70000 слов / под ред. Н. Ю. Шведовой]. – 22-е изд., стер. – М. : Рус. яз., 1990. – 921 с.
23. Великий тлумачний словник сучасної української мови (з дод. і доповн.) : [уклад. В. Т. Бусел]. – К. ; Ірпінь : ВТФ «Перун», 2005. – 1728 с.
24. О дорожном движении : закон республики Беларусь от 17.07.2002 № 132-3 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://pravo.levonevsky.org/bazaby/zakon/zakb0498.htm> – Назва з екрану.
25. О безопасности дорожного движения : закон Российской Федерации от 15.11.1995 № 196-ФЗ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.gorobzor.ru/auto/pdd/zobdd/zobdd?staticid=219> – Назва з екрану.
26. Гранин А. С. Экологическая безопасность. Защита территории и населения при чрезвычайных ситуациях : учебн. пособие / А. С. Гранин, В. Н. Новиков – М. : ФАИР-ПРЕСС, 2002. – 336 с.
27. Клинковштейн Г. И. Организация дорожного движения : учебник для вузов / Г. И. Клинковштейн. – М. : Транспорт, 1997. – 229 с.
28. Новіков В. В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / В.В. Новіков. – К., 1997. – 23 с.
29. Гончаренко Ф. П. Керування безпекою дорожнього руху засобами дорожньої служби : монографія / Ф. П. Гончаренко – К. , 1999. – 280 с.
30. Кондратов Б. П. Общественная безопасность и административно-правовые средства ее обеспечения : монография / Б. П. Кондратов – М. : Щит-М, 1998. – 296 с.
31. Дашко С. М. До питання про концепцію дорожнього руху в Україні / С. М. Дашко // Безпека дорожнього руху. – 2005. – № 1-2. – С. 8-15.
32. Кашканов А. А. Безпека руху автомобільного транспорту : навч. посіб. / А. А. Кашканов, О. Г. Грисюк – Вінниця : ВНТУ, 2010. – 177 с.
33. Хусаинов А. Ш. Пассивная безопасность автомобиля : уч. пособ. / А. Ш. Хусаинов, Ю. А. Кузьмин. – Ульяновск : УлГТУ, 2011. – 89 с.

34. Безпека дорожнього руху та деякі правові аспекти : [навч. посіб.] / В. А. Кищун, Р. М. Кузнецов, І. С. Мурований, О. В. Лаба. – Луцьк : РВВ Луц. нац. техн. ун-ту, 2010. – 225 с.
35. Офіційний сайт Новобузького Центру профільного навчання. Види безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ncpn.net.ua/vidi-bezpeki.html> – Назва з екрану.
36. Калаберда С. М. Вплив деяких факторів оточуючого середовища на організм водія та кількість ДТП / С.М. Калаберда // Безпека дорожнього руху. – 2005. – № 1-2. – С. 140-147.
37. Долгополова М. М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Долгополова М. М. – Харків, 2003. – 208 с.
38. Микитюк М. А. Владні повноваження Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України: проблеми теорії та практики реалізації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Микитюк М. А. – Львів, 2008. – 214 с.
39. 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 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/137-2012-%D0%BF>.
40. Адміністративна (поліцейська) діяльність органів внутрішніх справ (Загальна частина) [Текст] : підручник ; авт. кол. Ю. І. Римаренко, Є. М. Моїсєєв, В. І. Олефір – керівники. – К. : КНТ, 2008. – 816 с.
41. Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали сьомої Міжнародної науково-практичної конференції, 15-16 листопада 2012 р. – Донецьк : ЛАНДОН-XXI, 2012. – 272 с.

42. Академічний тлумачний словник української мови: в 11 томах. – Том 2, 1971. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://sum.in.ua/p/2/29/1> – Назва з екрану.
43. Словник синонімів української мови : в 2 т. / [Бурячок А. А., Гнатюк Г. М., Лозова Н. Є. та інші]. – К. : Наукова Думка, 2000. – Т. 2. – 960 с.
44. Земельне право України : підручник / [за ред. О. О. Погрібного, І. І. Каракаша]. – К. : Істина, 2003. – 448 с.
45. Теорія держави і права : навч. посіб. / Олійник А. Ю., Гусарєв С. Д., Слюсаренко О. Л. – К. : Юрінком Інтер, 2001. – 176 с.
46. Мордовец А. С. Социально-юридический механизм обеспечения прав человека и гражданина / А. С. Мордовец. – Саратов : ВШ МВД РФ, 1996. – 288 с.
47. Теория государства и права : учебник для вузов / под ред. проф. В. М. Корельского и проф. В. Д. Перевалова. – 2-е изд., изм. и доп. – М. : НОРМА – ИНФРА, 2000. – 616 с.
48. Панова И. В. Актуальные проблемы административного процесса в Российской Федерации : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : спец. 12.00.02 «Конституционное право; государственное управление; административное право; муниципальное право» / И. В. Панова. – Екатеринбург, 2000. – 46 с.
49. Баглай М. В. Конституционное право Российской Федерации : учебник для юридических вузов и факультетов / М. В. Баглай. – М. : Норма-ИНФРА, 1998. – 733 с.
50. Филатова А. В. Гарантии административной ответственности граждан : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.14 / Филатова А. В. – Саратов, 2003. – 175 с.
51. Матузов Н. А. Теория государства и права : курс лекцій / Н. А. Матузов, А. В. Малько. – М., 1977. – 672 с.
52. Витрук Н. В. Основы теории правового положения личности в социалистическом обществе / Н. В. Витрук. – М. : Наука, 1979. – 296 с.

53. Колобова С. В. Защита конституционных прав граждан Российской Федерации в сфере труда : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.02 / С. В. Колобова. – Саратов, 2001.
54. Юридична енциклопедія : [ред. Ю. С. Шемшученко, Ф. Г. Бурчак та ін.]. – Т. 3. (К-М). – К. : Вид-во «Українська енциклопедія» ім. М.П. Бажана, 2001. – 732 с.
55. Загальна декларація прав людини : від 10.12.1948 р. / Офіційний сайт Верховної Ради України : <http://www.rada.gov.ua>.
56. Європейська Конвенція про видачу правопорушників : від 13.12.1957 р. // Офіційний вісник України. – 2004. – № 26. – С. 1734.
57. Ковальська В. В. Міліція в системі правоохоронних органів держави (адміністративно-правові аспекти) : дис. ... на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук : 12.00.07 / Ковальська Віта Володимирівна. – Київ, 2008. – 422 с.
58. Маньковський Л. П. Проблемы реализации конституционных прав и свобод граждан Украины / Л. П. Маньковський // Проблеми законності : республ. міжвідом. наук. зб. / відп. ред. В. Я. Тацій. – Х. : Нац. юрид. акад. України. 1998. – Вип. 34. – С. 72–77.
59. Комаров С. А. Общая теория государства и права : курс лекций / С. А. Комаров. – Саранск : Изд-во Мордов. ун-та, 1994. – 304 с.
60. Скакун О. Ф. Теорія держави і права : підручник [пер. з рос.] / О. Ф. Скакун. – Харків : Консум, 2001. – 656 с.
61. Марченко М. Н. Проблемы общей теории государства и права : учебник : в 2 т. / М. Н. Марченко. – М. : ТК Велби ; Проспект, 2007. – Т. 1 : Государство. – 752 с.
62. Мицкевич А. В. О гарантиях прав и свобод граждан РФ / А. В. Мицкевич // Российская юстиция. – 1997. – № 8. – С. 26.
63. Строгович М. С. Правовые гарантии законности в РФ / М. С. Строгович. – М. : Госюриздат, 1995. – 475 с.

