

Міністерство освіти і науки України
Національний технічний університет
«Дніпровська політехніка»

Навчально-науковий інститут державного управління
Кафедра державного управління і місцевого самоврядування

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
кваліфікаційної роботи ступеня магістра

Студента Проценко Бориса Костянтиновича

академічної групи 281М-22з-5 ІДУ

спеціальності 281 Публічне управління та адміністрування

на тему: «Напрями удосконалення публічного управління у сфері
забезпечення безпеки на автомобільному транспорті»

Керівники	Прізвище, ініціали	Оцінка за шкалою		Підпис
		рейтинговою	інституційною	
кваліфікаційної роботи	Квітка С.А.			
розділів:				

Рецензент:				
------------	--	--	--	--

Нормоконтролер:	Вишневіська О.В.			
-----------------	------------------	--	--	--

Дніпро
2024

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка кваліфікаційної роботи ступеня магістра на тему «Напрями удосконалення публічного управління у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті».

120 стор., 3 рис., 1 табл., 66 джерел.

АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ, ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА, ПУБЛІЧНЕ УПРАВЛІННЯ, БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ, ЄВРОСОЮЗ, АДАПТАЦІЯ ЗАКОНОДАВСТВА, ІНТЕГРАЦІЯ.

Об'єкт дослідження – суспільні відносини, які виникають у сфері публічно-правового забезпечення функціонування транспортної системи України..

Предмет дослідження – напрями удосконалення публічного управління у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Мета дослідження полягає у висвітленні особливої ролі автомобільного транспорту в єдиній транспортній системі України, його особливостей, актуальності проблеми управління транспортною безпекою й організаційно-правових основ публічного управління безпекою на автотранспорті.

У першому розділі досліджується теоретико-методологічні засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Другий розділ присвячено аналізу безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану. Розглянуто досвід публічного управління в сфері транспортної безпеки в зарубіжних країнах.

У третьому розділі надані перспективні напрями удосконалення публічного управління у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Сфера практичного застосування результатів роботи – комплекс пропозицій, спрямованих на підвищення ефективності публічного управління у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та доцільність упровадження у національну практику організації управління у визначеній сфері досвід європейських країн.

ABSTRACT

Explanatory note of the master's degree qualification thesis on the topic «Directions for improving public management in the road transport safety»

120 pages, 3 figures, 1 tables, 66 sources.

ROAD TRANSPORT, TRANSPORT SYSTEM, PUBLIC ADMINISTRATION, ROAD SAFETY, STATE REGULATION, EUROPEAN UNION, ADAPTATION OF LEGISLATION, INTEGRATION.

Object of research is social relations that arise in the sphere of public-legal provision of the functioning of the transport system of Ukraine.

Subject of research is directions for improving public administration in the field of road safety.

The purpose of research is to highlight the special role of road transport in the unified transport system of Ukraine, its features, the relevance of the problem of transport safety management and the organizational and legal foundations of public transport safety management.

The first section examines the theoretical and methodological principles of ensuring safety in road transport.

The second section is devoted to the analysis of road traffic safety in Ukraine under martial law. The experience of public administration in the field of transport safety in foreign countries is considered.

In the third section, promising directions for improving public administration in the field of road safety are presented.

Scope of practical application – the work results is a set of proposals aimed at increasing the efficiency of public administration in the field of road transport safety and the expediency of introducing the experience of European countries into the national practice of organizing management in a certain area.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1	
ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ	9
1.1. Сутність поняття транспортної безпеки та особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті	9
1.2. Адміністративно-правове забезпечення підвищення безпеки та надійності перевезень	19
1.3. Принципи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.....	31
РОЗДІЛ 2	
ПУБЛІЧНЕ УПРАВЛІННЯ В СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ В УКРАЇНІ ТА ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ	36
2.1. Стан безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану	36
2.2. Розвиток транспортної інфраструктури як основної засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.....	49
2.3. Досвід публічного управління в сфері транспортної безпеки в зарубіжних країнах.....	58
РОЗДІЛ 3	
НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	71
3.1. Перспективи адаптації досвіду країн ЄС щодо безпеки на автомобільному транспорті в рамках «Угоди про асоціацію Україна-ЄС»....	71
3.2. Напрями удосконалення публічного управління у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті	90
3.3. Удосконалення відповідальності у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.....	103
ВИСНОВКИ.....	114
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	121

ВСТУП

Становлення України як незалежної держави, послідовне проведення виважених реформ і розвиток зовнішніх зв'язків держави чимало залежать від її транспортно-географічного положення і ефективної, налагодженої транспортної системи. Транспортний фактор посідає найважливіше місце в теорії регіональної економіки, міжнародної економіки і теорії зовнішньої торгівлі. У зв'язку з цим транспортний вимір, як важлива складова геополітичних стратегій, є одним із пріоритетів розвитку української держави, реалізації нею свого потенціалу в динамічно мінливому конкурентному середовищі. Транспорт виступає як важливий інструмент державної політики, забезпечуючи територіальну та економічну єдність країни, розвиток та поглиблення міжрегіональних зв'язків, формування повноцінного внутрішнього ринку та транскордонного співробітництва. Розвинута транспортна інфраструктура забезпечує не лише нормальну життєдіяльність країни, але й її національну безпеку та цілісність, сприяє розв'язанню таких важливих завдань як організація транспортних зв'язків між різними державами, задоволення потреб підприємців та населення в перевезеннях та операціях як на території України, так і за її межами.

Вирішення цих проблем потребує проведення низки складних та глибоких реформ в основних сферах суспільно-державного життя. Деякі із них відбуваються в Україні вже не один десяток років, зокрема адміністративна реформа, із моменту започаткування якої минуло більше ніж 20 років і яка мала кардинально змінити систему державного управління. Проте реальний стан справ в Україні свідчить, що реформа не відбулася в цілому, а в ряді сфер державного управління перетворення або взагалі відсутні, або тільки починають запроваджуватися. Це стосується зокрема й публічного управління сферою автомобільного транспорту, яка тривалий час не отримувала необхідної уваги з боку влади, що в сучасних умовах суспільного розвитку варто вважати суттєвим недоліком, адже автомобільний транспорт є не лише важливою

складовою національного господарства, але й джерелом небезпеки для життя та здоров'я громадян. Відсутність належного підходу до забезпечення безпеки на транспорті суттєво підвищує загрозу каліцтва та смертності людей, про що переконливо свідчать відповідні статистичні дані.

Протягом кількох останніх років до питань забезпечення безпеки на транспорті у державі увага дещо підвищилась, що, обумовлено курсом України на євроінтеграцію, адже у європейському співтоваристві досить суворі вимоги до контролю за безпекою на транспорті. Для того щоб процес удосконалення та розвитку інституту забезпечення безпеки на транспорті здійснювався ефективно він має спиратися на якісне науково-теоретичне підґрунтя.

Проте варто зазначити, що відсутність єдиного комплексного системного підходу до управління транспортною галуззю у довгостроковій перспективі призведе до кризового стану та невиконання в повному обсязі відповідних зобов'язань України як європейської держави.

Сьогодні, незважаючи на ряд наукових досліджень в означеній сфері, таких вчених як: В. М. Бесчастний, О. Сапронов, А. О. Собакарь, Г. Фердман, існуюча система управління безпекою транспорту залишається недосконалою і не в змозі в повному обсязі з урахуванням оперативної обстановки виконувати завдання щодо ефективної протидії автотранспортним злочинам, якомога в найбільш короткі проміжки часу надавати необхідну кваліфіковану допомогу учасникам дорожнього руху, які потрапили в дорожньо-транспортну пригоду, а також своєчасно проводити заходи щодо усунення шкідливих наслідків.

В нинішніх реаліях сьогодення традиційний підхід до формування державної транспортної політики, побудований виключно на вузькоспеціалізованому розумінні сучасних проблем та тенденцій транспортного розвитку країни через особливості тільки економічного, техніко-технологічного та логістичного її забезпечення, не може бути дієвим та результативним. Потрібна нова сучасна парадигма публічно-правового забезпечення формування та реалізації транспортної політики, спрямована на

вирішення сучасних проблем у транспортному секторі країни у середньостроковій та довгостроковій перспективі, створення інтелектуальної і взаємозалежної транспортної та енергетичної інфраструктури, забезпечення її інвестиційної привабливості, безпеки транспортних процесів, доступності та підвищення якості транспортних послуг, відповідності технічного та технологічного рівня транспортних засобів сучасним вимогам з енергоефективності та екологічної прийнятності, гармонізації національних регуляторів суспільних відносин на транспорті із світовими та європейськими стандартами.

Саме тому обрання Україною зовнішньополітичного курсу, спрямованого на європейську інтеграцію та членство в Європейському Союзі, стрімкі процеси адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу свідчать про постійну актуальність досліджуваної теми.

Мета дослідження полягає у висвітленні особливої ролі автомобільного транспорту в єдиній транспортній системі України, його особливостей, актуальності проблеми управління транспортною безпекою й організаційно-правових основ публічного управління безпекою на автотранспорті.

Об'єкт дослідження – суспільні відносини, які виникають у сфері публічно-правового забезпечення функціонування транспортної системи України.

Предмет дослідження – напрями удосконалення публічного управління у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Відповідно до поставленої мети було визначено основні завдання:

- розкрити зміст та сутність поняття транспортної безпеки, як об'єкта адміністративно-правового забезпечення;
- визначити ризики безпеки дорожнього руху в контексті державного регулювання економіки безпеки дорожнього руху;
- визначити принципи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;
- зробити аналіз транспортної безпеки в Україні та висвітлити

особливості дорожнього руху в умовах воєнного стану;

- розглянути розвиток транспортної інфраструктури як основної засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;

- вивчити зарубіжний досвід управління в галузі безпеки на автомобільному транспорті;

- запропонувати пропозиції щодо входження транспортної безпеки України до європейської системи безпеки на транспорті в рамках «Угоди про асоціацію Україна-ЄС»;

- окреслити перспективні напрями удосконалення публічного управління у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;

- запропонувати пропозиції щодо удосконалення відповідальності у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

У дослідженні використані наступні методи: загальнонаукові методи аналізу та синтезу; групування і порівняння; метод аналізу документів для дослідження нормативно-правової бази України; метод експертного оцінювання для визначення важливості проблем що досліджуються; ієрархічного аналізу для визначення структури досліджуваної проблеми; статистичного аналізу для оцінки динаміки стану окремих складових проблеми; використано принцип багатofакторності, який дав змогу вичленити різноманітні фактори, які зумовили можливість встановити, чому саме так розвивалися певні процеси; історичний метод; метод узагальнення; структурно-функціональний аналіз та ін.

Висновки роботи ґрунтуються на нормах Конституції України, законодавчих та підзаконних нормативно-правових актах, які регулюють суспільні відносини, що виникають у сфері функціонування автомобільного транспорту. Інформаційну та емпіричну основу дослідження становлять узагальнення практики діяльності Міністерства інфраструктури України та Державної служби України з безпеки на транспорті та її управлінь, публікації в періодичних виданнях, довідкові видання та статистичні матеріали.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

1.1. Сутність поняття транспортної безпеки та особливості забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

Об'єктивні умови трансформаційних процесів у розвитку України зумовлюють її націленість на входження у світову економічну систему й, насамперед, на економічну інтеграцію з провідними західноєвропейськими державами. Цей процес, безумовно, приведе до росту товарообмінних операцій між країнами, що співпрацюють. Крім того, геостратегічне розташування України дає їй змогу бути вигідним мостом для транзитних перевезень товарів і пасажирів між державами Європи, Азії й Близького Сходу.

Однією з визначальних систем, що забезпечують вантажні й пасажирські перевезення на території України, є транспортна система, до якої в ринкових умовах висуваються високі вимоги стосовно якості, регулярності й надійності транспортних зв'язків, схоронності вантажів і безпеки перевезення пасажирів, строків і вартості доставки. Відповідно до цього стан транспортних комунікацій України має відповідати вимогам європейської інтеграції.

Транспортна складова частина відіграє велику роль у ціні продукту, природно, вигідно налагоджувати зв'язки з сусідами, зменшуючи транспортні витрати та збільшуючи прибуток. У цьому разі Україна має переваги через велику кількість держав-сусідів, але вищезазначене не буде мати відповідної реалізації без відповідного рівня транспортної безпеки.

Транспортне розташування України – одна з небагатьох рис привабливості національного ринку України для закордонних інвесторів та виробників, бо західноєвропейські держави не можуть не рахуватися з такою державою, розташованою на перехресті торгівельних шляхів. Тому

найважливішим фактором посилення ролі транспорту в зовнішній економічній діяльності держави є транскордонність України та транспортна безпека.

Постає гостра необхідність аналізувати проблеми транспортної безпеки на концептуальному рівні з використанням загальнонаукових і новітніх прикладних методів пізнання, орієнтованих загалом на теоретико-прикладне обґрунтування концепції забезпечення транспортної безпеки України, а для її забезпечення держава має виробити та вжити низку заходів, спрямованих на вдосконалення (реформування) транспортної безпеки з метою підвищення ефективності всього транспортного комплексу та стійкого функціонування економіки та підвищення національної безпеки України.

Питанням забезпечення транспортної безпеки в Україні поки що приділяється мало уваги. Зокрема, поки що не прийняті основні нормативні документи в цій сфері: стратегія та концепція транспортної безпеки, закон про транспортну безпеку. А заходи, що вживаються, як правило, відрізняються невисокою ефективністю. Разом із тим забезпечення належного рівня транспортної безпеки є одним з основних завдань сучасної держави. Це підтверджується увагою, що приділяється нині в розвинених країнах світу питанням безпеки, зокрема транспортної, а також зумовлено величезним значенням транспорту для будь-якої сучасної країни.

Транспортний фактор займає найважливіше місце в теорії регіональної економіки, міжнародної економіки і теорії зовнішньої торгівлі. Тому рівень розвитку та безпеки транспортної системи держави є однією із найважливіших ознак її технологічного прогресу і цивілізованості.

Значний вплив на стан національної безпеки має одна з її головних складових частин – транспортна безпека. Транспортна безпека – це стан захищеності об'єктів транспортної інфраструктури, що дає змогу забезпечувати національну безпеку і національні інтереси в галузі транспортної діяльності, та її стійкості, здатність запобігати завданню шкоди здоров'ю і життю людей, збитку майну та навколишньому середовищу, мінімізувати загальнонаціональний економічний збиток у процесі транспортної діяльності.

Транспортна безпека 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 варто розуміти соціальний процес діяльності відповідних суб'єктів суспільних відносин із запобігання аваріям та інцидентам на транспорті.

Транспортна безпека спрямована на захист пасажирів, власників, одержувачів та перевізників вантажів, власників та користувачів транспортних засобів, транспортного комплексу та його працівників, економіки і бюджету країни, навколишнього середовища від загроз у транспортному комплексі.

Транспортна безпека покликана забезпечити:

- безпечні для життя і здоров'я пасажирів умови проїзду;
- безпека перевезень вантажів, багажу та вантажобагажу;
- безпеку функціонування та експлуатації об'єктів і транспортних засобів;
- економічну (в тому числі зовнішньо-економічну) безпеку;
- екологічну безпеку;
- інформаційну безпеку;
- пожежну безпеку;
- санітарну безпеку;
- хімічну, бактеріологічну, ядерну, та радіаційну безпеку;
- мобілізаційну готовність галузей транспортного комплексу.

Отже, аналіз національних інтересів крізь призму транспортної безпеки свідчить, що остання спрямована на захист пасажирів, власників, отримувачів і перевізників вантажів як осіб, що безпосередньо споживають або створюють транспортний продукт; власників транспортних засобів і осіб, що його фрахтують; транспортного комплексу, включаючи інфраструктуру та

працівників; економічний стан країни, включаючи бюджети всіх рівнів; екологічний стан навколишнього середовища.

Транспортна безпека спрямована на досягнення:

- безпеки для життя, здоров'я пасажирів під час здійснення перевезення, а також посадки, висадки та очікування транспортного засобу, пристосованого для перевезення людей;

- безпеки перевезення вантажів та багажу, включаючи обмеження на переміщення небезпечних і негабаритних вантажів, спеціалізацію транспортних засобів для переміщення таких вантажів, розробку окремих маршрутів та встановлення обмежень за графіком використання магістралей загального призначення;

- безпеки експлуатації і функціонування транспортних об'єктів і засобів, регламентуючи вимоги до їх стану та проведення комплексу робіт із ремонту й обслуговування, унеможливаючи доступ до небезпечних об'єктів (небезпечних через особливості свого функціонування для оточення, а також порушення нормальних умов функціонування, порушення яких може спричинити аварії або техногенні катастрофи);

- охорони громадського порядку на транспорті – сукупності установлених і взятих під охорону державою (в особі уповноважених державних органів, посадових осіб) правил поведінки у громадських місцях, на транспорті з метою реалізації прав громадян, іноземців, осіб без громадянства на безпечне переміщення, внаслідок якого задовольняються їхні відповідні інтереси, а також потреби державного розвитку;

- безпечного стану дорожніх умов шляхом розробки та впровадження організаційних, інженерно-технічних заходів, спрямованих на забезпечення збереження життя і майна учасників дорожнього руху, приведення у належний стан доріг, вулиць та залізничних переїздів, усунення причин виникнення місць концентрації ДТП, удосконалення організації руху транспорту тощо [48, с. 38].

Тому транспортна безпека – це стан захищеності транспортної системи держави від реальних та потенційних загроз, який забезпечує захищеність

національних інтересів економіки, стійке функціонування та розвиток транспортної галузі в сучасних умовах та на перспективу.

Транспортна безпека ніколи не виділялась як самостійний вид національної безпеки. Але, як вже зазначалось вище, діяльність транспортного комплексу країни виходить далеко за рамки чисто економічних задач і значною мірою визначає рівень функціонування підприємств, всіх сфер життєдіяльності суспільства та держави. Крім того, транспортна безпека не може існувати поза рамками національної безпеки. Як частина єдиного цілого, вона несе в собі спадковість концептуальних підходів щодо забезпечення безпеки країни на мікро- і макрорівнях, нерозривність взаємозв'язків, спільність принципів і методів. Причому транспортна безпека об'єктивно має свої особливості і специфіку, що відображає галузеву спрямованість і визначальне її місце, роль і значення в структурі національної безпеки. У зв'язку з цим, враховуючи безперервно зростаючу роль транспортної інфраструктури, варто виділити транспортну безпеку як важливий самостійний вид національної безпеки.

Законом України «Про основи національної безпеки України» визначено основні засади державної політики, спрямованої на захист національних інтересів і гарантування в Україні безпеки особи, суспільства і держави від зовнішніх і внутрішніх загроз в усіх сферах життєдіяльності. Надано визначення термінів «національна безпека», «національні інтереси», «загрози національній безпеці» тощо, проте питання економічної безпеки, і тим більше – транспортної безпеки, детально не прописані. Однак, на наше переконання та думку окремих науковців, зокрема О. Сапронова [52], транспортна безпека також має бути включена до основних складників національної безпеки. При цьому варто акцентувати, що поділ безпеки на види є досить умовним, оскільки, наприклад, транспортна безпека включає в себе та може бути включена як складова частина національної, економічної, екологічної, інформаційної, енергетичної безпеки тощо.

Через відсутність налагодженої системи забезпечення транспортної безпеки, недостатню результативність виконання покладених на неї завдань і

функцій спостерігається зниження рівня наукового й технічного супроводу зазначеної діяльності. Цьому сприяють складність і невивченість характеру й особливостей соціальних взаємозв'язків, що виникають між різними категоріями учасників суспільних відносин у процесі функціонування різних видів транспорту.

Реалізація забезпечення транспортної безпеки на транспорті реалізується на трьох рівнях: державному, галузевому та об'єктовому.

На державному рівні головним органом забезпечення транспортної безпеки є Міністерство інфраструктури України, яке формує державну політику транспортної безпеки.

На галузевому рівні про транспортну безпеку піклуються Укртрансбезпека, Укравтодор, Державіаслужба та місцеві органи виконавчої влади, які забезпечують реалізацію державної політики транспортної безпеки та її контроль.

На об'єктовому рівні транспортну безпеку забезпечують: об'єкти залізничного транспорту (7064), об'єкти морського та річкового транспорту (33), об'єкти автомобільного транспорту (816), об'єкти поштового зв'язку (11485), об'єкти дорожнього господарства (автомобільні мости, тунелі та шляхопроводи) та об'єкти авіаційного транспорту (99) [50].

Розглянемо деякі аспекти транспортної безпеки на автомобільному транспорті. Автомобільний транспорт – це галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва в перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами [35].

Автомобілізація – невід'ємний елемент прогресу суспільства. Роль автомобільного транспорту в сучасному світі важко переоцінити. Він має колосальне значення для задоволення соціально-економічних потреб людини, забезпечує динамічний розвиток промисловості, сільського господарства, торгівлі, медицини та багатьох інших сфер суспільного життя. Без нього неможливі перевезення, відпочинок і спілкування людей,

неможлива стабільна робота органів влади, соціальних інститутів, підприємств, установ, організацій [6, с. 78].

Автотранспорт – це не лише економічний, а й непересічний соціокультурний феномен. Його розвиток сприяє усуненню етнічних і культурних відмінностей між різними регіонами, між міським та сільським населенням. Глобально він виступає чинником світової інтеграції та формування єдиного цивілізаційного простору.

Автотранспортні підприємства – це важлива сфера, оскільки вони мають значний вплив на покращення безпеки на дорогах. Варто зазначити, що розроблено різноманіття стандартів управління організацій ними, технологічними і транспортними системами, проте переважно в морській, залізничній і повітряній галузях. Однією з головних цілей управління автомобільним транспортом є прагнення значно зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) («нульова смертність»), зокрема кількість важких аварій.

Проблеми транспортної безпеки за останні роки стали ще гостріше, оскільки транспорт фактично перетворився на одну з найризикованіших сфер життєдіяльності, у якій, на жаль, регулярно гинуть люди. Водночас автомобілізація супроводжується деякими негативними процесами. Стрімке збільшення парку транспортних засобів, безперервна інтенсифікація дорожнього руху, негативний вплив людського чинника – усі ці фактори зумовлюють критично високий, порівняно з іншими техногенними системами, рівень аварійності.

Величезна кількість дорожньо-транспортних пригод стали наслідком відставання дорожнього будівництва від темпів автомобілізації, тотального занепаду дорожнього господарства, конструктивних недоліків транспортних засобів, слабкої водійської підготовки, зниження правосвідомості учасників дорожнього руху, архаїзму вітчизняної системи убезпечення дорожнього руху та багатьох інших прогресуючих проблем. Ці проблеми виникли не сьогодні і не вчора. Вони накопичувалися роками в умовах безальтернативності

директивних схем управління, невизначеності меж компетенції владних суб'єктів, браку реального інтересу до їх вирішення [6, с. 78-79].

Отже, забезпечення належного рівня управління безпекою автомобільного транспорту є одним з основних завдань сучасної держави. Усвідомлюючи його значення для України, необхідно приділяти більше уваги безпеці автомобільного транспорту, яка натеper залишається на недостатньому рівні.

Головним суб'єктом гарантування транспортної безпеки на автомобільному транспорті є Державна служба України з безпеки на транспорті (далі – Укртрансбезпека) – центральний орган виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури, і який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті.

Основні завдання Укртрансбезпеки стосовно автомобільного транспорту такі:

- реалізація державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті;
- внесення на розгляд Міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті;
- здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті;
- надання в передбачених законом випадках адміністративних послуг у сфері автомобільного транспорту [39, ст. 4].

Варто зазначити, що Укртрансбезпека під час виконання покладених на неї завдань взаємодіє з іншими державними органами, допоміжними органами і службами, утвореними Президентом України, тимчасовими консультативними, дорадчими й іншими допоміжними органами, утвореними Кабінетом Міністрів України, органами місцевого самоврядування, об'єднаннями громадян, громадськими спілками, профспілками й організаціями роботодавців,

відповідними органами іноземних держав і міжнародних організацій, а також підприємствами, установами й організаціями.

Відповідно до наказу Міністерства транспорту України, затверджено «Типове положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях міністерство – підприємство)», яке визначає порядок організації робіт із профілактичної діяльності щодо запобігання ДТП, основні завдання та функції управління, органи, об'єкти та суб'єкти управління, встановлює контроль за виконанням робіт [59].

Згідно з вищезазначеним Положенням, управління безпекою руху повинно включати виконання таких основних завдань: гарантування безпеки транспортних засобів, устаткування, споруд, об'єктів, автомобільних доріг; забезпечення перевезень; забезпечення (нормалізація) психофізіологічних чинників персоналу.

Державна система управління безпекою руху на автомобільному транспорті охоплює центральні органи виконавчої влади, урядові та територіальні органи державного управління, а також установи, організації, об'єднання, підприємства всіх форм власності, які мають автомобільні транспортні засоби (далі – Підприємства).

Управління безпекою руху на автомобільному транспорті здійснюється шляхом цілеспрямованого регулювання організаційних, технічних, психофізіологічних чинників, що впливають на безпеку руху автомобільного транспорту. Органами управління є Міністерство інфраструктури України, Державний департамент автомобільного транспорту, автотранспортні управління, Підприємства, що мають право ухвалювати управлінські рішення в межах своєї компетенції та стежити за виконанням ухвалених рішень. Організаційно-функціональна схема управління безпекою руху на автомобільному транспорті України наведено на рис. 1.1 [59].

До функцій управління безпекою руху автотранспорту належить організація роботи, яка передбачає:

- завдання управління безпекою руху на автомобільному транспорті;

- визначення органів управління безпекою руху;
- встановлення функціональних обов'язків структурних підрозділів та посадових осіб із питань безпеки руху;
- регламентацію діяльності керівників та посадових осіб;
- нормативне забезпечення управління безпекою руху [59, ст. 4.3].



Рис. 1.1. Організаційно-функціональна схема управління безпекою руху на автомобільному транспорті України

Отже, з урахуванням вищенаведеного можна зробити наступні висновки:

1. Гарантування належного рівня транспортної безпеки України є одним з основних завдань сучасної держави, її стан порівняно з розвиненими країнами світу незадовільний, тому їй поки що приділяється недостатня увага.

2. Державне управління у сфері безпеки автомобільного транспорту здійснює Укртрансбезпека, яка є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури, і який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті.

3. Гарантуванню безпеки автомобільного транспорту слугують відповідні керівні документи, сили та засоби.

4. Водночас відсутнє загальне керівництво транспортною безпекою України та взаємодія автомобільного транспорту з іншими видами транспорту у сфері транспортної безпеки, яка була б оформлена відповідними документами.

1.2. Адміністративно-правове забезпечення підвищення безпеки та надійності перевезень

Аналіз актуальних напрямків оптимізації забезпечення безпеки на транспорті передбачає поетапний розгляд становлення державних механізмів нормативно-правового регулювання відповідної сфери, що в свою чергу має на увазі операціоналізацію адекватного теоретико-методологічного інструментарію.

Категорія «безпека» не абсолютна, а відносна і набуває смислового значення тільки у зв'язку з конкретними об'єктами або сферою життєдіяльності людини і навколишнього світу. Види безпеки також можна поділити в залежності від джерел небезпеки, характеру загроз (безпеку від загроз природного, антропогенного, техногенного, соціального характеру).

Глобалізація транспортного простору викликає об'єктивну необхідність встановлювати єдині вимоги безпеки при експлуатації різних видів транспорту

та транспортної інфраструктури. Нормами міжнародного права визначаються пріоритетні напрями відносин, пов'язаних із забезпеченням транспортної безпеки [58, с. 598].

Відтак, за діапазоном і рівнем можливих загроз транспортний комплекс належить до числа найбільш критичних об'єктів, що обумовлено рядом чинників, серед яких:

- високий і постійно зростаючий рівень морального зношення основних і допоміжних виробничих фондів транспортного комплексу;
- високий ступінь зношеності та аварійності об'єктів транспортного комплексу;
- низький рівень забезпеченості засобами контролю та нагляду;
- посилення загальної криміногенної ситуації на транспорті, високий рівень терористичних загроз в умовах перевезень тощо.

Більше того, як свідчить практика, транспортний комплекс привертає до себе увагу не тільки пасажирів і вантажовідправників, він є об'єктом підвищеного інтересу злочинних груп і співтовариств, а також окремих осіб, які вчиняють протиправні діяння, його комунікації активно використовуються злочинцями для незаконного транспортування зброї, вибухових речовин, наркотичних засобів та інших заборонених в цивільному обігу предметів.

Будучи джерелом підвищеної небезпеки, адміністративно-правовий режим функціонування транспорту пред'являє суб'єктам, які експлуатують транспортні засоби, досить жорсткі вимоги з точки зору забезпечення безпеки пасажирів та збереження вантажів. І це не випадково та вважаємо цілком виправданим, що в Законі України «Про ліцензування видів господарської діяльності», до переліку діяльності, для здійснення яких обов'язково потрібна ліцензія, відноситься діяльність, пов'язана з експлуатацією різних видів транспорту. Обов'язковому ліцензуванню підлягають: діяльність з перевезення внутрішнім водним транспортом, морським транспортом пасажирів і небезпечних вантажів, діяльність з перевезень повітряним транспортом пасажирів і вантажів; діяльність з перевезень пасажирів

автомобільним транспортом; діяльність з перевезень залізничним транспортом пасажирів тощо [40].

Стан безпеки та надійності транспортних перевезень в Україні, на жаль, залишається на незадовільному рівні, адже у порівнянні з країнами-членами ЄС за питомими показниками аварійності та наслідків ДТП Україна є одним з лідерів, оскільки, якщо в Європі на 100 тис. населення припадає 5 загиблих у ДТП, тоді як в Україні такий показник становить відповідно 12,5 осіб, що більше середньоєвропейського показника на 150% [54, с. 8].

Отже, безпека на транспорті є складною соціально-економічною проблемою, зумовленою різними чинниками, серед яких: технічний стан транспортних засобів, транспортної інфраструктури, стан публічного адміністрування і розвиток правової бази, рівень соціальної та правової культури громадян, ефективність державного контролю за безпекою руху, якість превентивних заходів, ефективність системи охорони здоров'я, невідворотність покарання за порушення встановлених правил безпеки на транспорті тощо [53, с. 107].

У 2019 році прийнятий Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо управління безпекою автомобільних доріг», яким було вперше введено у правозастосовну практику поняття «економічні втрати у зв'язку із загибеллю або пораненням (травмуванням) людей внаслідок дорожньо-транспортних пригод», а також запроваджено проведення аудиту безпеки автомобільних доріг (на стадії їх проектування) і перевірки безпеки автомобільних доріг (під час експлуатації). Згідно із законом, «Управління безпекою автомобільних доріг здійснюється шляхом організації та проведення аудиту безпеки автомобільних доріг, перевірок безпеки автомобільних доріг, виявлення аварійно-небезпечних місць (ділянок) та місць концентрації дорожньо-транспортних пригод та ліквідації їх причин. Проведення аудиту безпеки автомобільних доріг є обов'язковим на міжнародних та національних автомобільних дорогах». Законом також визначено, що «аудит безпеки автомобільних доріг – незалежне, системне, технічне та детальне оцінювання

впливу проектних рішень на безпеку автомобільних доріг»; встановлено, що фінансування проведення аудиту безпеки автомобільних доріг забезпечує замовник аудиту на умовах, визначених договором на проведення аудиту безпеки автомобільних доріг. Витрати на проведення аудиту безпеки автомобільних доріг на стадії техніко-економічного обґрунтування і на стадії підготовки проекту або робочого проекту включаються до кошторисної вартості проектно-вишукувальних робіт, на стадії після введення в експлуатацію – до витрат на утримання автомобільних доріг [34].

Ще одним позитивним кроком у реалізації державної транспортної політики в частині убезпечення транспортних перевезень можна вважати проект Закону про внесення змін до деяких законів України щодо приведення їх у відповідність із законодавством європейського Союзу у сфері перевезення небезпечних вантажів. Проектом передбачається переглянути компетенції органів, які здійснюють державне управління у сфері перевезення небезпечних вантажів, та визначити уповноважені органи для здійснення класифікації окремих небезпечних вантажів, проведення випробовувань зразків тари та інших засобів утримання вантажів, визначення безпечних умов перевезення окремих небезпечних вантажів, для забезпечення можливості застосування вимог Директиви 2008/68/ЄС та вимог міжнародних договорів України у сфері перевезення небезпечних вантажів у повному обсязі до національних перевезень небезпечних вантажів необхідно тощо. З метою гарантування належного рівня безпеки під час перевезення небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та річковим транспортом слід привести умови перевезення небезпечних вантажів до європейського рівня шляхом перегляду національного законодавства в цій сфері, зокрема щодо наявності та відповідності норм стосовно функцій, обов'язків і відповідальності уповноваженого з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів (консультанта, радника) та інших учасників процесу перевезення небезпечних вантажів, а також стосовно операцій завантаження/розвантаження, перевантаження, взаємодії з іншими видами транспорту, забезпечення

транспортної галузі кваліфікованим персоналом, використання рухомого складу з підвищеним рівнем безпеки до конструкції [37].