64. Земельний кодекс України : науково-практичний коментар / за ред. В. І. Семчика. – К. : Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. – 676 с.
65. Патюлин В. А. Государство и личность в СССР / В. А. Патюлин. – М. : Наука, 1974. – 323 с.
66. Боброва Н. А. Гарантии реализации государственно-правовых норм / Н. А. Боброва. – Воронеж, 1984. – 330 с.
67. Великий енциклопедичний юридичний словник / за редакцією акад. НАН України Ю. С. Шемшученка. – К. : ТОВ «Видавництво «Юридична думка», 2007. – 992 с.
68. Новий тлумачний словник української мови / [уклад. і гол. ред. В. В. Яременко, О. М. Сліпушко]. – К. : Аконіт, 2000. – Т. 2. – 911 с.
69. Матвієнко В. В. Криміналістичне забезпечення методики розслідування злочинів : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.09 «Кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність» / В. В. Матвієнко. – К., 2000. – 20 с.
70. Крохмаль І. М. Документ у сучасній документо-комунікативній системі / І.М. Крохмаль // Науковий Вісник Луганського національного університету імені Тараса Шевченка. – 2011. – С. 15-20.
71. Академічна юридична наука / за заг.ред. Шемшученко Ю. С. – К. : Інюре, 1988. – 481 с.
72. Конституція України : закон України від 28 черв. 1996 р. № 254/96 // Відом. Верховної Ради України. – 1996. – № 30.
73. Алексеев С. С. Правовые средства: постановка проблемы, понятие, классификация / С. С. Алексеев // Советское государство и право. – 1987. – № 6. – С. 13-18.
74. Черкашина М. К. Юридичні гарантії права природокористування: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.06 / М. К. Черкашина. – Х., 2008. – 216 с.
75. Перепелиця А.О. Адміністративна та кримінальна відповідальність за правопорушення (злочини) у сфері безпеки дорожнього руху : навчальний

- посіб. / А. І. Перепелиця, А. О. Собакарь, М. В. Палій та ін. – Донецьк : Ноулідж, 2011. – 305 с.
76. Політологія : [підручник] ; за ред. М. М. Вегеша. – 3-тє вид., перероб. і доп. – К. : Знання, 2008. – 384.
77. Дынько А. П. Юридическая ответственность несовершеннолетних и деятельность детских пенитенциарных учреждений по ее реализации в советском государстве послевоенного времени : дис. ... канд. юр. наук : 12.00.01 / Дынько Алексей Петрович. – Краснодар, 2012. – 212 с.
78. Доненко В. В. Публічне адміністрування безпеки дорожнього руху : дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07 / В. В. Доненко. – Д., 2012. – 437 с.
79. Науково-практичний коментар до Закону України «Про дорожній рух» / за ред. С. М. Тараненка, А. О. Собакаря. – Донецьк : ДЮІ МВС, 2004. – 300 с.
80. Безпека дорожнього руху автомобільного транспорту : [довідник] / Д. В. Зеркалов, П. Р. Левковец, О. І. Мельниченко, О. М. Дмитрієв. – К. : Основа, 2002. – 360 с.
81. Бесчастний В. М. Гарантії здійснення прав і свобод громадян, роль омбудсманів у захисті прав людини / В. М. Бесчастний // Конституційне (державне) право зарубіжних країн. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://westudents.com.ua/glavy/61656-34-garant-zdysnennya-prav-svobod-gromadyan-rol-ombudsmanv-u-zahist-prav-lyudini.html>.
82. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження) : дис. ... д-ра юридичних наук : 12.00.08 / Мисливий Володимир Андрійович. – Дніпропетровськ, 2005. – 543 с.
83. Бесчастний В. М., Державна політика транспортної безпеки України: актуальні питання реалізації / В. М. Бесчастний, А. О. Собакарь // Віче. – 2010. – № 4. – С. 2-5.
84. Мэтсон Т. М. Организация движения / Т. М. Мэтсон, У. С. Смит, Ф. В. Хард. – М. : Автотрансиздат, 1960. – 335 с.

85. Истиховская М. Д. В борьбе за безопасность дорожного движения все меры хороши / М. Д. Истиховская // Право и безопасность. – 2007. – № 3-4. – С. 61-63.
86. Попов Л. Л. Административное право и административная деятельность органов внутренних дел : учебник / Г. А. Туманов, Л. М. Розин, П. М. Самохин и др. ; под ред. Л. Л. Попова. – М. : Акад. МВД СССР, 1990. – 222 с.
87. Лукьянов В. В. Безопасность дорожного движения / В. В. Лукьянов – М. : Транспорт, 1983. – 262 с.
88. Олефіренко Е. О. Адміністративно-правові гарантії реалізації прав і свобод громадян : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Олефіренко Ельвіра Олексіївна. – Ірпінь, 2005. – 210 с.
89. Копиленко О. Л., Зайчук О. В., Заєць А. П. Загальна теорія держави і права (основні поняття, категорії, правові конструкції та наукові концепції) : навчальний посібник / відповід. ред. О. В. Зайчук, наук. ред. Н. М. Оніщенко. – К. : Юрінком Інтер, 2008. – 400 с.
90. Про правила дорожного руху : постанова КМУ від 10 жовтня 2001 року № 1306 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-0%BF/print1382533585769747>.
91. Он-лайн бібліотека. Теорія держави і права. Види норм права [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://readbookz.com/book/176/5823.html> – Назва з екрану.
92. Гаркуша А. В. Адміністративно-правові гарантії реалізації прав і свобод громадян : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Гаркуша Анатолій Володимирович. – Ірпінь, 2004. – 207 с.
93. Рубец А. К. К 100-летию Российских правил автомобильного движения / А. К. Рубец // Автомобильный транспорт. – 1995. – № 1. – С. 50–51.
94. Сопільник Л. І. Організація дорожнього руху як правовий інститут: історичний аспект / Л. І. Сопільник // Митна справа. – 2011. – № 4 (76). – С. 415–420.

95. Конвенция о дорожном движении, дорожных знаках и сигналах. – М. : За рулем, 1999. – 176 с.
96. Стоцька М. М. Безпека дорожнього руху – невід’ємна умова розвитку економіки / М. М. Стоцька // Наше право. –2007 – № 4. – С. 10-12.
97. Stewart W. Road safety in modern society and global economy / W. Stewart. – London, 2003. – 140 p.
98. Теорія держави і права: державний іспит : [навчальний посібник] / Ю. М. Оборотов, Н. М. Крестовська, А. Ф. Крижанівський, Л. Г. Матвеева. – Харків : Одиссей, 2007. – 256 с.
99. Государственное право Российской федерации : [учебник] / под ред. Кутафина О. Е. – М. : Юрид. лит., 1996. – 584 с.
100. Глущенко П. П. Социально-правовая защита конституционных прав и свобод граждан (теория и практика) : [монография] / под общ. ред. В. П. Сальникова. – С.-Пб : Изд-во Михайлова В. А., 1998. – 375 с.
101. Нікітенко О. І. Теоретичні проблеми удосконалення забезпечення внутрішньої безпеки держави правоохоронними органами : монографія / О. І. Нікітенко. – Херсон : Херсонський держ. ун-т, 2011 р. – 448 с.
102. Murray, Lopez, eds. The global burden of disease: a comprehensive assessment of mortality and disability from diseases, injuries, and risk factors in 1990 and projected to 2020. Boston, MA, Harvard School of Public Health, 1996.
103. Гуржій Т. О. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями механічних транспортних засобів правил керування : дис. ... канд. юр. наук : 12.00.07 / Гуржій Т. О. – К., 2005. – 192 с.
104. Кормишкин Б. П. Административно-правовое обеспечение безопасного состояния дорожных условий : дис. канд. юрид. наук : 12.00.02 / Кормишкин Б. П. – М. : РГБ, 2003 [из фондов Российской Государственной библиотеки] [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://diss/rsl/ru/diss/03/0325/030325036/pdf> – Название с экрана.
105. Веселов М. Ю. Безпека наземних шляхів сполучення як об’єкт адміністративно-правового регулювання / М. Ю. Веселов // Проблеми

правознавства та правоохоронної діяльності : збірник наук. праць. Юридичні і політичні науки. – 2001. – № 3, вип. 50 – С. 111-116.

106. Гражданский кодекс Республики Беларусь – Режим доступа : <http://pravo.kulichki.com/vip/gk/00000058.htm#g58> – Название с экрана.

107. Донецький юридичний інститут [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Режим
доступу :
http://www.dli.donetsk.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=3912:2015-06-30-02&catid=4:novini&Itemid=9. – Назва з екрана.

108. Луць Л. А. Объективное и субъективное в праворегулятивной деятельности (вопросы теории) : автореф. ... канд. юрид. наук : 2.00.01 / Луць Л. А. – К. : Ин-т Государства и права АН УССР, 1989. – 24 с.

109. Курінний Є. В. Предмет і об'єкт адміністративного права України : монографія / Є. В. Курінний. – Дніпропетровськ : Юрид. акад. М-ва внутр. справ; Ліра лтд, 2004. – 340 с.

110. Виконавча влада і адміністративне право / за заг. ред. В. Б. Аверьянов – К. : Видавничий Дім «Ін-Юре», 2002. – 668 с.

111. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : закон України від 01.07.2004 № 1961-IV. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1961-15> – Назва з екрана.

112. Про транзит вантажів : закон України від 20.10.1999 № 1172-XIV. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1172-14> – Назва з екрана.

113. Доненко В. В. Проблеми нормативного забезпечення діяльності міліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху / В. В. Доненко // Південноукраїнський правничий часопис. – 2006. – № 4 . – С. 158-162.

114. Борисов В. И. Уголовная ответственность за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения : монография / В. И. Борисов, С. В. Гизимчук. – Х. : Консум, 2001. – 160 с.

115. Доненко В. В. Безпека дорожнього руху в адміністративно-правовій доктрині України / В. В. Доненко // Вісник Запорізького юрид. інституту. – 2006. – № 1. – С. 53-58.
116. Якупов А. Форматирование транспортной культуры. Главное в обеспечении безопасности дорожного движения / А. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности. – 1999, – № 1. – С. 45-50.
117. Веселов М. Ю. Адміністративно-правові засади підготовки населення до безпечної участі в дорожньому русі / М. Ю. Веселов // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. – 2009. – № 4. – С. 87-91.
118. Гусаров С. М. Шляхи удосконалення законодавчого регулювання діяльності органів внутрішніх справ України в умовах розвитку правової держави / С. М. Гусаров // Вісник ХНУВС. – 2012. – № 4 (59), ч. 1. – С. 6-11.
119. Про Національну поліцію : закон України від 02.07.2015 № 580-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.golos.com.ua/article/257729> (дата звернення 03.07.2015). – Назва з екрану.
120. Галімшина Г. В. Державний контроль на автомобільному транспорті в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Галімшина Г. В. – Донецьк, 2010. – 245 с.
121. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07 / Гуржій Т. О. – Донецьк, 2011. – 553 с.
122. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : закон України від 24 вересня 2008 року № 586-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/586-17> – Назва з екрану.
123. Хавронюк Н. Новые админсанкции за нарушение ПДД / Н. Хавронюк // Юридическая практика. – 2008. – № 45 (567). – С. 18-20.

124. Холмянський Я. Л. Шляхи подальшого вдосконалення законодавства про дорожній рух з метою підвищення ефективності нагляду ДАІ МВС України за станом доріг / Я. Л. Холмянський, Є. А. Ларіонова, О. О. Смолін // Вісник Донецького національного університету, сер. В : Економіка і право, вип. 1. – 2010. – С. 358-361.
125. Рішення Конституційного суду України 3639 у справі за конституційним зверненням громадянина ... справа № 1-34/2010 від 22 грудня 2010 року // Офіційний вісник України. – 2010. – № 101. – С. 128-131.
126. Чуйко В. С. Функції контрольно-наглядового провадження міліції України / В. С. Чуйко // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності: збірник наук. праць. – 2009. – № 3. – С. 82-86.
127. Правова система України: історія, стан та перспективи: у 5 т. – Т. 2 : Конституційні засади правової системи України і проблеми її вдосконалення / [Ю. П. Битяк, М. П. Кучерявенко, Л. К. Воронова та інш.] ; за заг. ред. Ю. П. Битяка. – Х. : Право, 2008. – 576 с.
128. Присяжнюк А. Й. Центральні органи виконавчої влади як суб'єкти державного контролю / А. Й. Присяжнюк // Науковий вісник Дніпропетровського університету внутрішніх справ. – 2012. – № 1. – С. 333-343.
129. Словарь иностранных слов / [под ред. В. В. Пчелкиной]. – М. : Рус. яз., 1988. – 445 с.
130. Гаращук В. М. Контроль і нагляд у державному управлінні : навч. посіб. / В.М. Гаращук. – Х. : Фоліо, 2002. – 176 с.
131. Юридична енциклопедія: в 6 т. / [редкол. : Ю. С. Шемчушенко та ін.]. – К. : Укр. енцикл., 2001. – Т. 3. – 789 с.
132. Юридический энциклопедический словарь / [гл. ред. А. Сухарев]. – М. : Сов. энцикл., 1984. – 415 с.
133. Новий тлумачний словник української мови / [уклад. : В. В. Яременко, О. М. Сліпушко]. – К. : Аконт, 1999. – 489 с.

134. Адміністративне право України : підручник для юрид. вузів і фак / [Ю. П. Битяк, В. В. Богуцький, В. М. Гаращук та інш.] ; за ред. Ю. П. Битяка. – Х. : Право, 2000. – 520 с.
135. Словарь иностранных слов. – 18-е изд., стер. – М. : Рус. яз., 1989. – 620 с.
136. Старосьцяк Е. Элементы науки управления : пер. с пол. / Е. Старосьцяк ; под. ред. Ц. Ямпольской, пер. А. Махненко. – М. : Прогресс, 1965. – 424 с.
137. Юридична енциклопедія : в 6 т. / [редкол. : Ю.С. Шемчушенко та ін.]. – К. : Укр. енцикл., 1998. – Т. 3. – 744 с.
138. Сопільник Л. І. Співвідношення понять контролю та нагляду у сфері в організації безпеки дорожнього руху як управлінських категорій [Електронний ресурс] / Л. І. Сопільник – Режим доступу : <http://www.pravoznaves.com.ua/period/article/2287/%CB> (дата звернення 13.08.2015). – Назва з екрану.
139. Денисов Р. И. Административный надзор в сфере дорожного движения : учебное пособие / Р. И. Денисов. – М. : ВНИИ МВД СССР, 1981. – 194 с.
140. Адміністративне право України : підручник у 2 т. : Т. 1. Загальна частина / ред. колегія: В.Б. Авер'янов та ін. – К. : Юрид. думка, 2007. – 592 с.
141. Гусаров С. М. Адміністративно-правові засади управлінської діяльності Державної автомобільної інспекції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Гусаров С. М. – Харків, 2002. – 218 с.
142. Долгополова М. М. Система здійснення контролю та нагляду у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на Україні / М. М. Долгополова // Вісник Запорізького юридичного інституту. – 2010. – № 1. – С. 90–96.
143. Собакарь А. О. Сутність і значення державного контролю у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху / А. О. Собакарь // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. – 2012. – № 1 (48). – С. 67 – 73.

144. Статистика аварійності в Україні. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>.
145. Гусаров С. М. Адміністративно-юрисдикційна діяльність органів внутрішніх справ : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07 / Гусаров Сергій Миколайович. – К., 2009. – 438 с.
146. Організація роботи дорожньо-патрульної служби Державної автомобільної інспекції: [підручник] / Лозовий В. М., Сірий О. В., Уздемир М. М. та ін. – Донецьк : ДЮІ ЛДУВС, 2011. – 608 с.
147. Довідник інспектора ДПС ДАІ МВС України: [нормативно-метод. посібник], 2 вид. / Марківський О. Й., Уздемир М. М., Веселов М. Ю. та ін. – Донецьк : ДЮІ МВС, 2013. – 94 с.
148. Нагляд Державтоінспекції за перевезенням небезпечних вантажів: [навчальний посібник] / Уздемир М. М., Собакарь А. О., Марценишин Ю. І., Карфідов О. П. – Донецьк. : ДЮІ ЛДУВС, 2011. – 205 с.
149. Гуржій А. В. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 / А. В. Гуржій – К., 2013. – 20 с.
150. Лазаренко М. А. Природоохоронна діяльність міліції: навч. посіб. / Я. І. Лазаренко. – Херсон, 2000, – 226 с.
151. Державна екологічна інспекція у Київській області. Операція «Чисте повітря» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.deiko.gov.ua/ua/category/cat_29/ – Назва з екрану.
152. Ворущило С. В. Адміністративно-правова охорона атмосферного повітря : монографія / С. В. Ворущило, А. О. Собакарь. – Донецьк : Світ книги, 2013. – 253 с.
153. Урядовий портал. Посилено нагляд за автоперевізниками – триває місячник з безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=245472741&cat_id=244277212 – Назва з екрану.

154. Заліван О. В. Роль і місце громадських організацій у вирішенні проблеми дорожнього руху в Україні / О. В. Заліван : матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми підвищення рівня безпеки, комфорту та культури дорожнього руху» (м. Харків, 16-17 квітня 2013 р.). – Харків, 2013 – С. 232-234.

155. Нагляд за станом доріг: підручник / [автор. кол. : М. Ю. Веселов, В. К. Колпаков, А. В. Курінний та ін.]. – Донецьк : ПБ «Донеччина», 2010. – 408 с.

156. Хропанюк В. М. Теория государства и права : учебн. пособие для высших учебных заведений / В. М. Хропанюк ; под ред. профессора В. Г. Стрекоза. – М. : «Дабахов, Ткачев, Димов» , 1996. – 384 с.