Прикладів на сьогодні достатньо, проте залишається й досі низка невирішених питань забезпечення ефективної реалізації державної транспортної політики в частині убезпечення транспортної системи країни, дотримання законодавства на транспорті, створення умов надання безпечних та комфортних транспортних послуг. Розв'язання подібних проблем неможливе у рамках існуючої одно гілкової структури державного регулювання транспортної діяльності, коли один державний орган займається всім без винятку колом проблем: технічними, технологічними, політичними, правовими, економічними та комерційними, тим більше, що економічні правові та комерційні проблеми потребують вирішення не на галузевому (окремий вид транспорту), а на міжгалузевому рівні з урахуванням інтересів транспортної клієнттури стосовно конкурентного позиціонування їхніх товарів на відповідних товарних ринках. Тому вже зараз законодавцями запропоновано розділити сфери державного регулювання функціонуванням та розвитком транспортної системи між Міністерством інфраструктури України (відповідні департаменти за видами транспорту) та Національною комісією з регулювання діяльності транспорту, яка створена Указом Президента України. Відповідно до такого розподілу за Міністерством інфраструктури закріплюються функції забезпечення безпеки функціонування транспортного комплексу, технічної політики, розвитку транспортних засобів, шляхового господарства, форм власності у транспортному комплексі. Ці функції загалом є традиційними, притаманними існуючим структурам колишнього Мінтрансв'язку і у подальшому нами не розглядаються. За Національною комісією з регулювання діяльності транспорту закріплюються функції забезпечення балансу інтересів між суб'єктами транспортного комплексу, які забезпечують діяльність певного виду транспорту. Баланс інтересів між операторами транспортної системи та вантажовласниками досягається встановленням взаємоприйнятних принципів

тарифоутворення правил перевезення, класифікацій, типових угод і документів, винятків та обмежень відповідальності, тощо.

На думку Г. Фердмана, державна політика транспортної безпеки України має визначатись з урахуванням пріоритетності національних інтересів України у сфері транспортної безпеки та здійснюватися шляхом реалізації відповідних стратегій і програм згідно з чинним законодавством, а також будуватися на принципах: гарантованого забезпечення державою функціонування й розвитку систем забезпечення безпеки на транспорті; поширення державного контролю і нагляду в зазначеній сфері на виробників, імпортерів і власників транспортних засобів будь-яких форм власності й видів діяльності; забезпечення адекватності санкцій (покарань), що застосовуються, до ступеня суспільної небезпеки порушень норм і правил; координації дій із забезпечення антитерористичної безпеки на транспорті; координації дій із використання транспорту з метою захисту населення і територій в частині цивільної оборони, у надзвичайних ситуаціях природного і техногенного характеру, а також під час ліквідації їх, наслідків з одночасним недопущенням створення надзвичайних ситуацій під час експлуатації транспортної інфраструктури; формування єдиних принципів і підходів до професійного добору, підготовки й перепідготовки працівників транспортної сфери, регулювання їх праці; зміцнення кадрової професійної бази транспортної галузі, вдосконалення системи спеціалізованих навчальних закладів відповідно до перспективних вимог до висококваліфікованих фахівців транспорту [61].

Цей різновид державної політики ґрунтується на ідеологічних засадах (гарантіях), котрі передбачають належний рівень знань населенням правил руху транспорту, що ґрунтується на повазі до закону, на внутрішній згоді людей із нормативними приписами. До основних умов ефективної реалізації державної політики в цій сфері належать широке пропагування серед громадян правових знань, створення звички, внутрішньої потреби дотримуватися правил, норм, а також стандартів, якими врегульовано поведінку учасників транспортного руху, і виховання у свідомості людей нетерпимості до їх порушення, а також

розвиток навичок і уміння застосовувати правові норми для захисту своїх прав у разі їх порушення [1].

Така політика реалізується через законодавство України, нормативно-правову й нормативно-технічну базу, вдосконалення системи державного управління, управління державною власністю (об'єктами інфраструктури, підприємствами транспорту) та державне регулювання у сфері відносин і діяльності суб'єктів підприємництва [17, с. 7].

Забезпечення транспортної безпеки безперечно є одним із головних системних питань реалізації державної політики у цій сфері, яке в цілому визначається якістю виконання завдань у ряді відносно самостійних складових, таких, як: технічний стан транспортної системи; рівень професійної підготовки спеціалістів, задіяних у роботі транспорту та охорони; наявність засобів інформаційного контролю, спостереження та супроводу транспорту; протидію спробам проведенню терористичних актів та несанкціонованого втручання у транспортну діяльність; укомплектованість та рівень підготовки охоронних структур; стан протипожежної безпеки; забезпечення технічними засобами спостереження та охорони; взаємодія силових структур [61].

Виступаючи в якості невід'ємної складової національної безпеки країни, зміст транспортної безпеки полягає у запобіганні аваріям та інцидентам на транспорті, що здійснюється, насамперед, шляхом створення системи раціональної превентивної безпеки з метою максимально можливого, економічно обґрунтованого зменшення ймовірності виникнення транспортних аварій і мінімізації їх наслідків. До речі, під забезпеченням транспортної безпеки вчені розуміють соціальний процес діяльності відповідних суб'єктів суспільних відносин із запобігання аваріям та інцидентам на транспорті.

На думку вчених, «транспортна безпека є складником 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» [1; 53].

Як цілісний, стійкий, структурно впорядкований соціальний інститут, детермінований своїми складниками і зв'язками, система забезпечення транспортної безпеки спрямована на забезпечення:

- можливості доступу кожного до безпечних перевезень;
- відтворення, розбудови та модернізації транспортної системи України, її приєднання до загальноєвропейських транзитних шляхів (тобто як процес розбудови транспортних коридорів, визначених пріоритетними для загальноєвропейського товарообігу, так й імплементація міжнародного досвіду і законотворчих актів для створення єдиного правового поля, єдиного транспортного документа тощо);
- створення умов розвитку та гармонізаційного становлення ринку транспортних послуг (створення конкурентоздатного на міжнародному ринку перевізника, державне гарантування участі національних перевізників у переміщенні стратегічних вантажів або в обслуговуванні зовнішньоекономічної діяльності, боротьба проти дискримінаційних умов участі в міжнародних перевезеннях тощо);
- гарантування соціальної мобільності населення, особливо що стосується доступу до можливості проведення освітньої діяльності та вільного обрання виду трудової діяльності, задоволеність у переміщенні людей з особливими потребами;
- підпорядкованості транспортної системи цілям обороноздатності країни (програми мобілізації, можливості доступу до транспортної системи під час екстрених випадків та надзвичайних подій тощо);
- введення новітніх технологій, що забезпечують випереджальний розвиток транспортної галузі, інтеграцію різних видів транспорту для досягнення поставленої мети (треба враховувати та розвивати ті елементи транспортної системи, які або дають найбільший економічний ефект, або

відповідають нагальним потребам суспільства та стратегічним напрямкам розвитку);

- наукової розробки нових стандартів у галузі безпеки як пасивних, що мають на меті мінімізацію негативних наслідків від нецільового використання транспорту, так і активних, направлених проти незаконного втручання в діяльність транспорту (терористична діяльність, діяльність окремих неформальних об'єднань, орієнтованих на досягнення короткотермінового економічного ефекту, що ставить під загрозу безпеку всієї системи або її окремої ланки);

- зменшення негативного впливу транспорту як об'єкта підвищеного ризику на людину, навколишнє середовище, суспільство тощо;

- проведення широкої роз'яснювальної роботи щодо переваг використання безпечного транспорту та популяризації ідей інноваційної організації транспортного простору тощо [22, с. 207].

Певне ототожнення досліджуваних явищ та невизначеність й досі сутності поняття «транспортна безпека» зумовлено також:

- складністю та багатогранністю предмета його правового регулювання, що вимагає регламентування численними нормативно-правовими актами різної галузевої приналежності і юридичної сили;

- відсутністю дотепер єдиного трактування змісту цього поняття та його співвідношення з іншими невід'ємними складовими національної безпеки (зокрема, екологічна, інформаційна, пожежна та інші види безпеки), які в тому числі впливають на підтримання в належному стані і «транспортної безпеки»;

- невизначеністю критеріїв відмежування предмету адміністративно-правового регулювання транспортної безпеки від предмета правового регулювання суміжних галузей права, в тому числі кримінального, цивільного, інформаційного тощо.

Питання забезпечення транспортної безпеки для України має особливе значення. Насамперед, це можна пов'язати з розмірами території та геополітичним розташуванням нашої країни, з політичним і соціально-

економічним курсами, спрямованими на подальше зміцнення суверенітету. Однак на тлі зростаючих показників аварійності, травматизму, збитків, зносу технічних засобів вихід української транспортної галузі на шлях сталого розвитку із забезпеченням комплексної безпеки вельми ускладнений.

Забезпечення транспортної безпеки України включає: своєчасне прогнозування і виявлення внутрішніх і зовнішніх загроз транспортної безпеки; реалізацію довгострокових заходів щодо попередження і нейтралізації внутрішніх і зовнішніх загроз транспортної безпеки; здійснення заходів спрямованих на профілактику та недопущення матеріальної та моральної шкоди від злочинної діяльності та надзвичайних подій на транспорті; інвентаризацію міжнародних вимог до забезпечення транспортної безпеки, розробку та реалізацію комплексу заходів спрямованих на якісне підвищення рівня транспортної безпеки України, приведення законодавства у відповідність з міжнародними стандартами транспортної безпеки [29, с. 38-43; 56].

Важливим питанням в організації забезпечення належного рівня транспортної безпеки в Україні залишається відповідне правове урегулювання названих процесів убезпечення транспортної інфраструктури, перевезень пасажирів і вантажів, транспортування нафти і газу і т.ін.

Попри слушні пропозиції вчених та фахівців транспортного сектору економіки й досі залишається відкритим питання розробки та прийняття єдиного нормативно-правового акту, присвяченого виробленню єдиного розуміння у виробленні підходів до забезпечення транспортної безпеки країни.

Отже, можна визначити характерні проблеми, що гальмують процеси підвищення рівня безпеки та надійності перевезень, серед яких зокрема наразі:

- неурегульованість питання розміщення зовнішньої реклами поза межами населених пунктів вздовж автомобільних доріг загального користування державного значення;

- відсутність нормативно визначеного порядку погодження (видачі) дозволу на встановлення зовнішньої реклами, а також єдиних правил щодо демонтажу самовільно встановленої зовнішньої реклами;

- неконкурентність умов роботи на ринку пасажирських перевезень, велика кількість суб'єктів, які надають послуги з перевезення пасажирів нелегально (без укладення договорів з уповноваженими органами та/або без отримання дозволів в установленому порядку);

- неврегульованість питання компенсації за пільгові перевезення пасажирів, неналежний рівень якості та безпеки перевезень, соціального захисту персоналу, низька енергоефективність автомобільного транспорту, зокрема неузгодженість законодавства України *acquis communautaire* тощо.

Зарубіжними експертами, що досліджували практику створення системи забезпечення безпеки провідних країн світу, були запропоновані наступні шляхи розв'язання проблем, пов'язаних з транспортної безпекою: класифікація організацій, які беруть участь в забезпеченні безпеки аеропортів; визначення функцій органів і посадових осіб щодо забезпечення безпеки; поділ відповідальності між учасниками; виклад особливостей організації забезпечення безпеки ряду провідних країн; перелік змісту повноважень і відповідальності підрозділів і деяких посадових осіб, що беруть участь у забезпеченні безпеки. На думку експертів, найбільш ефективна система забезпечення безпеки аеропортів може бути створена тільки на основі принципу єдиноначальності в тому випадку, коли систему безпеки забезпечує єдина організація, є чітка і ясна система управління, одна з організацій має абсолютну владу і несе повну відповідальність за всі функції по забезпеченню безпеки аеропорту.

Таким чином, на підставі аналізу законодавства можна запропонувати адміністративно-правові заходи усунення деструктивних чинників у системі підвищення безпеки та надійності перевезень, які мають бути спрямовані на їх виявлення шляхом:

- аналізу результатів діяльності уповноваженої в цій сфері спеціалізованої публічної адміністрації, здійснення транспортного контролю, перевірок та оцінки стану суб'єктів надання транспортних послуг;

- моніторингу стану аварійності на транспорті та рівня дорожньо-транспортного травматизму;
- визначення системи критеріїв та показників ефективності діяльності окремих суб'єктів, уповноважених на забезпечення транспортної безпеки;
- нормативного упорядкування розміщення зовнішньої реклами поза межами населених пунктів вздовж автомобільних доріг загального користування державного значення, в тому числі розробки порядку погодження (видачі) дозволу на встановлення зовнішньої реклами відповідним органом та впровадження єдиних правил щодо демонтажу самовільно встановленої зовнішньої реклами;
- встановлення адміністративної відповідальності за порушення законодавства щодо проходження габаритно-вагового контролю та відмову від нього;
- посилення адміністративної відповідальності за порушення водіями Правил дорожнього руху, законодавчого закріплення можливості використання поліцейськими технічних засобів відеозапису з обов'язковим долученням таких матеріалів до протоколу про адміністративне правопорушення, а також можливості зупинки транспортного засобу поліцейським з метою проведення огляду водіїв з використанням спеціальних технічних засобів для перевірки на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції;
- виключення норм, що передбачають накладення штрафних балів за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху, як таких, що не були реалізовані протягом тривалого часу, засвідчили свою неспроможність у розв'язанні проблем зниження дорожньо-транспортного травматизму, та стали фактично «мертвими» у адміністративно-деліктній практиці;
- удосконалення нормативних засад використання безпілотних літальних апаратів, насамперед в частині забезпечення необхідного рівня безпеки їх експлуатації, організації контролю за використанням, посилення відповідальності за порушення норм, правил і стандартів під час виконання

польотів, посилення вимог до підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації дистанційного пілота тощо.

1.3. Принципи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

Забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, як і будь-який інший вид діяльності, має ґрунтуватися на відповідних засадах, вихідних ідеях, які в науковій літературі прийнято називати принципами.

Причому принципи можуть характеризувати як буття, об'єктивний світ, слугуючи підставою стосовно інших характеристик матеріальних речей, процесів, станів, властивостей, зв'язків, так і мати значення підстави для здійснення певної пізнавальної та іншої діяльності, побудови системи знань, викладу певного вчення.

Поняттям «принцип» активно оперують у багатьох сферах наукового пізнання, проте найбільш дослідженим воно є саме в правовій галузі. Так, на думку О. О. Уварової, принципи права становлять систему вимог до належної та можливої поведінки людей, які відображають визнані в суспільстві цінності й утворюють спрямовану на регулювання суспільних відносин ієрархічну єдність. Причому кожна така вимога, що становить зміст певного принципу права, може набувати характеру принципу, але нижчого рівня. Так, уся система принципів права передбачає певне розширення принципу справедливості через виведення з його змісту системи вимог, яким мають відповідати суспільні відносини, і вимог, які висувають до власне механізму правового регулювання [60].

М. Д. Бойко вважає, що принципи – це керівні ідеї, які мають важливе значення для ефективного функціонування всієї системи норм цієї галузі права. За допомогою принципів не тільки формулюють сучасний державний підхід до правового регулювання сфери соціального забезпечення, а й визначають суть майбутніх правових норм. Принципи – це ідеї, виражені у формі правової норми. Це означає, що принципи є правовими приписами, причому приписами обов'язковими [2].

Правові принципи важливі для нормотворчої та правозастосовної діяльності. Вони слугують тим правовим орієнтиром, з огляду на який законодавець формулює галузеві норми, вносить зміни й доповнення до чинних нормативних актів. Правові принципи дають змогу глибше зрозуміти значення конкретних норм і визначають тенденції розвитку законодавства.

З огляду на зазначене можна констатувати, що принципами забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є вихідні засади (ідеї), які мають слугувати підґрунтям для здійснення відповідної діяльності та яких неухильно повинні дотримуватись усі суб'єкти забезпечення безпеки на автомобільному транспорті України. Варто зауважити, що в науковій літературі, а також на законодавчому рівні відсутнє єдине бачення щодо принципів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, що, на нашу думку, є суттєвою прогалиною та негативно позначається на відповідному напрямі діяльності держави. Спираючись на аналіз наукових поглядів учених і норм чинного законодавства України, пропонуємо поділити принципи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті на такі групи:

- принципи, визначені на законодавчому рівні (законодавчі): верховенства права, законності, пріоритету забезпечення безпеки людини та суспільства, економічності, доцільності, ефективності;

- управлінські принципи: плановості, контролю, безперервності, принцип забезпечення зворотного зв'язку.

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

- пріоритету забезпечення безпеки людини та суспільства. У найбільш загальному значенні безпека людини – це об'єктивний стан і суб'єктивне відчуття фізичної, майнової, соціальної (матеріальної), психологічної та моральної захищеності людини, її прав і свобод. Безпека людини – це поняття, що відображає власне суть людського життя, її ментальні, соціальні й духовні надбання. Безпека людини – невід'ємна характеристика стратегічного напрямку розвитку людства, визначеного ООН як «сталий людський розвиток»

(Sustainable Human Development); це розвиток, який зумовлює не лише економічне, а й соціальне, культурне, духовне зростання, що сприяє гуманізації менталітету громадян і збагаченню позитивного загальнолюдського досвіду [9]. Безпека суспільства пов'язана з життям і відносинами людей у суспільстві. Отже, зміст цього принципу полягає в тому, щоб створити такий стан на автомобільному транспорті, за якого людина зможе вільно користуватись автомобільним транспортом, не переймаючись безпекою власного життя та життя своїх близьких;

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

– доцільності. У загальній теорії права зазначено, що оскільки право покликане служити формуванню, закріпленню та вдосконаленню відносин, що задовольняють усвідомлені потреби економічного й духовного розвитку суспільства, доцільність права, як і його ефективність, повинна оцінюватися ступенем позитивного впливу на ці процеси. Отже, доцільність права полягає в його здатності забезпечити вирішення завдань, що випливають із потреб (цілей) суспільного розвитку. Однак навіть за умов правильного визначення цілей і проміжних (поетапних) завдань їх досягнення за допомогою правового регулювання можливі варіанти останнього, вибір яких залежить від безлічі факторів. Тому доцільність у праві можна розглядати як принцип правотворчості (вибору альтернативних законодавчих рішень, визначення способів і меж правового регулювання) та умов правозастосування.

Таким чином, принцип доцільності в контексті забезпечення безпеки на автомобільному транспорті відображає зміст і реальність сучасної політики держави в досліджуваній сфері. Дотримання цієї засади також сприяє

мінімізації невиправданих витрат та/або невиправданих дій органів державної влади щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті України;

– ефективності. У найбільш загальному значенні ефективність – це явище, яке характеризує оптимальність цілеспрямованої дії, способу, механізму реалізації або стану суб'єкта за наявності альтернатив. Вона виявляється через різницю (відмінність) між метою та отриманими результатами, урахуваючи затрачені ресурси, встановлені цілі, обставини зовнішнього середовища й часові межі. Принцип доцільності характеризує оптимальність цілеспрямованої дії, способу, механізму реалізації або стану суб'єкта за наявності альтернатив. Вона виявляється у відмінності між метою та отриманими результатами, урахуваючи затрачені ресурси, встановлені цілі, обставини зовнішнього середовища й часові межі.

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

– принцип плановості. Планування – це розробка загальної концепції розвитку системи управління, обґрунтування конкретних завдань, термінів, шляхів їх реалізації, тобто програми дій (заходів) на перспективний період. Варто погодитись із точкою зору В. Я. Малиновського, який наголошує, що планування – це ключова складова всіх систем управління, процес, завдяки якому система пристосовує свої ресурси до змін зовнішніх і внутрішніх умов. Саме планування є пріоритетною функцією управління, яка передує всім іншим, визначаючи їхню природу. Планування – найбільш динамічна функція, а отже, її потрібно виконувати професійно й постійно для забезпечення надійної основи здійснення інших видів управлінської діяльності [25]. Таким чином, принцип плановості передбачає, що діяльність органів державної влади та їх посадових осіб у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті повинна здійснюватись у чітко впорядкованій, послідовній,

збалансованій формі, за умов детального аналізу всіх необхідних показників і параметрів, досягнення яких є необхідним у здійсненні відповідної діяльності;

– принцип контролю. У найбільш загальному розумінні контроль – це система спостереження та перевірки процесу функціонування відповідного об'єкта з метою усунення його відхилень від заданих параметрів. Принцип контролю передбачає, що з метою забезпечення безпеки на автомобільному транспорті уповноважені суб'єкти мають здійснювати постійну контрольну діяльність за підконтрольними об'єктами задля виявлення недотримання ними вимог чинного законодавства в досліджуваній сфері, а також попередження виникнення правопорушень у майбутньому;

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

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

Отже, дотримання проаналізованих вище принципів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є важливою передумовою діяльності уповноважених органів державної влади в окресленій сфері суспільних відносин. Суттєвим недоліком, який потребує нагального усунення, є те, що в нормативно-правових актах із забезпечення безпеки на автотранспорті окреслені нами засади не набули належного закріплення, про них лише опосередковано згадано в окремих документах. Розв'язання цієї проблеми має як теоретичне так і практичне значення.

РОЗДІЛ 2

ПУБЛІЧНЕ УПРАВЛІННЯ В СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ В УКРАЇНІ ТА ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ

2.1. Стан безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану

Стан транспортної безпеки в Україні порівняно з розвиненими країнами світу є незадовільним. Насамперед це стосується автомобільного транспорту, який є основним джерелом загроз у сфері транспортної безпеки. Комісія ЄС констатувала, що близько 90% усіх надзвичайних пригод на транспорті трапляється на автодорогах [7]. Тому на сьогодні саме забезпечення автотранспортної безпеки є пріоритетним завданням поміж іншими її видами в усьому світі. Відповідно саме рівень автотранспортної безпеки є основним показником рівня транспортної безпеки країни.

Згідно статистичних даних протягом 2022 р. на автошляхах України сталося 1703 дорожньо-транспортні пригоди за участю ліцензованого автомобільного транспорту, який надає послуги з перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів, а також внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів та вантажів, в яких 135 осіб загинули та 777 осіб отримали травми. Також за 2022 р. сталося 11 пожеж на автомобільному транспорті загального користування без загиблих та травмованих. [47].

Стан безпеки дорожнього руху і наслідки дорожньо-транспортних пригод в Україні є одними з найгірших у Європі. В Україні відношення кількості загиблих у ДТП на 1 млн. автомобілів у 7-10 разів більше, ніж в ЄС і США і у 10 разів більше, ніж у Японії. Кількість загиблих на 1 млрд. автомобілекілометрів в Україні – 97, в Німеччині – 14 (у 7 разів менша), в Швеції – 8 (у 12 разів менша) [8].

Україна потрапила в групу країн найвищого ризику безпеки пішоходів. Тяжкість наслідків ДТП в Україні у 1,5-5 разів вища, ніж у Європі, і ситуація постійно погіршується. Кожен шостий з травмованих у ДТП потребує

постійного стороннього догляду і соціального захисту з боку держави [7]. За європейською методикою розрахунку, загибель і травмування більше ніж 60 тис. громадян завдає страждання, як мінімум, одному мільйону людей. Тисячі громадян у результаті аварій на транспорті стають інвалідами та потребують постійної сторонньої допомоги. Крім того, загибель однієї людини завдає державі збитків у розмірі приблизно 1 млн. євро. Тому всі заходи, що можуть відвернути загибель людей, вартістю менше 1 млн. євро на одну людину, визнані в Європі економічно обґрунтованими (принцип 1 млн. євро).

Наслідки ДТП в Україні завдають її економіці збитків у розмірі 1,4% ВВП, а за європейською методикою розрахунку – 3,5% ВВП. У ЄС ДТП завдають збитків у розмірі 2% ВВП. Через кілька років кількість автомобілів, ризики аварійності і збитки подвоїться. У разі невжиття кардинальних заходів з підвищення безпеки на дорогах, через небезпеку пересування та транспортування, крім іншого, будуть стримуватись інвестиції в економіку країни [8].

Серед основних причин низького рівня транспортної безпеки в Україні можна виділити:

- відсутність єдиної політики забезпечення транспортної безпеки в країні;
- недосконалість вітчизняного законодавства у сфері транспортної безпеки та відсутність основних нормативних документів для регулювання суспільних відносин у цій сфері: закону, концепції, стратегії та програми;
- неузгодженість і несистемний характер заходів і зусиль органів державної влади з підвищення рівня транспортної безпеки;
- низький рівень правосвідомості та дисципліни працівників і користувачів сфери транспорту;
- незадовільний технічний стан транспортних засобів, транспортних комунікацій та об'єктів, великий обсяг застарілих транспортних засобів і споруд в експлуатації на території України;

- вибухоподібне зростання кількості автотранспорту в країні на фоні відставання розвитку дорожньої інфраструктури;
- незадовільне фінансування заходів із підвищення рівня транспортної безпеки;
- низький рівень підготовки осіб, які впливають на стан транспортної безпеки, зокрема державних службовців у цій сфері, водіїв транспортних засобів та інших працівників транспортної сфери тощо.

Необхідною передумовою надійного та ефективного функціонування механізму забезпечення транспортної безпеки і реалізації відповідних заходів є усвідомлення представниками державної влади й громадськості важливості транспортної безпеки як для національної безпеки України, так і для інтересів суспільства і кожного громадянина.

Незважаючи на надзвичайну кількість людських жертв у транспортних пригодах, а також на величезні економічні збитки, на сьогодні, на жаль, такого розуміння немає ні в представників влади, ні в громадськості. Про це свідчить, зокрема, те, що практично немає нормативно-правових актів, спрямованих безпосередньо на вирішення проблем транспортної безпеки. Відсутній закон про транспортну безпеку, немає відповідної концепції та стратегії транспортної безпеки. Нормативні акти, які регулюють окремі питання транспортної безпеки, недосконалі й часто містять суперечливі положення. І системна робота в цьому напрямі практично не ведеться.

Створення єдиного комплексу нормативно-правових актів у сфері транспортної безпеки в Україні сьогодні є одним з першочергових завдань. Для цього необхідно розробити спочатку основні, концептуальні положення, на підставі яких формувати всю подальшу систему. Терміновість цієї проблеми зумовлена величезними збитками, яких щоденно зазнає наша країна внаслідок низького рівня транспортної безпеки. Особливо це стосується автомобільного транспорту.

Крім загальних нормативно-правових документів у вигляді закону, концепції, стратегії та програми, необхідно розробити галузеві програми

забезпечення безпеки на окремих видах транспорту. Особливо потребує такої програми автомобільний транспорт. Необхідність приведення вітчизняного законодавства у відповідність із міжнародними стандартами обумовлена, зокрема, і важливістю активного розвитку міжнародного транзиту в Україні. Недосконале нормативно-правове регулювання і загалом низький рівень транспортної безпеки в Україні можуть стати головною перешкодою для отримання значних прибутків від міжнародного транзиту, оскільки фактор безпеки для європейських партнерів є визначальним.

Україні передусім необхідний Закон «Про транспортну безпеку» із метою уніфікації норм, що регулюють питання транспортної безпеки для різних видів транспорту, а також приведення українського законодавства у сфері транспортної безпеки у відповідність із міжнародними зобов'язаннями України. Фінансування заходів у сфері транспортної безпеки – центральна проблема побудови ефективної системи транспортної безпеки та єдиний надійний показник реальної стурбованості держави цими проблемами – перебуває на вкрай низькому рівні.

Розгляд даних зі статистики щодо кількості дорожньо-транспортних пригод на дорогах України за останні кілька років говорить про те, що у нашій країні не приділяється великої уваги проблемі безпеки дорожнього руху та запобіганню ДТП.

Протягом січня-липня 2023 року в Україні трапилося 12,6 тисячі, кількість інцидентів на дорогах практично зрівнялася з показниками за відповідний період 2021 року.

Лідером за кількістю аварій та кількістю загиблих в результаті дорожніх пригод вкотре стала Дніпропетровщина. За сім місяців в області було зафіксовано 1,2 тис. інцидентів. Загалом наразі на Дніпропетровщину припадає 9% від загальної кількості таких дорожньо-транспортних пригод. Друге місце у цьому рейтингу посідає Львівщина (трохи менше ніж 1,1 тис), а замикає трійку Київ (1045 ДТП з постраждалими). Також Дніпропетровська область лідирує за кількістю людей, які загинули в ДТП — 164 осіб. Друге і третє місця у даному

антитопі — за Львівщиною та Київщиною, де в аваріях загинули 116 та 111 громадян відповідно. Ці ж регіони, але в трохи іншому порядку, сформували рейтинг областей за кількістю травмованих у ДТП: на Львівщині та Дніпропетровщині постраждали майже 1,4 тис. осіб, а на Київщині — 1,2 тис.

Водночас найбільший приріст ДТП з постраждалими було зафіксовано у Волинській області: кількість аварій з жертвами у цьому регіоні збільшилася на 45% до відповідного періоду 2021-го., дані наведені на рис. 2.1 [55].

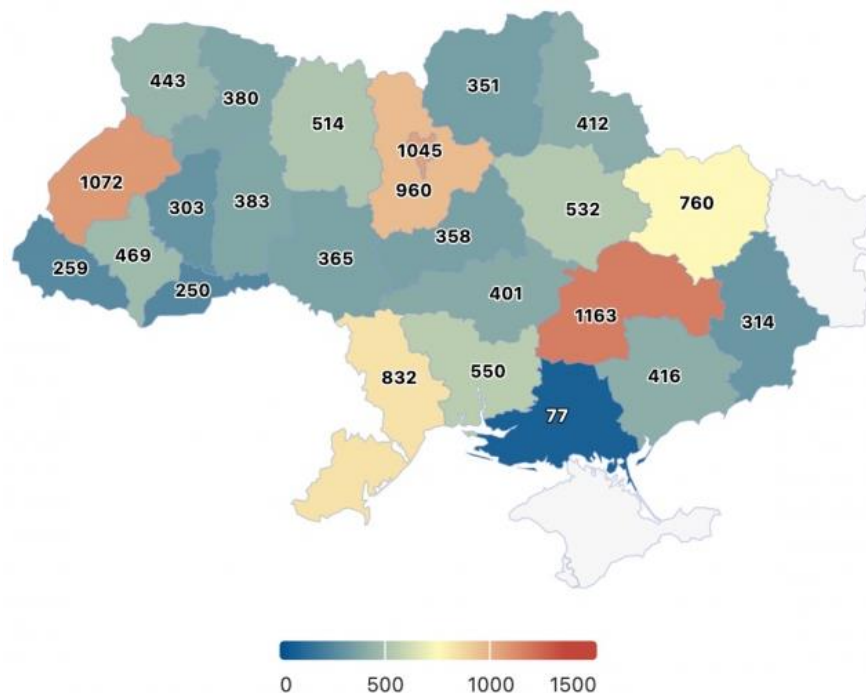


Рис. 2.1. Кількість ДТП у 2023 році в Україні

Багато хто з недисциплінованих водіїв під час режиму воєнного стану вирішив, що ПДР не діють і можна їздити як заманеться. Але це не так, і порушників на автомобільних дорогах будуть притягувати до відповідальності і проявляти по відношенню до них жорстку позицію. На початку травня 2022 року була спростована інформація про те, що в умовах війни не працюють камери контролю швидкості, їх дію поновили [18]. Втім, контроль швидкісного режиму неможливий, якщо населені пункти не будуть позначені дорожніми знаками або тому не будуть сприяти певні дорожні умови.

На початку війни, коли по багатьох областях України різко зменшився дорожній трафік, зменшилась і кількість ДТП. Після виходу російських військ із територій Київської, Чернігівської, Сумської областей, люди почали повертатись до своїх домівок, і потік авто збільшився знову. Звичайно, що чим більший трафік, тим більша ймовірність, що трапиться аварія. Стрес також вплинув на уважність водіїв та пішоходів. Перший заступник Департаменту Патрульної поліції України Олексій Білошицький звернувся до жителів країни з проханням швидко прибирати свої автомобілі з доріг у разі виникнення ДТП, а також викликати правоохоронців тільки у разі аварій з постраждалими. За його словами, зараз усі зусилля спрямовані на контроль ситуації та забезпечення безперебійного руху транспорту [11].

Профілактика запобігання дорожньо-транспортних пригод, так само, як і в мирний час, залишається схожою. Але все ж є деяка різниця. Водіям необхідно:

- дотримуватися правил комендантської години (у противному випадку, якщо транспортний засіб не буде зупинено водієм, Патрульна поліція має право відкрити вогонь);
- триматися маршруту, де не перекритий проїзд для автомобільного транспорту;
- їхати трохи повільніше дозволеної швидкості задля кращої концентрації уваги на дорозі;
- наглядати за технічним станом автотранспорту, своєчасно реагувати на будь-які несправності;
- підвищити увагу під час проїзду перехресть, враховуючи відключення світлофорів на багатьох перехрестях зі значним транспортним потоком [12].

Беззаперечним є вплив технічного стану автомобілів на безпеку дорожнього руху. Середній вік парку автомобілів Євросоюзу становить 8 років, США – 11 років, України – 22,4 роки. На сьогоднішній день в Україні склалася така невтішна економічна ситуація, коли вигідніше придбати автомобіль з пробігом ніж новий із автосалону. Зазвичай, ці автомобілі мають знижені

показники технічного стану та експлуатаційні характеристики. Також на ці параметри негативно впливають несвоєчасні регламентований технічний огляд, заміна витратних матеріалів, ремонт автомобіля, якими досить часто зловживають водії та власники автомобілів. Це все впливає на активну безпеку та рівень аварійності на дорогах.

В табл. 2.1 наведені данні спеціальних досліджень, виконаних професійно і технічно підготовленими фахівцями, з виїздом на місце пригоди, згідно таблиці частка ДТП, обумовлених несправностями транспортних засобів складає понад 30% [12].

Таблиця 2.1

Розподіл ДТП за видами технічних несправностей транспортних засобів

Несправність	Кількість ДТП, %
Робочої гальмівної системи	31,8
Рульового управління	13,6
Зовнішніх світлових приладів	20,2
Знос протектора	14,3
Від'єднання колеса	4,0
Невідповідність шин моделі ТЗ	1,6
Сумарно інші несправності	20,7

Як бачимо з приведених даних, в складі автопарку країни переважають автотранспортні засоби, які мають низький вихідний технічний рівень і незадовільний технічний стан в експлуатації. Все це значно впливає на рівень дорожньо-транспортної аварійності в Україні, що на порядок перевищує відповідний показник економічно розвинутих країн [21].