157. Загальна теорія держави і права: підручник / [М. В. Цвік, В. Д. Ткаченко, Л. Л. Рогачова та ін.] ; за ред. М. В. Цвіка та ін. ; Нац. юрид. акад. України ім. Я. Мудрого – Х. : Право, 2002. – 428 с.

158. Денисюк Д. С. Адміністративно-правові засади дозвільної діяльності ДАІ МВС України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Денисюк Д. С. – Х. : 2010, – 192 с.

159. Денисюк Д. С. Громадський контроль за правоохоронною діяльністю в Україні: адміністративно-правові засади : дис. ... доктора юрид. наук : 12.00.07 / Денисюк Д. С. – К. : 2010, – 393 с.

160. Органи місцевого самоврядування: вплив на стан безпеки дорожнього руху : [науково-практичні рекомендації] / В. М. Бесчастний, В. В. Веденська, В. В. Козека, І. В. Кременовська. – Донецьк : ООО «Цифровая типографія», 2010. – 263 с.

161. Алексеев И. А. Муниципально-правовая ответственность как комплексный институт юридической ответственности / И. А. Алексеев // Государство и право. – 2006. – № 7. – С. 90-99.

162. Копейчиков В. В. Правознавство : навч. посіб. / В.І. Бобир,

С.Е. Демський, А.М. Колодій та ін. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – 704 с.

163. Карпенко О. Д. До питання щодо реформування інституту адміністративної відповідальності / О. Д. Карпенко // Адміністративне право: сучасний стан і напрями реформування : матер. І націон. наук.-теор. конф. (м. Яремче, Івано-Франківська область, 18-21 черв. 1998 р.). – Яремче, 1998. – С. 56-57.

164. Балинська О. М. Відповідальність як іманентна характеристика правовідносин / О. М. Балинська // Вісник Луганського держ. ун-ту внутр. справ ім. Е.О. Дідоренка. Спец. вип. – 2012. – № 4. – С. 281-294.

165. Адміністративна відповідальність в Україні : навч. посібник. 2-е вид., виправл. і доп. / за заг. ред. А. Т. Комзюка. – Х. : Вид-во Ун-ту внутр. справ, 2001. – 99 с.

166. Битяк Ю. П., Зуй В. В., Комзюк А. Т. Переконавання та примус у державному управлінні. Адміністративна відповідальність: конспект лекцій / Ю. П. Битяк, В. В. Зуй, А. Т. Комзюк. – Х. : Укр. юрид. акад., 1994.

167. Дрозд Ю. В. Адміністративна відповідальність як правовий засіб (вид) адміністративного примусу / Ю. В. Дрозд // Право і суспільство. – 2009. – № 5. – С. 54-59.

168. Дембіцька С. Л. Розуміння адміністративної відповідальності щодо застосування адміністративного примусу органами державної влади / С. Л. Дембіцька // Особливе адміністративне право. – 2015. – № 1(11). – С. 120-127.

169. Загуменник В. І. Адміністративна відповідальність: проблеми та шляхи їх подолання / В. І. Загуменник // Вісник прокуратури. – 2008. – № 2 (80). – С. 70-78.

170. Михайлов Р. І. Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / Р. І. Михайлов

// Академія праці і соціальних відносин федерації профспілок України. – К., 2011. – 18 с.

171. Коллер Ю. С. Визначення поняття «адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» / Ю С. Коллер // Часопис Академії адвокатури України. – 2010. – № 9. – С. 1-6.

172. Адміністративне право України : навчальний посібник / [за ред. В. В. Галуцька]. – Херсон. : Грінь Д. С., 2015. – 272 с.

173. Колпаков В. К. Адміністративно-деліктна законотворчість: поняття і функції / В. К. Колпаков // Право України. – 2002. – № 6. – С. 25-31.

174. Колпаков В. К. Адміністративна відповідальність (адміністративно-деліктне право) : навч. посіб. / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 2008. – 256 с.

175. Гуржій А. В. Відповідальність за адміністративні проступки проти безпеки дорожнього руху як об'єкт наукових досліджень / А. В. Гуржій // Науково-практичний журнал Київського нац. ун-ту ім. Тараса Шевченка. Адміністративне право і процес. – 2012. – № 1(1). – С. 56-65.

176. Доненко В. В. Керування транспортом у стані сп'яніння: адміністративно-деліктні проблеми : монографія / В. В. Доненко, В. К. Колпаков. – Дніпропетровськ : Юридична академія, 2003. – 196 с.

177. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : закон України від 14 липня 2015 року № 596-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/596-19> – Назва з екрану.

178. Лях М. А. Основи керування автомобілем та безпека дорожнього руху : навч. посібник для ВНЗ / М. А. Лях, О. С. Дем'янчук, О. А. Бешун. – К. : ВІКНУ, 2011. – 368 с.

179. Архів статей. Безпека дітей на дорогах: [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://archive-statey.pp.ua/index.php?newsid=28096> – Назва з екрану.

180. Цапко В. Г. Безпека життєдіяльності: [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://pidruchniki.ws/10981205/bzhd/aviatsiyniy_transport – Назва з екрану.
181. Криминология : учебник для юридических вузов / под общей ред. А. И. Долговой – М. : Издат. Группа ИНФРА М-НОРМА, 1997. – 784 с.
182. Алексеев А. И. Криминология : [курс лекций] / А. И. Алексеев. – М. : Изд-во «Щит-М», 1998. – 340 с.
183. Макаренко О. М. Щодо з'ясування терміну «профілактика правопорушень» та суміжних з ним понять / О. М. Макаренко // Право і Безпека. – 2004. – № 31. – С. 118 - 120.
184. Криминология : учебник для юридических вузов / [Акутаев Р. М., Бурлаков В. Н., Вандышеви В. В. др.] ; под ред. В. Н. Бурлакова, В. П. Сальникова. – СПб. : Санкт-Петербургская академия МВД России, 1998. – 576
185. Криминология / под ред. Н. Ф. Кузнецовой, Г. М. Миньковского – М. : Изд-во МГУ, 1994. – 415 с.
186. Ожегов С. И. Словарь русского языка : [около 53000 слов]. – 5-е изд., стер. – М. : Гос. изд-во иностранных и национальных словарей. – 1963. – 900 с.
187. Словник іншомовних слів [за ред. О. С. Мельничука]. – 1-е видання, Київ : Головна редакція «Українська радянська енциклопедія» (УРЕ), 1974 – 776 с.
188. Коробкін В. Ф., Веселов М. Ю. Щодо з'ясування поняття «профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму» / В. Ф. Коробкін, М. Ю. Веселов // Безпека дорожнього руху України. – 2006. – № 1-2. – С. 8-10.
189. Бєлих Д. В. Профілактика правопорушень у сфері дорожнього руху як складовий напрямок адміністративної діяльності Державтоінспекції / Д. В. Бєлих // Право і суспільство. – 2012. – № 2. – С. 150-156.

190. Новиков В. В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху : дис. ... канд. юр. наук : 12.00.07 / Новиков В. В. – К. : НАВС, 1997. – 197 с.
191. Сопільник Л. І. Поняття та характеристика профілактики правопорушень у сфері дорожнього руху / Л. І. Сопільник // Наукові записки Львівського університету бізнесу та права. – 2012. – № 9. – С. 8-13.
192. Адміністративне право : навчальний посібник / [О. І. Остапенко, З. Р. Кісіль, М. В. Коваль, Р.В. Кісіль]. – Всеукраїнська асоціація видавців «Правова єдність», 2008. – 536 с.
193. Маркс К. Дебаты по поводу закона о краже леса // К. Маркс., Ф. Энгельс. Соч. – Т.16., 1960, 882 с.
194. Струс В. М. Підрозділи ДАІ як суб'єкт профілактик адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху / В. М. Струс // Науковий вісник. – 2012. – № 4. – С. 203-211.
195. Гаркуша В.В. Особливості адміністративно-правового статусу державної автомобільної інспекції як суб'єкта контролю за правомірністю експлуатації транспортних засобів в Україні / В.В. Гаркуша // Науковий вісник Дніпропетровського держ. ун-ту внутр. справ. – 2011. – № 2. – С. 150 – 157.
196. Веселов М. Ю. Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Веселов Микола Юрійович. – Донецьк, 2009. – 236 с.
197. Про Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ : постанова Кабінету Міністрів України від 14 квітня 1997 р. № 341 // Офіційний вісник України. – 1997. – № 16. – Ст. 56.
198. Про невідкладні заходи щодо попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму : наказ Міністерства освіти України та МВС України від 25 грудня 1992 р. № 226/733 / МВС України. – К., 1992. – 4 с.
199. Смалюк І. І. Запобігання аварійності та дитячого травматизму – головна мета безпеки руху на дорогах [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/vchdpu/ped/2012_97/Smal.pdf – Назва з екрану.