Посилення адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, безумовно, – позитивний захід. Але, зважаючи на те, що він є практично єдиним серйозним кроком для підвищення рівня транспортної безпеки в Україні, не виключено, що основні мотиви збільшення розміру штрафів були, швидше, економічними, а скорочення аварійності – лише «приємний побічний ефект».

Без належного фінансування жодні найкращі заходи не можуть бути реалізовані. Неможливі забезпечення належного рівня транспортної безпеки,

побудова ефективної системи протидії загрозам. Кошти, що виділяються сьогодні на проблеми транспортної безпеки, є мізерними порівняно з реальними потребами і з коштами, що виділяються розвиненими країнами. Звичайно, бюджет поки що не спроможний забезпечити їх фінансування у повному обсязі. Але практично не здійснюється робота із залучення позабюджетних джерел коштів. Наприклад, майже не залучаються страхові та автотранспортні компанії, іноземні партнери, інші суб'єкти транспортної діяльності. Залучення таких суб'єктів до вирішення питань транспортної безпеки – поширена практика в розвинених країнах світу. Тому вкрай необхідний пошук альтернативних джерел фінансування, у першу чергу, серед комерційних структур, іноземних партнерів, а також за допомогою громадських організацій. Стимулювання участі недержавних організацій у забезпеченні транспортної безпеки України може бути реалізовано шляхом зниження податкового навантаження, надання додаткових пільг тощо. До цієї діяльності обов'язково необхідно залучати іноземні комерційні організації, насамперед транспортні, що мають економічні відносини з Україною. Система забезпечення транспортної безпеки і, зокрема, конкретні заходи повинні спиратися на підтримку громадської думки та суспільства загалом. Для цього необхідні широке обговорення та роз'яснення величезного значення проблем транспортної безпеки із залученням науковців, посадовців і громадськості. Для їх висвітлення необхідно широко залучати ЗМІ, у тому числі й Інтернет-ресурси.

Громадськість в Україні практично не бере участі в питаннях забезпечення транспортної безпеки і не виявляє серйозної стурбованості з цього приводу. Хоча досвід розвинених країн світу свідчить про те, що саме громадськість повинна відігравати помітну роль у вирішенні цих питань.

Необхідна єдина державна політика у сфері забезпечення транспортної безпеки, що реалізується в заходах економічного, політичного, організаційного характеру. Вказані заходи мають бути адекватні загрозам у транспортній сфері. Наявні механізми забезпечення транспортної безпеки в Україні

(організаційний, політичний, нормативно-правовий та економічний) не цілком відповідають наявним і потенційним загрозам у цій сфері. Недосконаліми є державний нагляд та контроль за дотриманням законодавства, координація діяльності центральних та місцевих органів виконавчої влади у сфері транспортної безпеки. Особливо це стосується забезпечення безпеки дорожнього руху. Підґрунтям створення ефективної системи транспортної безпеки є поглиблені наукові дослідження різних її аспектів: політичних, управлінських (організаційних), економічних, правових, технічних тощо.

Виділяють такі основні завдання забезпечення транспортної безпеки:

- нормативно-правове регулювання у сфері забезпечення транспортної безпеки;
- визначення загроз національній безпеці у транспортній сфері;
- розробка та реалізація заходів із забезпечення транспортної безпеки;
- оцінка вразливості об'єктів транспортної інфраструктури і транспортних засобів та їх категоризація;
- налагодження стабільного фінансування системи забезпечення транспортної безпеки;
- побудова системи суб'єктів, відповідальної за транспортну безпеку України, налагодження взаємозв'язку між ними, підготовка спеціалістів у цій сфері та підвищення їх кваліфікації;
- здійснення контролю та нагляду у сфері забезпечення транспортної безпеки; інформаційне, матеріально-технічне та наукове забезпечення транспортної безпеки.

Метою забезпечення транспортної безпеки є стабільне та безпечне функціонування транспортного комплексу країни, охорона та захист інтересів і цінностей особи, суспільства, держави та груп держав у транспортній сфері.

Серед основних напрямів підвищення рівня транспортної безпеки в Україні можна назвати такі:

- розробка та нормативне закріплення підвалин державної політики у сфері забезпечення транспортної безпеки;

- ґрунтовні наукові дослідження цієї сфери;
- розробка та вдосконалення вітчизняного законодавства у сфері транспортної безпеки, зокрема закону, концепції, стратегії та програми транспортної безпеки;
- удосконалення системи суб'єктів забезпечення транспортної безпеки, налагодження взаємодії між ними, підвищення рівня виконавчої дисципліни, удосконалення освіти і підготовки осіб, які впливають на стан транспортної безпеки (державних службовців, водіїв тощо);
- усунення бюрократизму, спрощення функціонування та ліквідація надмірної зарегульованості механізму забезпечення транспортної безпеки;
- забезпечення правового та соціального захисту осіб, до функціональних обов'язків яких входить забезпечення транспортної безпеки;
- забезпечення антитерористичної безпеки на транспорті;
- удосконалення форм і методів забезпечення безпеки на транспорті, надання роботи в цій сфері системного характеру;
- підвищення ефективності профілактичної роботи, спрямованої на запобігання травматизму та підвищення рівня правосвідомості у транспортній сфері, зокрема цілеспрямована, ефективна пропаганда безпечної поведінки на транспорті серед населення;
- оновлення парку транспортних засобів та капітальний ремонт транспортних споруд, що перебувають в аварійному стані, а також покращення їх експлуатаційних показників;
- обмеження неконтрольованого зростання кількості приватного автотранспорту в країні та всебічний розвиток громадського транспорту;
- постійна робота із нейтралізації негативного впливу транспорту на екологію України, у тому числі шляхом використання нових технологій;
- удосконалення системи контролю та нагляду за функціонуванням системи забезпечення транспортної безпеки;
- покращення системи фінансування заходів забезпечення транспортної безпеки, пошук позабюджетних джерел коштів;

- удосконалення транспортної інфраструктури та системи організації руху транспорту, у першу чергу автодорожньої;
- розвиток можливостей розвідки і контррозвідки із метою своєчасного виявлення і нейтралізації зовнішніх загроз у сфері транспортної безпеки та визначення їх джерел тощо.

Кожний із затверджених до виконання заходів повинен мати вимірні параметри, термін виконання, бюджетне фінансування та відповідальних виконавців. Проблеми у сфері транспортної безпеки мають вирішуватись комплексно і системно, оскільки транспортна безпека – системне поняття, що включає в себе окремі самостійні сектори або ж види безпеки, зокрема безпеку людей, вантажу, транспортних засобів та об'єктів транспорту, а також екологічну, економічну, військову, пожежну, санітарну, інформаційну, хімічну, бактеріологічну, радіаційну та інші види безпеки.

Отже, слід зазначити, що:

- питанням забезпечення транспортної безпеки в Україні поки що приділяється недостатня увага, хоча її стан порівняно з розвиненими країнами світу є незадовільним;
- в основі низького рівня транспортної безпеки в Україні лежить недостатнє усвідомлення важливості національних інтересів у цій сфері;
- існує велика кількість напрямів забезпечення транспортної безпеки. Пріоритетними серед них є забезпечення автотранспортної, екологічної й антитерористичної безпеки на транспорті тощо;
- пріоритетним напрямом покращення фінансування забезпечення транспортної безпеки має стати пошук позабюджетних коштів;
- необхідна єдина державна політика у сфері забезпечення транспортної безпеки, що реалізується в заходах економічного, політичного та організаційного характеру;
- метою забезпечення транспортної безпеки є стабільне та безпечне функціонування транспортного комплексу країни, охорона і захист інтересів та цінностей особи, суспільства, держави та груп держав у транспортній сфері;

– транспортна безпека має бути визнана однією з основних сфер національної безпеки.

Однією з проблем державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів є відсутність належного організаційно-правового регулювання діяльності суб'єктів протидії правопорушенням і злочинам, які відповідно до нормативно-правових актів зобов'язані виконувати заходи, спрямовані на усунення причин та умов, що сприяють учиненню дорожньо-транспортних пригод.

Для оптимізації системи управління безпекою дорожнього руху необхідно на законодавчому рівні закріпити оптимальну структуру, функції, завдання, принципи, повноваження, умови, при яких можливо налагодити ефективну координацію та взаємодію між органами законодавчої, виконавчої, судової влади та громадськості, а також джерела фінансування, необхідні для ефективного та безпечного функціонування автомобільної інфраструктури.

Необхідною передумовою ефективної діяльності системи управління безпекою дорожнього руху, безумовно, є насамперед сталість системи. Необґрунтовані зміни структури, функцій, чисельності повноважень можуть призвести до негативних наслідків. При розбудові сучасної системи забезпечення безпеки дорожнього руху слід запровадити перевірений часом передовий досвід країн, які мають значно кращі показники, ніж в Україні, наприклад, Швейцарія, Німеччина.

Для підвищення ефективності функціонування системи забезпечення безпеки дорожнього руху необхідно значну увагу приділити громадському контролю й зв'язкам із засобами масової інформації, як дієвому механізму протидії фактам, що сьогодні, на жаль, мають місце, а саме неприйняття заходів уповноваженими органами по усуненню порушень утримання вулично-шляхової мережі, з урахуванням потреб громадськості, та дотриманням її в належному стані, корупційні прояви при розслідуванні кримінальних справ («мажорні» ДТП), нецільове використання бюджетних коштів, спрямованих на потреби системи, порушення законодавства з боку посадових осіб та ін.

На нашу думку, виправити недоліки, що мають місце в системі управління безпекою дорожнього руху, можна лише за допомогою запровадження дієвого механізму науково-обґрунтованого комплексу організаційно-правових заходів: оптимізація структури системи управління безпекою руху на всіх без виключення ланках державного управління; удосконалення контрольної-наглядової діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху з правовим визначенням завдань, функцій, повноважень, організаційно-правової основи координації діяльності суб'єктів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та взаємодії між ними; залучення до контролю за дотриманням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів спільно з представниками засобів масової інформації з метою формування в суспільстві думки щодо неприпустимості порушення правил дорожнього руху, а також здійснення впливу на уповноважені органи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до законодавства для проведення заходів, спрямованих на усунення причин та умов, що сприяють учиненню злочинів; обов'язкове викладання в навчальних закладах, починаючи з дошкільних, правил дорожнього руху й правових основ відповідальності за порушення цих норм; своєчасне інформування всіх учасників дорожнього руху про можливість виникнення небезпеки, погіршення метеорологічної обстановки з чітким переліком дій по недопущенню шкідливих наслідків; налагодження комплексної системи своєчасного виявлення небезпеки для дорожнього руху або ДТП з можливістю швидкого надання кваліфікованої медичної допомоги потерпілим, а також усунення шкідливих наслідків, які настали, або є загроза їх настання; поступове обладнання залізничних переїздів, перехресть, пішохідних переходів розв'язками на різних рівнях, що значно зменшить кількість конфліктних місць; підвищення ефективності організаційно-правових заходів, спрямованих на виключення фактів допуску до керування транспортними засобами осіб, які мають медичні протипоказання, осіб, які не мають достатніх навичок керування транспортними засобами, осіб, які не мають або позбавлені права на керування, а також випуску та

експлуатації технічно-несправних транспортних засобів; підвищення ефективності контролю за режимом праці та відпочинку водіїв, особливо зайнятих у перевозці пасажирів і небезпечних вантажів; підвищення ефективності підготовки кандидатів у водії, програми навчання необхідно прийняти відповідно до вимог сьогодення з урахуванням їх індивідуальних особливостей; налагодження функціонування інформаційно-аналітичної роботи з наданням розгорнутих відомостей у ЗМІ та WEB-ресурсах, передусім офіційних, про чисельність, причини, наслідки дорожньо-транспортних пригод; у зв'язку із загрозливими масштабами кількості ДТП та ступеня тяжкості шкідливих наслідків необхідним є посилення заходів адміністративної та кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту.

Особливу увагу слід сконцентрувати на законодавчому закріпленні оптимальної організаційно-функціональної структури забезпечення безпеки дорожнього руху з чітким розподілом повноважень і виключенням дублюючих функцій структурних підрозділів. Зазначимо, що потрібно комплексно відкоригувати пріоритети в роботі суб'єктів з протидії злочинам та правопорушенням, безпечної та ефективної організації дорожнього руху. Відповідним чином потрібно визначити й критерії оцінки цих структурних підрозділів, форм статистичної звітності за результатами їх діяльності відповідно до стану аварійності.

Таким чином, з урахуванням вищезазначеного вважаємо за потрібне розробити ефективні механізми забезпечення транспортної безпеки: організаційний, політичний, нормативно-правовий та економічний.

2.2. Розвиток транспортної інфраструктури як основної засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

Глобальна автомобілізація як атрибут сучасного суспільства зумовлює суттєву активізацію автомобільного трафіку. Саме тому пріоритетним для

кожної країни стає вдосконалення транспортної інфраструктури. З огляду на вигідне геополітичне розташування нашої держави, її прагнення до євроатлантичної інтеграції, набуття статусу повноцінного учасника європейського співтовариства, пов'язані з розвитком національної транспортної інфраструктури питання набувають особливого значення. Розвинута транспортна інфраструктура є одним з основних сприятливих факторів, що сприятимуть збільшенню обсягів торговельних, туристичних, міграційних, фінансових та інших потоків через кордони держави.

Транспортна інфраструктура в умовах економічної глобалізації стає важливим чинником міжнародної конкурентоспроможності. Проте розвиток транспортної інфраструктури не слід розглядати лише в контексті налагодження міжнародних зв'язків і розвитку національної економіки. Тут знаходить свій вияв і інший, тісно пов'язаний із зазначеними та не менш важливий аспект розвитку транспортної інфраструктури – підвищення ефективності забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Причому, з огляду на сучасний стан національної транспортної інфраструктури, питання її розвитку стають першочерговими на порядку денному відповідальних за напрям забезпечення безпеки на автомобільному транспорті суб'єктів.

Проблема аварійності на автомобільному транспорті набула надзвичайної значущості протягом останнього десятиріччя у зв'язку з невідповідністю наявної дорожньо-транспортної інфраструктури потребам суспільства та держави в безпечному дорожньому русі, украй низькою дисципліною учасників дорожнього руху. У межах дослідження адміністративно-правових засад здійснення громадського контролю за правоохоронною діяльністю в Україні дослідники наголошують на тому, що складна ситуація з аварійністю здебільшого визначається мобільністю населення, що постійно зростає, за наявного перерозподілу перевезень від транспорту загального користування до приватного, збільшенням диспропорції між зростанням кількості автомобілів і приростом протяжності вулично-дорожньої мережі, не розрахованої на сучасні транспортні потоки [9]. Саме тому розвиток транспортної інфраструктури слід

вважати однією з провідних засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Установлення й аналіз окремих складових такого розвитку сприятиме виробленню дієвих кроків на шляху вдосконалення адміністративно-правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Сутність категорії «транспортна інфраструктура» розкривається й на рівні нормативно-правових актів, зокрема міжнародних договорів України. Так, відповідно до п. «s» ст. 3 Протоколу про сталий транспорт до Рамкової конвенції про охорону та сталий розвиток Карпат, ратифікованої Законом України від 16 березня 2016 року [42], транспортною інфраструктурою слід вважати всі дороги та стаціонарні установки, які необхідні для кругообігу, безпеки та захисту навколишнього середовища від усіх видів транспорту. У ст. 1 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» від 17 лютого 2011 року, який визначає правові й організаційні основи містобудівної діяльності і спрямований на забезпечення сталого розвитку територій з урахуванням державних, громадських і приватних інтересів, вказано, що інженерно-транспортна інфраструктура – це комплекс інженерних, транспортних споруд і комунікацій [43].

З огляду на вищезазначене, транспортною інфраструктурою доцільно визнати сукупність об'єктів і пов'язаної з ними діяльності, призначенням яких є забезпечення функціонування галузі автомобільного транспорту.

Аналіз наведених позицій дає змогу виокремити дві групи об'єктів транспортної інфраструктури залежності від ступеня їх впливу на рівень безпеки на автомобільному транспорті. До першої групи таких об'єктів слід віднести ті, існування яких пов'язане з обслуговуванням автомобільного транспорту, забезпеченням функціонування пов'язаних із ним суспільних відносин. Серед таких об'єктів можна назвати: автостанції, автопавільйони, вантажні автомобільні станції та вантажні термінали (автопорти), зупинки, стоянки таксі, станції технічного обслуговування автомобільного транспорту, зони відпочинку водіїв і багато інших. Функціонування вказаних об'єктів транспортної інфраструктури має опосередкований зв'язок із забезпеченням

безпеки на автомобільному транспорті. Їх існування здебільшого пов'язане із забезпеченням комфортності, ефективності здійснення автомобільних перевезень пасажирів і вантажів. Саме тому увагу слід акцентувати на другій групі об'єктів, що безпосередньо впливають на стан і рівень забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, – автомобільні дороги.

Правові, економічні, організаційні та соціальні засади забезпечення функціонування автомобільних доріг, їх будівництва, реконструкції, ремонту й утримання в інтересах держави та користувачів автомобільних доріг визначено на рівні Закону України «Про автомобільні дороги» від 8 вересня 2005 року. Як указано в ст. 1 вищенаведеного нормативно-правового акта, автомобільна дорога – це лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів [35]. Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, більш широко визначають сутність автомобільних доріг, включаючи до них ще й вулиці, у сукупності позначаючи їх поняттям «дорога», тобто частина території, зокрема в населеному пункті, з усіма розташованими на ній спорудами (мостами, шляхопроводами, естакадами, надземними та підземними пішохідними переходами) й засобами організації дорожнього руху, призначена для руху транспортних засобів і пішоходів та обмежена по ширині зовнішнім краєм тротуарів чи краєм смуги відводу. Цей термін включає також спеціально побудовані тимчасові дороги, крім довільно накатаних доріг (колій) [41].

Розглядаючи розвиток національної транспортної інфраструктури, зокрема автомобільних доріг в Україні, передусім слід констатувати наявність у цій сфері суспільних відносин проблем, характерних для галузі автомобільного транспорту загалом. На таких проблемах ми вже наголошували в попередніх підрозділах. У цьому контексті йдеться про неефективне нормативно-правове регулювання зазначеної сфери суспільних відносин.

Якщо проблеми нормативно-правового регулювання функціонування національної транспортної інфраструктури відчують на собі не всі суб'єкти

вказаних відносин, то зараз існує чимало проблем, які стосуються кожного. Ідеться, наприклад, про незадовільний стан основного елементу транспортної інфраструктури – автомобільних доріг. Так, на сьогодні транспортно-експлуатаційний стан майже 50 % протяжності мережі автомобільних доріг загального користування не відповідає сучасним технічним вимогам за міцністю та рівністю [33]. Причому, як відмічає Міністерство інфраструктури України в роз'ясненні для автоперевізників щодо габаритно-вагових норм вантажних перевезень, понад 90 % автомобільних доріг в Україні потребують виконання ремонтно-будівельних робіт. Нині можна визначити декілька основних причин такої ситуації.

Так, значна кількість автомобільних доріг дісталась нам у спадок від радянських часів, адже більшість їх було побудовано в 1960–70-х роках. Фахівці Національного інституту стратегічних досліджень зауважують, що індекс якості автомобільних доріг в Україні є одним із найгірших у світі. Згідно з даними експертів Світового економічного форуму, які оцінювали якість доріг 148 країн світу, Україна отримала 2,14 бала із 7 можливих і посіла 144 місце, тоді як сусідня Польща набрала 3,05 бала (105 місце). Стан українських доріг є перешкодою для реалізації євроінтеграційних планів України, оскільки українські дороги мають високий ступінь зношеності, низьку міцність і значну нерівність дорожнього покриття та не відповідають європейським стандартам [63].

Останнім часом значно активізувалася робота компетентних суб'єктів щодо поліпшення стану транспортної інфраструктури. Так, згідно зі звітом Державного агентства автомобільних доріг України за 2017 рік, протягом 2016 року було відремонтовано та збудовано 928 км доріг. У 2017 році цей показник було значно підвищено, і він становив 2 177 км доріг. Загалом 2017 року ліквідовано: 8,3 млн м² (61 % від ураженості) на 53 тис. км доріг; на дорогах державного значення – 5,6 млн м² (86 %) на 28 тис. км; на дорогах місцевого значення – 2,7 млн м² (39 %) на 25 тис. км. На початок зимового періоду держава увійшла із залишком ямковості 5,2 млн м², 28 тис. км в

основному мережі місцевих доріг. Причому збережено від передчасних руйнувань 200,9 км доріг шляхом улаштування на них захисних шарів з емульсійно-мінеральних сумішей і поверхневих. Укравтодор направив 6,5 % коштів від річного фінансування на збереження 125 мостових споруд від передчасних руйнувань. У межах забезпечення безпеки дорожнього руху за 12 місяців 2017 року на автомобільних дорогах загального користування: встановлено та замінено 79,5 тис. дорожніх знаків; нанесено 21,973 тис. км дорожньої розмітки; встановлено 148,13 км нової; знято з обліку 24 місця концентрації дорожньо-транспортних пригод. Для зимового утримання доріг було: підготовлено 7 164 одиниці техніки та навісного обладнання; заготовлено солі технічної – 159 тис. тонн, (84 % від річної потреби); фрикційних матеріалів (пісок) – 851 тис. тонн (79 % від річної потреби) [16]. Наведені дані свідчать про позитивні тенденції у сфері розвитку національної транспортної інфраструктури, що слід вважати надійною засадою забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Проте активізація, збільшення будівельно-ремонтних робіт є недостатньою, особливо з урахуванням відносно далекої перспективи розвитку вказаних суспільних відносин. Ідеться, поміж іншим, про порушення якості виконаних робіт. Так, якщо взяти лише дані, що містяться в наведеному вище звіті Укравтодору, за 2017 рік було здійснено 708 перевірок якості виконання дорожніх робіт на об'єктах будівництва, реконструкції та ремонту доріг. У результаті проведених перевірок було виявлено значну кількість недоліків і порушень технологічного процесу. Не ставлячи за мету навести всі з таких недоліків, наголосимо лише на основних із них, які в подальшому можуть суттєво впливати на стан забезпечення безпеки на автомобільному транспорті на відповідному об'єкті інфраструктури: відсутній або неналежний контроль за температурним режимом асфальтобетонної суміші на етапі випуску асфальтобетонної суміші та на місці виконання робіт; влаштування шару покриття на непідготовлену (неочищену) та неякісно підгрунтовану поверхню; незабезпечений поверхневий водовідвід; неузгодженість між проєктними рішеннями та фактичним виконанням робіт

(невідповідність влаштованого матеріалу заявленому в дефектному акті); поява дефектів на відремонтованому покритті у вигляді викришувань, бітумних плям, розкриття стиків. Причому із 211 об'єктів будівництва та ремонту, на яких було здійснено моніторинг, на 32 були виявлені недоліки, які в подальшому можуть впливати на довговічність дорожньої конструкції [16].

Такий стан справ вимагає не тільки здійснення заходів контролю з боку уповноважених державою суб'єктів, а й запровадження та налагодження функціонування механізмів відшкодування збитків, завданих унаслідок проведення неякісних ремонтно-будівельних робіт транспортної інфраструктури. Ідеться про надання підрядниками гарантій щодо виконаних ремонтно-будівельних робіт на автомобільних дорогах. Гарантія (франц. *garantie* – забезпечення, за порука) – один зі способів забезпечення виконання зобов'язання. Причому гарантійний строк період часу, установлений законодавством або договором, протягом якого виробник (виконавець) забезпечує якісну роботу (застосування, використання) товару (виробу), послуги тощо. Як повідомив засобам масової інформації Міністр інфраструктури України, другий рік поспіль в Україні всі компанії, які здійснюють дорожні роботи, дають гарантії мінімум на п'ять років. Нині ж ми переходимо на десятирічні гарантії. Так, 2017 року вперше було здійснено перевірку всіх доріг, побудованих 2016 року. Дефекти, виявлені на мінімум чверті з них, усунули підрядники. Лише незначний відсоток компаній намагалися вирішити конфлікт у судовому порядку. Однак таким чином вони закрили собі шлях для подальшого розвитку й участі в тендерах в Україні [49]. Установлення гарантійних строків, а отже, забезпечення якості проведення ремонтно-будівельних робіт, слід вважати одним із вагомих шляхів розвитку транспортної інфраструктури, тобто ключовою засадою забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Однак навіть стовідсоткові гарантії здійснення якісних ремонтно-будівельних робіт, усебічне, повне, належне їх фінансування не здатні повною мірою вирішити проблем жахливого стану національної транспортної інфраструктури, оскільки на сьогодні залишаються

численні питання, пов'язані з її систематичним руйнуванням і знищенням. Найбільш вагомим серед таких аспектів є постійні порушення допустимого навантаження на автомобільні дороги, що відбуваються внаслідок збільшення вагових параметрів автомобільного транспорту, за допомогою якого здійснюється перевезення вантажів.

Так, згідно з даними фахівців Державного підприємства «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М. П. Шульгіна», близько 74 % автомобільних доріг були збудовані під розрахункові навантаження на вісь – 6 т загальною вагою не більше – 24 т. Щорічні збитки, яких зазнає дорожнє господарство внаслідок руйнування доріг через рух великовагових транспортних засобів, становлять понад 2 млрд грн. Згідно з дослідженнями Світового банку, щорічні втрати країни внаслідок незадовільного стану автомобільних доріг становлять 3–4 % ВВП. Задля збереження автомобільних доріг загального користування центральний орган виконавчої влади – Укртрансбезпека (на який покладено завдання, зокрема, здійснення габаритно-вагового контролю за транспортними засобами, габаритно-вагові параметри яких перевищують нормативні) – розпочав заходи щодо запобігання та недопущення руйнування автомобільних доріг загального користування. За результатами роботи вже перевірено 4 556 транспортних засобів, із них у 319 виявлено порушення вагових параметрів. Нараховано плати за проїзд на 150 тис. євро, сплачено близько 740 тис. грн. Накладено штрафних санкцій на суму близько 148 тис. грн [51].

Причин такої катастрофічної ситуації в галузі транспортної інфраструктури декілька. Зокрема, порушення норм щодо ваги й габаритів автомобільного транспорту є наслідком намагань навантажити якомога більше вантажу. Причому наразі відправники вантажів і вантажовласники жодним чином не зобов'язані вживати запобіжних заходів щодо недопущення перевантаження транспортних засобів і не несуть відповідальності за порушення транспортним засобом вагових норм. Крім того, водій перевізника не має законних підстав відмовити відправнику вантажу й вантажовласнику

виконувати перевезення в разі завантаження автомобільного транспортного засобу з перевищенням встановлених вагових або габаритних норм та/або з порушенням умов, визначених у дозволі на участь у дорожньому русі. Рух більшості великовагових транспортних засобів здійснюється без погодження з компетентними суб'єктами та з перевищенням дозволених вимог. Результатом такої безвідповідальності є погіршення стану доріг, утворення на покритті зсувів, колій та інших деформацій, що загрожує безпеці дорожнього руху. Попри це водії та громадяни – суб'єкти підприємницької діяльності – здебільшого здійснюють неконтрольовані перевезення вантажів, вагові параметри і навантаження на вісь яких перевищують дозволені стандартами у сфері безпеки дорожнього руху, що призводить до руйнування доріг і створює реальну загрозу безпеці руху [33].

Тому на сьогодні нагальною є потреба у виробленні концептуальних засад, які б передбачали не тільки розвиток транспортної інфраструктури або окремих напрямів галузі функціонування автомобільного транспорту, а й стосувалися всіх аспектів забезпечення безпеки в окресленій сфері суспільних відносин.

Таким чином, розвиток транспортної інфраструктури нашої держави є важливою засадою забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Це твердження пов'язане з тим, що, на відміну від інших аспектів функціонування галузі автомобільного транспорту, із транспортною інфраструктурою пов'язані всі без винятку суб'єкти відповідних суспільних відносин. У такому разі транспортною інфраструктурою слід вважати сукупність об'єктів і пов'язаної з ними діяльності, призначенням яких є забезпечення функціонування галузі автомобільного транспорту. На жаль, статистичні дані свідчать про незадовільний стан національної транспортної інфраструктури, що негативно позначається на стані й рівні забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Поліпшення цієї ситуації потребує реалізації комплексних заходів, спрямованих як на збереження наявної транспортної інфраструктури, так і на її подальший розвиток.

2.3. Досвід публічного управління в сфері транспортної безпеки в зарубіжних країнах

Державна політика регулювання автотранспортної діяльності в країнах з розвинутою ринковою економікою спрямована на створення оптимального поєднання регулюючих і ринкових сил з метою пом'якшення загострення економічних і соціальних суперечностей на ринку транспортних послуг, а також на надання прогресивного характеру розвитку галузі в країні. Регулювання, перш за все, направлено на забезпечення безпеки транспортної діяльності. Сюди входить забезпечення безпеки руху, транспортування небезпечних вантажів, екологічна безпека.

Гострі розбіжності викликають адміністративні заходи економічного регулювання: ліміт ліцензій на право займатися автотранспортною діяльністю, тарифне регулювання, обмеження сфери діяльності перевізників і т.ін. Ці проблеми дуже актуальні в усіх розвинених країнах, насамперед, із-за тісного взаємозв'язку транспорту і всіх галузей економіки і соціальної сфери.

Багато країн пройшли складний шлях розвитку, функціонування транспорту в режимах регулювання до вільної конкуренції. Виникнувши ще в глибоку давнину, транспорт розвивається і вдосконалюється при тісній взаємодії з розвитком суспільного виробництва та умовами життя людей. В минулому простий механізм обміну між сферами виробництва і споживання в сучасних умовах перетворився в складну, багатогалузеву транспортну систему. Так, наприклад, після тривалого існування економічного регулювання воно було скасовано в Англії, Бельгії, Швеції, Австралії, Канаді, США.

Розглянемо досвід державного регулювання на прикладі декількох країн: Австралії, Бельгії, Великобританії, Канади, США, Швеції, особливо дослідивши країни ЄС.

Для США, Канади і Австралії загальним є тип державного устрою – федерація. Австралія складається з 8 штатів, Канада – з 10 провінцій, а Сполучені Штати Америки утворюють 50 окремих штатів. Федеральні влади

можуть регулювати або дерегулювати лише перевезення в між штатному сполученні. В результаті, наприклад, коли у США існувало жорстке регулювання перевезень між штатами, внутрішньо штатні перевезення в Нью-Джерсі були вільні від регулювання, а після дерегулювання між штатних перевезень у 80-ті рр. ХХ ст. у багатьох штатах залишилось в тій чи іншій мірі регулювання внутрішньо штатних перевезень. Аналогічно в Австралії після федерального дерегулювання в 1954 р. в штаті Вікторія жорстко регулювався допуск на ринок внутрішньо штатних перевезень і відповідні тарифи.

Цікавий досвід Швеції. Там процес дерегулювання розпочався в 1962 р. і були намагання провести його поступово. Врахувавши досвід Австралії (де раптове скасування регулювання призвело до руйнування автострад), в Швеції вирішили полегшити вихід на автотранспортний ринок поступово і робили це з 1962-1966 рр. [57, с. 34]. Але навіть при такому підході результат вийшов практично той самий. Різке розширення числа перевізників призвело до високого рівня банкрутств. Як наслідок з'явилися проблеми безпеки, коли перевізники, намагаючись відстрочити день банкрутства, істотно погіршували рівень технічного обслуговування автотранспортних засобів і збільшували тривалості робочого дня. У 1972 р. шведський уряд знову ввів регулювання автотранспортної галузі.

У Великобританії раніше існувало міністерство транспорту, що в даний час входить до складу Міністерства з питань навколишнього середовища. Особливі підрозділи того ж міністерства відають дорожньою мережею, морськими портами, мережею внутрішніх водних шляхів та транспортом Лондона, а також регулюють діяльність підприємств вантажного автомобільного транспорту, більшою частиною приватних.

Міський транспорт, крім лондонського, підпорядкований муніципалітету.

В Японії, єдиному Міністерству підпорядковані державні компанії по залізничному будівництву, Національні авіакомпанії, морські порти, дорожня мережа. Воно регулює діяльність приватних залізничних компаній, приватних підприємств морського транспорту та вантажного автомобільного транспорту.

З 1987 р. в результаті проведеної приватизації державної залізниці весь вантажний транспорт опинився у приватній власності [3]. Держава здійснює регулювання транспортної системи через координацію у сфері народно-господарського планування, зберігає провідну роль у формуванні транспортної політики з урахуванням загальних акціонерних інтересів. Управління транспортною системою на державному рівні здійснює єдиний орган – Міністерство транспорту. Воно виконує функції державного регулювання у сфері транспорту: визначає транспортну політику, забезпечуючи розробку законів з транспорту, координує і спрямовує діяльність багатьох приватних транспортних компаній, контролює ціни на перевезення та інші види транспортно-експедиційної діяльності.

Свої конкретні функції Міністерство транспорту здійснює на основі Законів; прийнятих Парламентом країни. Отже, незважаючи на частково-підприємницький характер транспортної галузі, регулюючі функції Міністерства відчутні і не дають можливостей для дій бюрократизації на шкоду державі та народу Японії.

Основну робочу ланку Міністерства транспорту утворюють бюро і департаменти, такі як бюро транспортної політики, залізничне бюро, морського транспорту, бюро автодорожнього транспорту, бюро портів і гаваней, департамент інформації та досліджень, бюро цивільної авіації. На регіональному рівні Міністерство представляють його ланки районні транспортні бюро. Важливим для нормального функціонування та розвитку транспорту в Японії є порядок фінансування та податкової політики.

У систему Федерального міністерства транспорту Німеччини входять Центральне управління, яке опікується питаннями кадрової політики, соціального забезпечення, фінансів, безпеки і права, управління, транспортної політики та економіки, залізничного транспорту і внутрішнього судноплавства, морського транспорту, повітряного транспорту, автомобільних доріг і водних шляхів. Для координації федеральної і регіональної транспортної

політики в Німеччині діє консультативний орган – Конференція Міністрів транспорту земель.