200. Веселов М. Ю., Зубенко О. М., Коробкін В. Ф., Мартиніхіна Л. В. Профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму підрозділами ДАІ: організаційні заходи та планування : науково-практичні рекомендації. – Донецьк : ДЮІ ЛДУВС, 2007. – 192 с.
201. Кот Е. Н., Коржова А. В. Применение методов снижения скорости движения транспортных потоков в городах / Е. Н. Кот, А. В. Коржова // Безпека дорожнього руху України. – 2006. – № 1-2. – С. 76-81.
202. Кізма С. С. Основні принципи вибору та розробки заходів для підвищення безпеки дорожнього руху / С. С. Кізма, Ю. М. Прокопенко // Безпека дорожнього руху. – 1999. – № 2. – С. 7-12.
203. Михайлов Р. І. Сучасні підходи забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: шляхи та досвід удосконалення / Р. І. Михайлов // Держава та регіони. Сер. Право. – 2010. – № 2. – С. 156-161.
204. Стоцька М. М. Профілактика – основний напрямок діяльності державтоінспекції / М. М. Стоцька // Наше право. – 2007. – № 3. – С. 15-18.
205. Юридична енциклопедія : [ред. Ю. С. Шемшученко]. – Т. 6. Т-Я. – К. : Вид-вд «Укр. енцикл.» ім. М.П. Бажанова, 2004. – 768 с.
206. Коломоєць Т. О. Адміністративна юрисдикція в Україні: питання теорії та практики / Т. О. Коломоєць // Запорізький державний університет. – Запоріжжя : [б. в.], – 2000. – 38 с.
207. Адміністративна діяльність : навчальний посібник / за заг. ред. д.ю.н., доцента О. І. Остапенка. – Львів : ЛІВС, 2002. – 252 с.
208. Шергин А. П. Административная юрисдикция / А. П. Шергин. – М. : Юрид. лит., 1979. – 144 с.
209. Якимов А. Ю. Субъекты административной юрисдикции : правовой статус субъекта административной юрисдикции. Правовой статус и его реализация / А. Ю. Якимов. Ч. 1. – М. : Изд-во ВНИИ МВД России, 1996. – 68 с.

210. Комзюк А. Т. Заходи адміністративного примусу в правоохоронній діяльності міліції України : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07 / Комзюк Анатолій Трохимович. – Х., 2002. – 290 с.
211. Адміністративна діяльність органів внутрішніх справ. Загальна частина : підручник / під заг. ред. І. П. Голосніченко, Я. Ю. Кондратьєва. – К. : Укр. акад. внутр. справ, 1995. – 177 с.
212. Васильев А. С. Административное право Украины (общая часть) : учеб. пособие / А. С. Васильев. – Харьков : Одиссей, 2001. – 288 с.
213. Шильник В. Ю. Адміністративні юрисдикційні провадження та їх здійснення органами внутрішніх справ : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / Шильник Володимир Юрійович. – Х., 2004. – 20 с.
214. Пробко І. Б. Адміністративно-юрисдикційна діяльність органів виконавчої влади / І. Б. Пробко // Вісник Дніпропетровського університету ім. А. Нобеля. Серія «Юридичні науки». – 2013. – 1 (4). – С. 23-27.
215. Комзюк А. Т. Заходи адміністративного примусу в правоохоронній діяльності міліції: поняття, види та організаційно-правові питання реалізації : монографія / Анатолій Трохимович Комзюк, за заг. ред. проф. О. М. Бандурки. – Харків : вид-во Нац. ун-ту внутр. справ, 2002. – 181 с.
216. Хавронюк М. І. Дисциплінарні правопорушення і дисциплінарна відповідальність: навч. посіб. / М. І. Хавронюк. – К. : Атіка, 2003. – 240 с.
217. Васьков П. Т. Государственная дисциплина в СССР / П. Т. Васьков. – М. : Госюриздат, 1960. – 146 с.
218. Синявська О. Ю. Засоби забезпечення службової дисципліни в органах внутрішніх справ України (організаційно-правові питання): дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / О. Ю. Синявська. – Х., 2001. – 215 с.
219. Попов С. В. Увольнение работников органов внутренних дел за нарушение дисциплины и законности (теоретико-правовой аспект): дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.05 / С. В. Попов. – Х., 2001. – 186 с.

220. Коваленко К. В. Правове регулювання дисциплінарної відповідальності працівників органів внутрішніх справ : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.05 / Коваленко Костянтин Вікторович. – Харків, 2009. – 207 с.
221. Про Дисциплінарний статут органів внутрішніх справ України : закон України від 22.02.2006 р., № 3460-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3460-15> – Назва з екрану.
222. Телефонограма МВС України від 08.07.2015 № 26134/АВ – 2 с.
223. Матузов Н. И. Правовая система и личность / Н. И. Матузов. – Саратов : Саратовский університет, 2010. – 293 с.
224. Середа В. В. Особливості адміністративної відповідальності посадових осіб органів внутрішніх справ України / В. В. Середа // Вісник Луганського держ. ун-ту внутр. справ імені Е. О. Дідоренка. Спец. вип. – 2012. – 4. – С. 81-96.
225. Малярєнко В. Т. Конституційні засади кримінального судочинства / В. Т. Малярєнко. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – 320 с.
226. Основи держави і права: [навчальний посібник] / [С. Д. Гусарєв, Р. А. Калужний, А. М. Колодій та ін.] ; за ред.. А. М. Колодія та А. Ю. Олійника. – К. : Либідь, 1997. – 209 с.
227. Демократичне поліцювання: збірник наукових статей / за заг. ред. О. М. Бандурки, Дж. Перліна – Львів : Астролябія, 2011. – 492 с.
228. Кампо В. М. Становлення нового адміністративного права України : науково-популярний нарис / В. М. Кампо, Н. Р. Нижник, Б. П. Шльоєр ; за заг. ред. В. М. Кампо. – К. : Юридична книга, 2000. – 60 с
229. Александров Н. Г. Право и законность в период развернутого строительства коммунизма / Н. Г. Александров. – М. : Госюриздат, 1961. – 272 с.
230. Александров Н. Г. Теория государства и права / Н. Г. Александров. – М. : Юридическая литература, 1968. – 548 с.
231. Адміністративна діяльність органів внутрішніх справ: навчальний посібник / [В. Д. Сущенко, В. І. Олефір, С. Ф. Константинов та ін.]; за заг.

ред. Є. М. Моїсєєва. – К. : КНТ, 2008. – 264 с.

232. Желтобрюхов С. П. Прокурорский надзор как гарантия законности в Российском государстве (проблемы теории и практики) : Автореф. дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. – Саратов, 1999. – 27 с.

233. Боннер А. Т. Законность и справедливость в правоприменительной деятельности. – М. : Российское право, 1992. – 320 с.

234. Суббот А. І. законність і дисципліна в діяльності правоохоронних органів як обов'язкові умови підвищення безпеки їхньої професійної діяльності / А. І. Суббот // Держава і право. – 2012. – № 56. – С. 198-202.

235. Ковальова І. І., Тимченко О. В. Особливості формування позитивного іміджу працівників правоохоронних органів / І. І. Ковальова, О. В. Тимченко // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. – 2009. – № 3. – С. 33

236. Національна поліція України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://uk.wikipedia.org/wiki> (дата звернення 06.07.2015). – Назва з екрану.

237. Редзюк А. С. Проблема безпеки дорожнього руху в Україні та заходи щодо суттєвого зменшення загиблих і постраждалих у ДТП / А. С. Редзюк // Автошляховик України. – 2005. – № 5. – с.6-12.

238. Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення безпеки дорожнього руху на 2009-2012 роки : розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.10.2008 р. № 1384-р // Офіційний вісник України. – 2008. – № 84. – ст.2829.

239. Редзюк А. М. Державна Концепція підвищення безпеки дорожнього руху в Україні / А. М. Редзюк // Автошляховик України. – 2006. – № 3. – С. 2-11.

240. Упродовж 1 півріччя 2012 року найбільше людей травмувалося у ДТП в неділю [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.sai.gov.ua/ua/news/1/1383.htm – Назва з екрану.