У Франції з 1974 р. державне регулювання транспортної системи зосереджене в Міністерстві обладнання територій, оснащення, цивільного будівництва та транспорту з управліннями по наземному, водному і повітряному транспорту, та іншими урядовими органами.

На федеральному рівні існують такі структури, як Національне товариство залізниць, Національне управління судноплавства, Вища рада з транспорту [15, с. 181]. Держава в її адміністративному аспекті складається з окремих регіонів (графств, земель, штатів, префектур і т.ін.), роль і значення яких в забезпеченні ефективності розвитку економічних систем; неухильно зростає. Це пов'язано з різницею в рівні життя населення окремих регіонів однієї і тієї ж країни, що робить необхідним розробку спеціальної державної економічної політики, націленої на загальне вирівнювання потенціалів економічної системи.

У більшості країн суб'єкти фінансової участі (держава, регіон або муніципальні влади) визначаються законом. Рівень втручання влади залежить від значення транспортної системи: національного, регіонального або місцевого. Фінансування здійснюється за рахунок державного або місцевого бюджетів, у вигляді державних (регіональних) кредитів, або за рахунок введення цільового прямого або непрямого оподаткування (наприклад, податки на паливо).

У Бельгії, Канаді, Швейцарії, Італії, Ірландії та низці інших країн держава відіграє вирішальну роль у фінансуванні громадського транспорту. Так, в Італії в 1982 р. був створений національний фонд транспорту, що здійснює кредитування підприємств громадського транспорту. Правила і процедури фінансування та дотування визначаються державою.

Кожні три роки Міністерство транспорту встановлює для різних регіонів відсоток експлуатаційних витрат, які повинні бути покриті за рахунок тарифів, тобто оплачені пасажирями. Цей відсоток залежить від чисельності та

структури населення, території, що обслуговується і географії зони. Наприклад, для великих міських агломерацій він змінюється від 27% (Неаполь) до 34% (Рим) [24, с. 50].

До методів регіонального управління транспортним комплексом як зазначає А. Халецька, можна також віднести використання державної власності для реалізації комплексних програм територіального розвитку. Наприклад, у північній частині Швеції у Норланді, частка державного сектора в 5,5 разів вище, ніж в цілому по країні, при цьому освоєння Норланда стало можливим тільки внаслідок створення за рахунок державних інвестицій капіталомісткої інфраструктури [62, с. 200]. Отже, гнучка фінансова і податкова політика – найважливіший фактор державного впливу на економіку. Стабільне функціонування ринку транспортних послуг є необхідною умовою стабілізації та економічного зростання всієї економічної системи в цілому, забезпечення національної безпеки і обороноздатності країни. Як і в кожній галузі світового господарства, на транспорті державне регулювання тісно взаємодіє з ринковим механізмом. У розвинутих зарубіжних країнах транспорт в більшій мірі піддається управлінню, контролю та регулюванню з боку уряду, місцевих органів влади, а також підприємницьких об'єднань.

У Швейцарії законодавчо встановлені зобов'язання Федерального уряду і кантонів щодо фінансування громадського транспорту. Федеральні залізниці, що здійснюють регіональні пасажирські перевезення, фінансує держава. Згідно з федеральним законом від 1985 р., концесійні підприємства, що експлуатують громадський транспорт, фінансуються спільно конфедерацією і кантонами. Фінансування підприємств, що здійснюють експлуатацію місцевого транспорту, є компетенцією лише кантонів і міст [27, с. 8].

У Канаді доходи від пасажирських перевезень покривають лише 40% експлуатаційних витрат, інша частина витрат компенсується субсидіями провінційних і муніципальних влад. Уряд провінції розробляє програму фінансової допомоги з капіталовкладень і експлуатаційних витрат. Місцеві громади несуть відповідальність за фіксований рівень тарифів, визначають

експлуатаційний бюджет. Деякі провінції для покриття експлуатаційних витрат надають субсидії міським транспортним підприємствам з розрахунку на душу населення, інші – на основі співвідношення доходів і витрат, треті – сплачують фіксовану частину витрат [31]. Між тим, в таких країнах як Австрія, ФРН, Фінляндія, Норвегія, безпосереднє втручання держави у фінансування громадського транспорту не носить настільки регулярного характеру.

Наприклад, у Фінляндії держава допомагає підтримувати громадський транспорт лише тим регіонам, житлова зона яких сильно розкидана по території, або транспорт не може з будь-яких причин існувати за власний рахунок. Здійснюється також непряма підтримка за рахунок податку на продаж дизельного палива.

У Німеччині доходи від продажу квитків пасажиром досягають 50% експлуатаційних витрат. Закон передбачає заздалегідь обумовлену компенсацію за надані транспортними підприємствами знижені тарифи (учні, школярі, робітники). Крім того, відповідно до законодавства транспортні підприємства мають безкоштовно перевозити інвалідів, повністю позбавлених рухливості. У цих випадках компенсація проводиться у формі відшкодування та дорівнює визначеному відсотку загальних доходів від продажу різних квитків. Цей процент встановлюється на кожен рік по кожній землі Німеччини. Решта дефіциту покривається самим транспортним підприємством. У той же час транспортні підприємства користуються непрямою допомогою у вигляді різноманітних знижень податку або субсидій місцевих громад [28].

У США уряд надає кожному штату більшу свободу в організації та фінансуванні громадського транспорту. У самих штатах існує велика різноманітність механізмів фінансування транспортних служб в містах і передмістях. У більшості з них витрати на громадський транспорт несуть територіальні влади.

Федеральний уряд може брати участь у фінансуванні громадського транспорту за рахунок коштів дорожнього фонду або податків на транспортні

засоби. Однак останнім часом спостерігається тенденція до зменшення розміру федеральних асигнувань.

У Франції на підставі закону про напрями розвитку внутрішнього транспорту (1982) фінансування регулярних пасажирських громадських служб забезпечується користувачами, місцевою владою та іншими приватними або громадськими органами (структурами), які мають пряму або непряму вигоду від функціонування тієї чи іншої транспортної системи. Регіон, департамент, комуна або група комун визначають умови і процедуру фінансування експлуатаційного дефіциту в угодах з транспортними підприємствами.

Угоди загалом передбачають відшкодування від 70% до 80% витрат, пов'язаних з виконанням обов'язкових «соціально значущих» перевезень – безкоштовні або пільгові перевезення, робота на неприбуткових маршрутах і т.д..

В кінці 80-х рр. ХХ ст. прийнятий закон, що дозволяє комунам стягувати податок (транспортне оподаткування) для фінансування громадського транспорту. Він виражається у вигляді відсоткового оподаткування фонду заробітної плати, що виплачується громадськими та приватними підприємствами, які мають штат 10 і більше осіб. Рівень цього податку становить 2% в Парижі, 1,5% в містах, що мають метрополітен і трамваї, і близько 0,5% в інших провінційних містах, в залежності від чисельності населення [32].

Природно, що характер користування зазначеними джерелами на всіх трьох урядових рівнях значною мірою залежить від систем оподаткування в тій чи іншій країні. Ці системи настільки відрізняються один від одного, що фінансова участь муніципалітетів в кожній з країн неоднакова. Наприклад, у Нідерландах частка місцевих податків в муніципальних бюджетах становить лише 2%, в Італії – 9%, в той час як у більшості європейських країн ця цифра дорівнює 30% або 40%, а у Швеції вона сягає 55%. Навпаки, перерахування від центрального уряду в Швеції значно нижче (24%), ніж в Італії (57%) або Нідерландах (84%). Доходи за комунальні послуги становлять 36%

муниципальних бюджетів у ФРН в інших країнах ця частка коливається в межах 4-20%. Бази оподаткування також мають суттєві відмінності. Якщо, наприклад, у скандинавських країнах перевага віддається прибутковому податку, то в інших країнах превалюють майнові податки і податки на підприємництво [19, с. 215].

Як показує досвід зарубіжних країн – ринкові відносини в економіці, ні в якій мірі не виключають створення розвинутої та ефективної системи багатостороннього державного регулювання. Найбільш поширеним для більшості країн національним органом управління є міністерство транспорту, але враховуючи специфіку різних видів транспорту і складність процесів управління регулювання транспортною діяльністю, нерідко створюються інші органи державного управління відповідно до соціально-політичних традицій даної країни.

Держава може надавати допомогу транспорту через розвиток пов'язаних з ним галузей, беручи на себе значну частину витрат на проведення науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт.

Удосконалення системи державного регулювання являє собою своєрідний коливальний процес, в ході якого то посилюються «доцентрові тенденції зростання ролі державного регулювання та посилення контролю з боку держави над транспортним ринком, або навпаки, переважає лібералізація ринку, делегування повноважень на рівень регіонів.

Досвід провідних зарубіжних країн доводить неспроможність твердження, що створення єдиної транспортної системи не вписується в концепцію ринкового господарства. Без єдиної високоефективної транспортної системи, що забезпечує організовані прямі змішані перевезення у внутрішньому і міжнародному сполученнях, неможливий нормальний внутрішній товарообмін та інтеграція у міжнародний ринок надання автотранспортних послуг. Необхідне поєднання державного регулювання з ринковим механізмом, взаємодії суб'єктів, що надають автотранспортні послуги і споживачів, органів виконавчої влади на державному та місцевому рівнях.

Якщо розглянути правове регулювання автомобільного транспорту у ЄС, можна виділити основні групи норм права Євросоюзу у сфері автомобільного транспорту:

1. Правові норми, що регулюють перевезення вантажів, які вміщені переважно в регламентах. Регламент регулює умови доступу до ринку автомобільних перевезень вантажів усередині Євросоюзу чи транзитом. Регламентом установлені уніфіковані правила для видачі національними органами держав-членів дозволу на здійснення таких перевезень (Union authorization) та водійської атестації (driver attestation).

2. Правові норми, що регулюють перевезення пасажирів, також вміщені здебільшого в регламентах. Регламент про загальні правила перевезення пасажирів міжміськими та міськими автобусами застосовується для міжнародного перевезення пасажирів автобусом міжміського сполучення та міським автобусом у межах території Євросоюзу перевізниками, які наймані, працюють за плату або зареєстровані в державі-члені. У разі перевезення з держави-члена до третьої країни і навпаки цей Регламент застосовується до частини поїздки на території держави-члена після укладання необхідної угоди між Євросоюзом та третьою країною. Основним методом регулювання пасажирських перевезень є видача ліцензій на пасажирські перевезення, відповідно до яких перевізник має доступ до ринку міжнародного автомобільного перевезення пасажирів. Регламент Ради встановлює умови, на яких перевізники-нерезиденти можуть надавати транспортні послуги в галузі перевезення пасажирів у межах держав-членів Євросоюзу.

3. Правові норми, що регулюють безпеку дорожнього руху, які переважно вміщені в директивах, забезпечують гармонізацію законодавств держав-членів Євросоюзу. Директива Ради запроваджує створення бази даних дорожньо-транспортних пригод і визначає, що держави-члени повинні запровадити статистику щодо дорожніх пригод, які призводять до смерті або пошкодження, які трапляються на їх території. Директива передбачає гармонізацію законодавств держав-членів щодо перевірок придатності до експлуатації автомобілів та автопричепів. Директива № 2003/20 встановлює посилені вимоги

щодо обов'язкового використання пасків безпеки. Директива № 2004/54 встановлює мінімальні вимоги щодо безпеки в тунелях у транс'європейській автомобільній мережі. Директива № 2006/126 щодо водійських посвідчень встановлює, що всі національні водійські посвідчення мають визнаватися у кожній країні. Директивою запроваджується єдиний стандарт для водійських посвідчень та спільні вимоги щодо їх видачі. Директива № 2007/38 регулює питання переоснащення дзеркал заднього виду для вантажних автомобілів з метою скорочення «мертвих зон».

4. Правові норми, що встановлюють технічні вимоги до автомобільного транспорту, вміщені переважно в директивах, що забезпечує належний рівень гармонізації законодавств держав-членів. Директива про зближення законодавства в державах-членах щодо затвердження типу автомобілів та причепів до них ґрунтується на положеннях Женевської конвенції 1958 р. та встановлює процедури затвердження типу колісних транспортних засобів. Директива встановлює норми щодо дорожнього технічного контролю придатності до використання на автошляхах транспортних засобів, що використовуються в Євросоюзі. Директивою встановлено принцип, відповідно до якого кожен дорожній контроль має проводитися без дискримінації за ознакою державної приналежності водія чи держави реєстрації або держави пропуску до руху транспортного засобу.

5. Правові норми, що регулюють тарифну та цінову політику на автомобільному транспорті. Автошляхи в Євросоюзі поділяються на такі основні категорії: платні автошляхи, на яких користувачі сплачують за проїзд по автомагістралях; система «Eurovignettes», що передбачає платний проїзд вантажних автомобілів по будь-якій дорозі (видається річний пропуск); безоплатні автошляхи. З метою моніторингу ринків вантажів було прийнято Регламент Ради про фіксування ставок для перевезення вантажів автомобільним транспортом між державами-членами. Регламент приписує, що з метою спостереження за ринками вантажів вантажні підприємства, експедитори, фрахтові брокери та інші транспортні агенти повинні передавати за вимогою компетентних органів влади інформацію щодо ставок на ринку

міжнародних автомобільних перевезень вантажів. Директива Європарламенту і Ради про стягнення плати з вантажного транспорту за використання деяких автодоріг («Vignette») визначає, що під час перевезення вантажними автомобілями встановлюється мінімальний розмір зборів з транспортних засобів, максимальна межа плати за право доступу на автодорожню мережу. Податки, збори, платежі стягуються лише за використання автомагістралей і багаторядних доріг, мостів, тунелів і гірських доріг. Платежі за використання повинні бути пропорційні тривалості використання інфраструктури і мають співвідноситись із витратами, необхідними для підтримання і ремонту відповідної інфраструктури. Держави-члени можуть змінювати ставки зборів згідно з класом кожній державі-члені. Ця директива не перешкоджає застосуванню спеціальних податків та зборів, які стягуються під час реєстрації транспортного засобу або застосовуються до транспортних засобів, що перевищують норму маси чи габаритного розміру; плати за паркування або зборів за міський транспортний рух; регулярних зборів, призначених для боротьби з накопиченням транспорту на шляхах, яке виникає залежно від часу та місця.

6. Правові норми, що регулюють інфраструктуру автомобільного транспорту. Ця група норм, яка регулюється переважно директивами та рекомендаціями Комісії, є новою для Євросоюзу. Директива встановлює вимоги щодо безпеки інфраструктури, включаючи паркувальні зони.

Стратегічні пріоритети європейської транспортної політики формуються в контексті та невід'ємно від інших пріоритетів розвитку ЄС. Зокрема, серед шести пріоритетів Європейської Комісії на 2019-2024 рр. є Європейський Зелений Курс – це реалізація заходів у напрямі скорочення викидів парникових газів від транспорту до 90% у 2050 р. і принаймні до 55% у 2030 р. порівняно з рівнем 1990 р. [64].

Територіальний Порядок – це стратегічний документ формування політики просторового планування в Європі, її регіонах та громадах. Серед цілей Територіальної політики 2030 зазначено про необхідність формування зв'язків між регіональним плануванням та розвитком транс'європейських

транспортних мереж, а також виявлення нових моделей сервісів для локальної та регіональної мобільності; інтеграція поза кордонами шляхом кооперації між регіонами з різних країн для використання спільного потенціалу розвитку. У документі наголошено і на необхідності формування здорового довкілля шляхом підтримки у розробленні екологічних рішень, розвитку зеленої та блакитної інфраструктурних мереж, що об'єднують екосистеми, як у просторовому плануванні, так і за його межами [66].

9 грудня 2020 р. Європейська Комісія затвердила «Стратегію сталої та розумної мобільності – Європейський транспорт на шляху до майбутнього», яка включає три ключові цілі формування європейської транспортної системи:

- стала мобільність: передбачає перехід до мобільності з нульовими викидами, роблячи всі види транспорту більш екологічними, забезпечуючи доступність екологічних варіантів та стимулюючи користувачів робити сталий вибір;

- розумна мобільність: підтримка екологічного вибору, використовуючи переваги діджиталізації та автоматизації для досягнення безперебійного, безпечного та ефективного зв'язку;

- стійка мобільність: створення доступного та прийняттого для всіх громадян і бізнесу Єдиного Європейського Транспортного Простору, із врахуванням впливу пандемії COVID-19 зробити його стійким до майбутніх криз та безпекових викликів [65].

Як бачимо, «червоною ниткою» у стратегічних пріоритетах є питання екологічності, сталості, акцент у транспортному секторі поставлений на розвиток швидкісних залізниць, розширення ринку залізничних вантажних і пасажирських перевезень, а також розвитку мультимодальних перевезень тощо.