241. Бойко Д. Д. Міжнародний досвід діяльності правоохоронних органів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху / Д. Д. Бойко // Науковий

вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. – 2012. – № 1. – С. 369-376.

242. Особенности дорожного движения в США [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.avtotut.ru/law/pdd_zh_rubezhom/PDDusa/USA – Название с экрана.

243. Подразделения дорожной полиции мира [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://gai-narushil.com/stati/koroli-asfalta.html> – Название с экрана.

244. Особенности дорожного движения в Италии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://avtotut.ru/law/pdd_zh_rubezhim/Evropa/Italia/ – Название с экрана.

245. Кравченко Є. С. Особливості національної їзди / Є. С. Кравченко // Вісник Державтоінспекції МВС України. – 2002. – № 7(8) – С. 34-37.

246. Правила дорожного движения в Польше [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.kaliningrad.mfa.gov.pl/ru/bilateral_cooperation/poland_s_not_abroad/driving_in_poland/ – Название с экрана.

247. Управління безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/admpractice/1.htm> (дата звернення 12.09.2013). – Назва з екрану

248. Правила дорожного движения за рубежом [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.avtotut.ru/law/pdd_zh_rubezhom/PDDusa/ChinaJapan/ – Название с экрана.

249. Петков В. П., Комісаров С. А., Петков С. В. Безпека дорожнього руху : навч. посіб. / В. П. Петков – К. : ТОВ «КНТ», 2012. – 485 с.

250. В Китае 2 декабря объявляется «Днем безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://russian.cri.cn/1281/2012/11/22/1s449428.htm> – Название с экрана.

251. Europejski program dzialan na rzecz bezpieczenstwa ruchu drogowego (European Road Satefy Action Programme), Bruksela 2003, COM (2003) 311 final.
252. Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти : матеріали міжнародної науко-практичної конференції (в авторській редакції), (Донецьк, 15 жовтня 2010 року). – Донецьк: ООО «Цифровая типография», 2010. – 406 с.
253. Лыткин А. В. Особенности использования специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме в области дорожного движения подразделениями полиции зарубежных стран. А. В. Лыткин // Вестник Московского университета МВД России. – 2012. – № 5, С. 201 – 204.
254. Доненко В. В., Реуцков О. Г. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху: досвід реформування в країнах СНД / В. В. Доненко, О. Г. Реуцков // Бюлетень. – 2007. – № 170. – С. 28-32.
255. Кайнов В. И., Кравченко Е. Т. Дорожный кодекс Великобритании – элемент административно-правового регулирования в области безопасности дорожного движения / В. И. Кайнов, Е. Т. Кравченко // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России – 2007. – № 3 (35). – С. 52-58.
256. Killing speed and saving lives. – Prepared for the Department of Transport by Gwilym Thomas and Associates, 1993.
257. Веселов М. Ю. Впровадження в Україні досвіду Великобританії щодо забезпечення безпеки дітей на дорогах / М. Ю. Веселов // Вісник Запорізького юридичного інституту. – 2006. – № 2. – С. 81-86.
258. Розподіл функцій в системі державного управління в Німеччині [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.avtosf.org.ua/sndex.php?option=com_content&view/ – Назва з екрана.
259. Аналитическая справка о распределении функций в системе государственного управления обеспечением безопасности дорожного движения в Германии [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

http://www.ksodd.ru/bdd/int-statistic/statii/analitic_germany.php – Название с экрана.

260. Безопасность дорожного движения: опыт Германии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rodon.org/society-111112114049> – Название с экрана.

261. Антонов С. Н., Кузин В. В., Якименко А. Ю. Законодательство Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения (состояние и перспективы развития) / С. Н. Антонов, В. В. Кузин, А. Ю. Якименко // Административное право и процесс. Научно-практическое и информационное издание – 2007. – № 4. – С. 2-5.

262. Бахаев А. А. Деятельность органов государственного управления по совершенствованию законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения / А. А. Бахаев // Вестник ЮУрГУ, серия «Право». – 2009. – № 6. – С. 64-68.

263. Хом'як Я. І. Становлення і розвиток органів державної автомобільної інспекції МВС України (1936–2000 рр.): дис. канд. юр. наук: 12.00.07 / Я. І. Хом'як. – Львів, 2002. – 194 с.

264. Якимов А. Ю. Сочетание мер административного принуждения и экономического воздействия в сфере обеспечения безопасности дорожного движения (вопросы оптимизации) / А. Ю. Якимов // Административное право и процесс, серия «Актуальные проблемы административного права и процесса». – 2008. – № 3. – С. 2-4.

265. Гуржій Т. О. Економічний вимір безпеки дорожнього руху / Т. О. Гуржий // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності: збірник наук. праць. Юридичні і політичні науки. – 2011. – № 1. – С. 113-120.

266. Stewart W. Road safety in modern society and global economy / W. Stewart. – London, 2013. – 140 p.

267. Костюченко Л. М. Проблеми аварійності та шляхи їх вирішення [Електронний ресурс] / Л. М. Костюченко // Перевізник UA. – № 9-10. – Режим доступа: <http://truck.net.ua/index.html?id=1553> – Назва з екрану.

268. Калаянов Д. П. Поліція країн ЄС та використання її досвіду в адміністративній діяльності органів внутрішніх справ України : теорія і практика : дис. ... на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук : 12.00.07 / Калаянов Дмитро Петрович. – Одеса, 2010. – 455 с.
269. Гуржій Т. О. Зарубіжний досвід управління безпекою автомобільного транспорту (на прикладі Нідерландів) / Т. О. Гуржій // Право та управління. – 2012. – № 1. – С. 224-23.
270. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2015 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: news.yurist-jnline.com – Назва з екрану.

ДОДАТКИ

Додаток А

Результати анкетування працівників спеціальних органів публічної адміністрації (було опитано 245 осіб):

1. В якому підрозділі Національної поліції Ви працюєте (посада, та назва підрозділу)

інспектор, старший інспектор, заступник начальника та начальник підрозділу – 28,8%;

- патрульний поліцейський – 71,2%;

2. Скільки років працюєте на займаній посаді:

- від 1 місяця до 3 років – 71,2%;

- від 3 до 5 років – 14,3%;

- від 5 до 10 років – 12,1%;

- від 10 і більше – 2,4%;

3. Ваша освіта:

- вища юридична – 71,6%.

- вища економічна – 14,8%.

- інша вища освіта – 5,5%.

- інша – 8,1%.

4. Повноцінно, на Ваш погляд, законодавство, що регулює діяльність спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху?

- так – 44,7%.

- ні – 25,3%.

- не відповіли – 21,7%.

5. На вашу думку, чи задовольняє технічне забезпечення на даний момент потреби практики діяльності спеціальних органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху?

- задовольняє – 22%.

- частково задовольняє – 25%.

- не задовольняє – 53%.

6. На Вашу думку, який фактор найчастіше слугує причиною дорожньо-транспортної пригоди?

- рівень оснащення доріг – 4,8%.

- технічний стан автотранспорту – 5,6%.

- низький рівень майстерності водія – 4,4%.

- низька правосвідомість учасників дорожнього руху – 3,6%.

- толерантні заходи впливу на правопорушників дорожнього руху – 7,1%.

- усі вище перелічені фактори – 74,5%.

7. Чи є доречним, на Вашу думку, застосування зарубіжної практики забезпечення безпеки дорожнього руху?

- так – 81,4%.

- вагаюсь з відповіддю – 9,3%.

- ні – 9,3%.

8. Причини дитячого дорожньо-транспортного травматизму:

- порушення правил перевезення дітей – 10%
- прогалини в діючих правилах і вимогах дорожнього руху – 12%
- недостатня робота щодо формування у дітей стійких навичок дотримання і виконання Правил дорожнього руху – 23%
- відсутність сучасних форм і методів навчання і виховання дітей, використання інноваційних технологій, спрямованих на запобігання нещасним випадкам на вулицях і у дворах – 34%
- усі вище перелічені варіанти – 21%

8. На Вашу думку, що складає систему адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху?

- нормативно-правові гарантії безпеки дорожнього руху – 11%.
- адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху – 11%.
- контрольно-наглядова діяльність органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху – 9%.
- профілактична діяльність у сфері дорожнього руху – 12%.
- дотримання законності та дисципліни адміністративно-юрисдикційними органами у сфері дорожнього руху – 4%.
- усі вище перелічені варіанти – 43%

9. Чи є оптимальною, на Ваш погляд, запропонована система адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху, яка складається з нормативно-правових гарантій безпеки дорожнього руху, адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, контрольно-наглядової діяльності органів публічної адміністрації у сфері дорожнього руху, профілактичної діяльності у сфері дорожнього руху, дотримання законності та дисципліни адміністративно-юрисдикційними органами у сфері дорожнього руху?

- так – 92%.
- ні – 8%.

10. Що необхідно, на Ваш погляд, ще включити в систему адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху?

- не можу відповісти – 2%.
- ця система є повною і не потребує доповнення – 92%.
- передбачити можливість запозичення міжнародного досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху – 6%.

11. При здійсненні яких функцій у вас виникають труднощі?

- адміністративної – 66,5%
- профілактичної – 25,3%
- допомога населенню – 18,2%

13. Типові ознаки злочину:

- використання коштів без підтвердження їх походження – 100%
- співробітництво з контрагентами, зареєстрованими в офшорних зонах – 70%
- раптова поява та зникнення на рахунках великої суми коштів – 100%

- зв'язки з представниками криміналітету, корупціонерами – 80%
- заплутаність операцій, нестандартність умов в угодах – 50%
- невідповідність масштабів діяльності з розмірами коштів, що витрачаються на власні потреби – 30%

- перекручування інформації про власні дані, контрагентів, укладені угоди – 30%

14. Якими є основні джерела доказів, на Вашу думку, під час виявлення та розслідування легалізації (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом)?

- документи, що визначають посадовий стан, компетенцію службової особи, яка є суб'єктом злочину даного виду – 88,4%

- документи, що визначають організаційно-правовий статус та джерела фінансування підприємства, на якому вчинено злочин – 79,2%

- документи бухгалтерського обліку та фінансової звітності – 98,9%

- документи, що свідчать про укладання певних угод, та стають підставами для їх оплати – 98,5%

- банківські документи, що відображають ті чи інші розрахункові операції – 98,6%

- чорнові записи та неофіційне листування службових осіб, що мають значення для кримінального провадження (робочі зошити, записники тощо) – 43,6%

15. Середній вік злочинців:

- 16-28 рр. – 12%

- 29-45 рр. – 100%

- 46-65 рр. – 88%

16. Ким виступають злочинці:

- засновники суб'єктів підприємництва – 80%

- керівники, наймані працівники суб'єктів підприємництва – 64%

- економісти – 22%

- юристи – 10%

- спеціалісти у галузі засобів комп'ютерної техніки – 18%

17. Злочини, з якими сполучається легалізація (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом:

- господарські – 95%

- пов'язані з незаконним обігом зброї (наркотичних засобів) – 80%

- посадові – 50%

- майнові – 34%

18. Для покращення стану організаційно-тактичного забезпечення боротьби з легалізацією (відмиванням) доходів, одержаних злочинним шляхом необхідно

- стан організаційно-тактичного забезпечення є належним – 28,6%

- реорганізація існуючих підрозділів по боротьбі з легалізацією (відмиванням) доходів, одержаних злочинним шляхом – 21,4%

- чітке розмежування компетенції у боротьбі з легалізацією (відмиванням) доходів, одержаних злочинним шляхом між правоохоронними органами, а також між окремими службами правоохоронних органів – 32,1%

- утворення нових спеціалізованих підрозділів і наділення повноваженнями, передбаченими Конвенцією Ради Європи Про відмивання, виявлення, вилучення і конфіскацію доходів від злочинної діяльності – 17,9%

- підготовка та закріплення кваліфікованих працівників за напрямком легалізації (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом у слідстві, підрозділах НДЕКЦ, оперативно-технічних підрозділах – 42,9%

- удосконалення порядку обліку викритих злочинів у цій сфері – 3,6%

- удосконалення форм взаємодії оперативних підрозділів як між собою, так із іншими правоохоронними органами – 14,3%

19. Чи досконалим є сучасний стан взаємодії оперативних та слідчих підрозділів під час виявлення та розслідування легалізації (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом?

- так – 27%.

- ні – 73%.

20. Суб'єкти, з якими повинне бути налагоджене співробітництво:

- робочі апарати Інтерполу – 20%

- Держфінмониторинг – 73%

- ДФС України – 38%

- іноземні правоохоронні органи, органи державної реєстрації – 26

- підрозділи МВС – 100%

- органи місцевого самоврядування – 78%

- ДФІ – 50%

- міжрайонні експертні відділення – 32%

- будівельні, ріелторські компанії – 30%

- нотаріальні контори – 20%

- поштові, телеграфні установи – 2%

21. Форми взаємодії із вказаними суб'єктами:

- спільні ОРЗ та слідчі (розшукові) дії – 78%

- виконання доручень, експертиз, призначених слідчим – 76%

- проведення спільних науково-практичних конференцій, семінарів, засідань, - обмін досвідом – 12%

22. Труднощі процесу розслідування:

- відсутність дієвої методики розслідування – 60%

- відсутність власного досвіду розслідування – 37%

- завантаженість по інших кримінальних провадженнях – 38%

- необхідність проведення раптових слідчих дій та ОРЗ великих за обсягом, в - різних місцях – 44%

- протидія розслідуванню з боку учасників розслідування та інших осіб – 36%

23. Чи викликає труднощі встановлення обставин, що входять до предмета доказування легалізації (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом?

- Так – 40%
- Ні – 19,6%
- Викликає частково – 40,4%

24. Що складніше всього доказувати при розслідуванні легалізації (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом?

- наявність злочинного діяння – 23%
- подія злочину – 35,6%
- предмет злочину – 1,2%
- вину особи – 17,2%
- мотив і мету злочину, моменту їх виникнення – 50,8%
- зміст і спрямованість умислу особи – 32,3%
- характер і розмір шкоди, завданої злочином – 42,3%
- обставини, що пом'якшують або обтяжують покарання – 8%

25. Що, на Вашу думку, заважає ефективності виявлення, документування та розслідування легалізації (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом?

- недосконалість законодавства, відсутність правового визначення відповідних понять – 75%
- відсутність можливості застосування всього комплексу оперативно-розшукових заходів – 42%
- відсутність належних методик викриття, документування та розслідування злочинів – 36,5%
- низька матеріальна забезпеченість оперативно-розшукових та слідчих підрозділів – 28,5%

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Заступник начальника слідчого
управління ГУМВС України в
Донецькій області
полковник міліції

Р.В. Голодников

« 08 » листопада 2015 р.

**АКТ
ВПРОВАДЖЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ НАУКОВОГО
ДОСЛІДЖЕННЯ У ПРАКТИЧНУ ДІЯЛЬНІСТЬ**

№ 4/2410

« 05 » листопада 2015 р.

Комісія у складі:

Голова комісії: начальник відділу розслідування дорожньо-транспортних подій слідчого управління ГУМВС України в Донецькій області полковник міліції Фірс В.В.

Члени комісії:

1) заступник начальника відділу розслідування дорожньо-транспортних подій слідчого управління ГУМВС України в Донецькій області підполковник міліції Кабанов Є.І.;

2) старший слідчий в ОВС відділу розслідування дорожньо-транспортних подій слідчого управління ГУМВС України в Донецькій області, підполковник міліції Брюх В.С.;

3) старший слідчий з ОВС організаційно-методичного відділу слідчого управління ГУМВС України в Донецькій області, майор міліції Угнівенко І.М.,

розглянувши матеріали методичних рекомендацій, які ґрунтуються на положеннях дисертаційного дослідження Веселової Лілії Юріївни на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук зі спеціальності 12.00.07 за темою: «Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху», дійшла висновку про доцільність їх використання при розробці відповідних методичних рекомендацій організаційно-методичним відділом ГУМВС України в Донецькій області, у адміністративній та практичній діяльності

слідчих підрозділів ГУМВС України в Донецькій області, а також під час розробки пропозицій із удосконалення адміністративного законодавства.

**Начальник відділу розслідування дорожньо-транспортних
подій СУ ГУМВС України в Донецькій області
полковник міліції**



В.В. Фірс

**Заступник начальника відділу розслідування
дорожньо-транспортних подій СУ ГУМВС
України в Донецькій області
підполковник міліції**



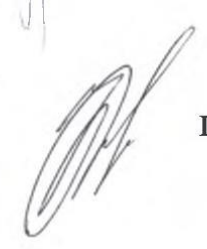
Е.І.Кабанов

**Старший слідчий в ОВС відділу розслідування
дорожньо-транспортних подій СУ ГУМВС
України в Донецькій області
підполковник міліції**



В.С.Брюх

**Старший слідчий в ОВС ОМВ
ГУМВС України в Донецькій області
майор міліції**



І.М.Угнівенко

Додаток В

ЗАТВЕРДЖУЮ
 т.в.о. начальника ГУНП
 в Одеській області
 генерал-поліції третього рангу
Г. Лорткіпанідзе
С. Масеті
 «16» 04 2016 р.



**АКТ
 ВПРОВАДЖЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ НАУКОВОГО
 ДОСЛІДЖЕННЯ У ПРАКТИЧНУ ДІЯЛЬНІСТЬ**

№ 3/2292

«15» 04 2016 р.

Склад комісії:

Голова комісії: заступник начальника управління превентивної діяльності ГУНП в Одеській області підполковник поліції Д.Г. Оверченко

Члени комісії:

- 1) т.в.о. заступника начальника відділу управління превентивної діяльності ГУНП в Одеській області, майор поліції Сакалюк В.О.;
- 2) старший інспектор відділу управління превентивної діяльності ГУНП в Одеській області, підполковник поліції Снігур В.В.;
- 2) старший інспектор відділу управління превентивної діяльності ГУНП в Одеській області, капітан поліції Швець Т.Ф.

акт складено з приводу того, що комісією вивчено матеріали методичних рекомендацій, які ґрунтуються на положеннях дисертаційного дослідження Веселової Лілії Юріївни на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук зі спеціальності 12.00.07 за темою: «Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху».

Розглянувши методичні рекомендації, які ґрунтуються на положеннях дисертаційного дослідження Веселової Лілії Юріївни на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук зі спеціальності 12.00.07 за темою: «Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху», комісія дійшла висновку про доцільність їх використання під час роботи працівників відділу управління превентивної діяльності ГУНП в Одеській області та при розробці відповідних інструкцій та методичних рекомендацій, а також під час розробки пропозицій із удосконалення адміністративного законодавства.

Заступник начальника управління
превентивної діяльності ГУНП
в Одеській області
підполковник поліції
«15» 04 2016 р.



Д.Г. Оверченко

Т.в.о. заступника начальника відділу
управління превентивної діяльності
ГУНП в Одеській області
майор поліції
«15» 04 2016 р.



В.О. Сакалюк

Старший інспектор відділу
управління превентивної діяльності
ГУНП в Одеській області
підполковник поліції
«15» 04 2016 р.



В.В. Снігур

Старший інспектор відділу
управління превентивної діяльності
ГУНП в Одеській області
капітан поліції
«15» 04 2016 р.



Т.Ф. Швель

ЗАТВЕРДЖЕНО

Ректор Одеського державного
університету внутрішніх справО.Є. Користін
2016 р.

**АКТ
ВПРОВАДЖЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ НАУКОВОГО
ДОСЛІДЖЕННЯ У НАВЧАЛЬНИЙ ПРОЦЕС**

№ 1«04» 01 2016 р.**Комісія у складі:**

Голова комісії: Албул С.В., перший проректор державного університету, к.ю.н., доцент.

Члени комісії:

- 1) Ковальова О.В., завідувач кафедри адміністративного права та адміністративного процесу, к.ю.н.;
- 2) Сіфоров О.І., начальник навчально-методичного відділу, к.т.н., доцент;
- 3) Геращенко О.С., доцент кафедри тактико-спеціальної та вогневої підготовки, к.ю.н.

розглянувши результати та основні положення дисертаційного дослідження Веселової Лілії Юріївни на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук зі спеціальності 12.00.07 за темою: «Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху», дійшла таких висновків:

1. У навчальний процес Одеського державного університету внутрішніх справ впроваджено результати вищезазначеного дисертаційного дослідження. Зокрема, окремі висновки та пропозиції буде використано під час підготовки навчальних посібників «Автомобільна підготовка», «Адміністративна відповідальність».

2. Результати дисертаційного дослідження включено у лекційні матеріали з предметів «Автомобільна підготовка» – тема № 1 «Загальні положення. Основні поняття та терміни. Обов'язки та права учасників дорожнього руху», тема № 10 «Вимоги до технічного стану та обладнання транспортних засобів»; «Адміністративна відповідальність» – тема № 7 «Відповідальність за адміністративні корупційні правопорушення. Відповідальність за адміністративні правопорушення на транспорті», тема № 10

«Перегляд постанов по справах про адміністративні правопорушення. Виконання постанов про накладення адміністративних стягнень».

3. Поданий матеріал буде корисним для науковців, викладачів, аспірантів, ад'юнктів, студентів та курсантів вищих навчальних закладів.

Голова комісії:

Перший проректор державного
університету, к.ю.н., доцент



С.В. Албул

Члени комісії:

Начальник навчально-методичного відділу
ОДУВС, к.т.н., доцент



О.І. Сіфоров

Завідувач кафедри адміністративного права
та адміністративного процесу ОДУВС, к.ю.н.



О.В. Ковальова

Доцент кафедри тактико-спеціальної та
вогневої підготовки ОДУВС, к.ю.н.



О.С. Геращенко

Додаток Д

ЗАТВЕРДЖУЮ
 Перший проректор Одеського державного
 університету внутрішніх справ МВС України
 кандидат юридичних наук, доцент

С.В. Албул

« 03 » 03 2016

МВС України
 БРСДЗ ОДУВС
 Внутрішній акт. № 465
 « 03. 03 2016 »

АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ
результатів дисертаційного дослідження Веселової Лілії Юріївни
у наукову діяльність Одеського державного університету
внутрішніх справ

м. Одеса

« 03 » 03 2016 р.

Комісія у складі:

- 1) начальника відділу організації наукової роботи ОДУВС Домброван Н.В.;
- 2) вченого секретаря секретаріату Вченої ради ОДУВС, кандидата педагогічних наук Ісаєнка М.М.;
- 3) начальника кафедри адміністративного права та адміністративного процесу ОДУВС, кандидата юридичних наук Ковальнової О.В.

склала цей акт з приводу того, що комісією вивчені наукові положення, пропозиції і рекомендації Веселової Лілії Юріївни щодо впровадження результатів дисертації на тему «Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху» на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право у наукову діяльність Одеського державного університету внутрішніх справ МВС України при проведенні наукових досліджень за темою НДР ОДУВС «Пріоритетні напрямки розвитку та реформування ОВС в умовах розгортання демократичних процесів у державі» (державний реєстраційний номер 0114U004015), темою НДР кафедри адміністративного права та адміністративного процесу ОДУВС «Забезпечення прав і свобод людини в сучасних умовах адміністративно-правовими засобами» (державний реєстраційний номер 0114U004012), темою НДР кафедри адміністративної діяльності ОВС та економічної безпеки ОДУВС «Забезпечення прав і свобод громадян в адміністративній (поліцейській) діяльності правоохоронних органів» (державний реєстраційний номер 0114U004013).

Комісія дійшла висновку, що дисертаційне дослідження Веселової Лілії Юріївни на тему «Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху», спрямоване на вдосконалення адміністративного законодавства в сфері безпеки дорожнього руху та становить цінність для наукової діяльності, а надані матеріали мають високий теоретичний рівень та суттєву практичну значущість.

Результати дисертаційного дослідження Веселової Лілії Юріївни на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право на тему «Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху» впроваджені у наукову діяльність ОДУВС, зокрема при проведенні наукових досліджень за темою НДР ОДУВС «Пріоритетні напрямки розвитку та реформування ОВС в умовах розгортання демократичних процесів у державі» (державний реєстраційний номер 0114U004015), темою НДР кафедри адміністративного права та адміністративного процесу ОДУВС «Забезпечення прав і свобод людини в сучасних умовах адміністративно-правовими засобами» (державний реєстраційний номер 0114U004012), темою НДР кафедри адміністративної діяльності ОВС та економічної безпеки ОДУВС «Забезпечення прав і свобод громадян в адміністративній (поліцейській) діяльності правоохоронних органів» (державний реєстраційний номер 0114U004013).

Члени комісії:

Начальник відділу
організації наукової роботи
ОДУВС



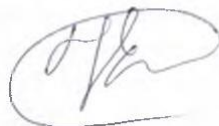
Н.В. Домброван

Вчений секретар
секретаріату Вченої ради ОДУВС
кандидат педагогічних наук



М.М. Ісасенко

Начальник кафедри
адміністративного права
та адміністративного процесу
кандидат юридичних наук



О.В. Ковальова