Транспортна політика ЄС спрямована на стійку, енергоефективну та ощадну для довкілля форму мобільності. Ці цілі можуть бути досягнуті за рахунок використання мультимодального транспорту, який оптимально поєднує різні види транспорту, використовуючи сильні сторони кожного і зводячи до мінімуму недоліки. Таким чином, Європейська комісія проводить політику мультимодальності, забезпечуючи кращу інтеграцію видів транспорту

та встановлюючи функціональну сумісність на всіх рівнях транспортної системи.

Чотири типи дій підтримують ширше використання мультимодальних рішень:

- інтерналізація зовнішніх на всіх видах транспорту з метою подання відповідних цінових сигналів користувачам, операторам та інвесторам. Соціальні та екологічні витрати транспорту повинні оплачуватись відповідно до принципу «платить забруднювач»;

- більш цілеспрямовані інвестиції у фізичну інфраструктуру, спрямований на поліпшення взаємозв'язків між одноmodalними мережами;

- більш ефективне використання інформації (про трафік, пропускну здатність, наявність інфраструктури, розташування вантажів і транспортних засобів);

- пряма підтримка інтерmodalних перевезень, передбачена Директивою з комбінованих перевезень. ЄС також надає фінансову підтримку мультимодальним/інтерmodalним перевезенням.

В умовах широкомасштабної війни РФ проти України ефективність функціонування транспортної системи значною мірою залежатиме від відновлення її цілісності: маршрутів пасажирських та вантажних перевезень з урахуванням попиту на транспортні послуги та потреб безпеки, організації мультимодальної взаємодії, поліпшення логістичної зв'язаності внутрішніх і міжнародних перевезень, відновлення безперешкодного руху автомобільного транспорту в регіонах, які перебували в зонах бойових дій.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

3.1. Перспективи адаптації досвіду країн ЄС щодо безпеки на транспорті в рамках «Угоди про асоціацію Україна-ЄС»

Україна є стороною більшості конвенцій ЄЕК ООН (Європейська економічна комісія ООН) у сфері автомобільного транспорту, що зобов'язує привести українське законодавство у відповідність до *acquis communautaire* в будь-якому випадку.

Для цього було розроблено законопроект «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу» (zareєстрований у Верховній раді за № 4683) [36].

Цим документом пропонувалося імплементувати 14 актів законодавства Європейського Союзу (додаток ХХХІІ до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію Україна-ЄС), які сприятимуть підвищенню рівня безпеки на автотранспорті, доступу на ринки перевезень, створенню сприятливих умов праці для водіїв, зниженню рівня аварійності на дорогах, підвищенню рівня професійної компетенції перевізників та водіїв транспортних засобів та їхньої відповідальності за дотримання законодавства у сфері автомобільного транспорту.

Відповідно до строків, визначених Угодою про асоціацію, до 1 листопада 2016 р. Україна мала адаптувати три директиви у сфері міжнародного вантажного автомобільного транспорту та перевезення небезпечних вантажів. Терміни адаптації прописані в Угоді: один рік – для міжнародного вантажного транспорту, три – міжнародного пасажирського, 5 – для внутрішніх перевезень.

Необхідний для імплементации низки директив законопроект № 4683 знаходився у парламенті з грудня 2015 р., однак був повернутий у зв'язку зі

змінюю уряду та згодом вдруге переданий до парламенту і наразі доопрацьовується, оскільки має низку недоліків. Окрім того, розгляд та ухвалення законопроекту затягується через тиск – певні його норми не підтримує транспортне лобі.

Як наслідок, до 1 листопада 2016 р. Україна не виконала повністю жодного зобов'язання у сфері транспорту, у лютому 2017 р. законопроект повернутий на доопрацювання, де знаходиться і до тепер.

Беручи до уваги, що ухвалений закон – це тільки початок роботи (на прийняття очікують близько 50 підзаконних актів, також на основі затверджених критеріїв необхідно підготувати спеціалістів, створити реєстри, мати необхідне обладнання), Україна значно відстає від термінів імплементації, визначених в Угоді, які з моменту її ратифікації стали нашим зобов'язанням.

А з огляду на те, що імплементація кожного акту ЄС – це окрема реформа, то ціла галузь залишається неререформованою. Тому з кожним днем автомобільна сфера втрачає шанси на отримання інвестицій та впровадження масштабних проектів.

Найбільші зміни мають відбутися у сфері технічного огляду – це кардинальна реформа системи.

Такі зміни пов'язані з необхідністю імплементувати положення Директиви № 2009/40/ЄС «Про перевірки придатності до експлуатації автомобілів та автопричепів» (замінена на Директиву №2014/45/ЄС та Директиву 2014/47) [10].

Їхня адаптація відбудеться шляхом внесення змін до статті 35 закону «Про дорожній рух» (стосується всіх транспортних засобів) та статей 22, 23 закону «Про автомобільний транспорт» (стосується комерційного автотранспорту) [35; 38].

За старою системою техогляди були сферою відповідальності ДАІ. Оскільки ця процедура перетворилася на корупцію, техогляди приватних автомобілів було відмінено взагалі.

В Європі ж технічний огляд проводять незалежні СТО.

Відтак, пункти технічного контролю або уповноважений орган за позитивними результатами перевірки видаватимуть спеціальний сертифікат придатності транспортного засобу до експлуатації, що містить результати проведеної перевірки. Також сертифікат повинен мати підпис експерта, відповідального за перевірку придатності до експлуатації, скріплений його індивідуальною печаткою. Відомості сертифіката придатності вносяться до Єдиного державного реєстру транспортних засобів.

Що ж стосується пунктів технічного контролю, які проводитимуть техогляд, то вони повинні будуть мати відповідне обладнання, навчений персонал, відповідати вимогам «доброї репутації».

Вимоги до оцінки мають затверджуватися Кабінетом Міністрів. Наприклад, туди входитимуть матеріально-технічне оснащення СТО, наявність спеціально підготовленого персоналу – експертів з питань перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації, які навчалися у спеціальних навчальних центрах.

На СТО за якість техоглядів відповідатиме менеджер. У нього має бути спеціальна печатка про проходження техогляду, яка ставитиметься на документі. Таким чином, менеджер підтверджуватиме, що техогляд проведено правильно. Якщо ж якась причина показує, що техогляд здійснено невідповідно, наприклад, аварія через технічний стан автомобіля, то менеджер отримує догану, а в разі повторення – менеджер і СТО втратять право проводити техогляди.

Також відзначається, що СТО добровільно вирішуватимуть, чи займатись цим видом діяльності.

Для цього пункт технічного контролю має подати заявку та відповідні документи до компетентного органу, що перевіряє на відповідність вимогам законодавства та вносить до переліку, який оприлюднює на своєму офіційному веб-сайті, та листом надсилає СТО відповідне свідоцтво.

Згодом пункту технічного контролю надається доступ до Єдиного державного реєстру транспортних засобів.

Зрозуміло, що вітчизняна система техогляду, точніше, повна її відсутність, турбує ЄС, де питання безпеки перевезень завжди на першому місці.

Відповідні новації закладені в законопроекті «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу».

По-перше, його імплементація забезпечить створення умов для взаємного визнання результатів перевірок придатності до експлуатації транспортних засобів між державами-членами ЄС і Україною, оскільки запроваджується система уповноважених пунктів технічного контролю різних форм власності, які здійснюватимуть огляд та матимуть право видавати сертифікат придатності.

Також це допоможе усунути монополію держави, збільшити кількість висококваліфікованих робочих місць (орієнтовно кількість пунктів технічного контролю має зрости з 594 до 2000).

Ще однією важливою новацією має стати впровадження електронного реєстру колісних транспортних засобів, завдяки яким стане можливим здійснення комплексного контролю конструкції і технічного стану транспортного засобу від дати створення до утилізації.

По-третє, будуть встановлені мінімальні вимоги до системи періодичної технічної перевірки придатності до експлуатації зареєстрованих автотранспортних засобів у відповідності до їх категорії.

Новацією стане також можливість власника не втратити гарантію виробника, якщо ремонт виконав неавторизований сервіс обслуговування, що заборонено згідно з вимогами виробника.

Окрім того, ухвалення законопроекту встановить критичні оцінки недоліків технічного стану автомобілів, запровадить навчання та підвищення рівня спеціальних знань персоналу.

Загалом, реформування системи технічних оглядів спрямоване на підвищення безпеки до рівнів держав ЄС (зменшення питомих показників ДТП/на 1 КТЗ та загиблих/на 1 ДТП у 2-3 рази з досвіду держав-членів ЄС).

Чимало аварій відбувається за участю комерційного транспорту, в тому числі на пасажирських перевезеннях, через втому водія або перевищення максимальної швидкості руху, допустимої для даного типу транспортного засобу.

Тому як один із елементів запобігання подібним аваріям у світі створено систему «праці і відпочинку водіїв».

У рамках ЄЕК ООН держави дотримуються норм Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення. На сьогодні Україна дотримується цих норм при здійсненні виключно міжнародних перевезень.

Лише на міжнародних перевезеннях застосовуються тахографи – прилади для реєстрації швидкості, режиму роботи й відпочинку водіїв та членів екіпажу, які допомагають контролюючим органами перевіряти дотримання водіями встановлених норм.

В ЄС це обов'язковий пристрій для автомобілів, що здійснюють міжнародні пасажирські перевезення. Щороку кожною державою-членом перевіряється не менше 5% комерційних транспортних засобів. Звіт про перевірки кожного року подається до Єврокомісії.

Транспортні засоби, виготовлені після 16 червня 2010 р., мають бути обладнані цифровими тахографами. У разі виходу з ладу аналогового тахографа на раніше випущених автомобілях він має бути замінений на цифровий.

Ще одна вимога забезпечення безпеки перевезень – пристрої обмеження швидкості. На це також спрямована Директива № 92/6 «Про встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних транспортних засобів у Співтоваристві».

У разі прийняття проекту закону пристрої обмеження швидкості повинні бути налаштовані так, щоб максимальна швидкість транспортних засобів, що здійснюють перевезення вантажу, із вагою від 3,5 тонн до 12 тонн (категорії N₂, N₃), не могла б перевищувати 90 км/год., а транспортних засобів, що

здійснюють перевезення пасажирів, із вагою від 5 тонн і більше (категорії M₂, M₃) – не могла би перевищувати 100 км/год.

Пристрої для обмеження швидкості, якими обладнано транспортні засоби спеціалізованого призначення для перевезення школярів (категорії M₂, M₃), повинні обмежувати максимальну швидкість руху таких автобусів до 70 км/год.

Відтак встановлення тахографів на транспортних засобах, що здійснюють міжнародні перевезення, фіксуватиме час роботи водія, що має складати 8 годин, а також швидкість перевізників – 70, 90 чи 100 км/год. – залежно від виду транспорту.

Як наслідок, такі норми можуть викликати спротив вітчизняних перевізників, оскільки запровадять перевірки режиму роботи водіїв.

Адже за порушення цих норм передбачено штраф, а перевізники не хочуть витратити додаткові гроші на безпеку. Саме тому імплементація цих нововведень через неприйнятий закон відстрочена на невизначений термін.

До слова, його взагалі планують відкликати, незважаючи на титанічну роботу професіоналів, які працювали над ним більше трьох років.

Ще одна тема, важлива у контексті виконання Угоди про асоціацію – перевезення небезпечних вантажів.

Оскільки аварії під час транспортування небезпечних вантажів загрожують масштабними екологічними катастрофами, питанню перевезення таких вантажів приділяється значна увага з боку міжнародної спільноти.

Зокрема, ЄЕК ООН регулярно перевидає Європейський договір про міжнародні дорожні перевезення небезпечних вантажів. Його імплементація закріплена у Директиві № 2008/68/ЄС «Про перевезення небезпечних вантажів внутрішніми шляхами».

Необхідно відзначити, що ця сфера регулюється законом «Про перевезення небезпечних вантажів» та відповідними правилами перевезення таких вантажів на автомобільному, залізничному, авіаційному та морському транспорті відповідно до міжнародних вимог.

Для цього було розроблено проект закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо приведення їх у відповідність із законодавством Європейського Союзу у сфері перевезення небезпечних вантажів», який подано до парламенту вже вдруге [37].

Проект закону передбачає вдосконалення вантажно-розвантажувальних операцій щодо небезпечних вантажів та належну підготовку персоналу, який виконує відповідні операції, а також розподіл повноважень між центральними органами виконавчої влади.

Водночас, щоб забезпечення застосування Директиви № 2008/68/ЄС до національних перевезень небезпечних вантажів, необхідно переглянути компетенції органів, які здійснюють державне управління у цій сфері.

Мають бути визначені уповноважені органи для здійснення класифікації окремих небезпечних вантажів, проведено випробовування зразків тари та інших засобів утримання вантажів, визначення безпечних умов перевезення окремих небезпечних вантажів тощо. Проте 21.03.2017 проект не прийнято.

30.12.2020 було зареєстровано Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення їх у відповідність з актом Європейського Союзу № 4560. Ним вводиться поняття Єдиний комплекс інформаційних систем у сфері безпеки на наземному транспорті — інформаційно-телекомунікаційна система, що становить сукупність програмно-інформаційних комплексів, автоматизованих систем, реєстрів, програмно-технічних та технічних засобів телекомунікації з метою надання послуг у сфері безпеки на наземному транспорті.

Порядок ведення Єдиного комплексу інформаційних систем у сфері безпеки на наземному транспорті визначається Кабінетом Міністрів України з урахуванням норм цього Закону, законів України «Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах», «Про захист персональних даних», «Про інформацію», «Про електронні довірчі послуги», «Про електронні документи та електронний документообіг».

Доступ до Єдиного комплексу інформаційних систем у сфері безпеки на наземному транспорті автомобільному перевізнику надається в електронній формі через електронний кабінет перевізника із застосуванням кваліфікованого електронного підпису відповідно до Закону України «Про електронні довірчі послуги».

Для цілей цього Закону орган ліцензування отримує відомості та користується даними реєстрів, які ведуть: центральний орган виконавчої влади, який реалізує державну податкову політику; центральний орган виконавчої влади, який реалізує державну митну політику; центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну правову політику; центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері забезпечення охорони прав і свобод людини, інтересів суспільства і держави, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку, а також надання поліцейських послуг; центральний орган виконавчої влади, який реалізує державну політику у сферах забезпечення охорони прав і свобод людини, інтересів суспільства і держави, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку; центральний орган виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері захисту державного кордону та охорони суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні.»

Вказуються вимоги до автомобільного перевізника, як, наприклад, утримувати транспортні засоби в належному технічному і санітарному стані, забезпечувати контроль технічного і санітарного стану транспортних засобів перед виїздом на маршрут; забезпечувати проведення періодичного медичного огляду стану здоров'я водіїв; організувати проведення початкового та періодичного навчання водіїв, в тому числі з питань супроводу осіб з інвалідністю під час посадки в транспортний засіб і висадки з них, згідно з вимогами законодавства; забезпечувати умови праці та відпочинку водіїв згідно з вимогами законодавства; забезпечувати безпеку дорожнього руху; забезпечувати водіїв відповідною документацією на перевезення пасажирів та/або вантажів.

Стаття 34 стосується Менеджера з перевезень, який повинен мати бездоганну ділову репутацію та достатній рівень професійної компетентності, який підтверджується дійсним свідоцтвом професійної компетентності.

Менеджером з перевезень може бути працівник автомобільного перевізника чи власник (співвласник) автомобільного перевізника або фізична особа, призначена автомобільним перевізником на умовах договору відповідно до законодавства.

Менеджер з перевезень здійснює організацію діяльності з перевезення пасажирів та/або вантажів, відповідає за неї та постійно контролює таку діяльність.

Менеджер з перевезень може здійснювати та відповідати за організацію діяльності з перевезення пасажирів та/або вантажів одночасно не більш ніж чотири автомобільними перевізниками із загальною максимальною кількістю автомобільних транспортних засобів, що не перевищує 50 одиниць.

Менеджер з перевезень діє в інтересах автомобільного перевізника, виконує покладені на нього обов'язки та реалізовує свої права особисто, несе за це відповідальність відповідно до договору та законодавства.

На підставі рішення про втрату бездоганної ділової репутації центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного транспорту, анулює свідоцтво професійної компетенції менеджера з перевезень відповідно до порядку підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту. Наведено також вимоги щодо перевірки рівня професійної компетентності менеджера з перевезень.

Адаптація європейських директив – це дуже болісний процес, адже вимагає від перевізників значно підвищити стандарти безпеки як пасажирських, так і вантажних перевезень. А це тягне за собою значні витрати для галузі, особливо – ліцензійних пасажирських перевізників.

І хоча питання нелегальних перевізників не врегулюється завдяки імплементації директив, без його вирішення реформа транспорту не

відбуватиметься повноцінно. У тому числі це стосується запровадження європейських стандартів безпеки транспорту.

Тому необхідно шукати компроміси. Наприклад, у болючих питаннях пропонувати перехідні періоди, враховувати українські проблеми і теж шукати рішення.

Завдяки ефективним механізмам єдиної транспортної політики на сьогоднішній день ЄС має один з найбільш розвинених в світі регіональних транспортно-логістичних комплексів, і пов'язано це із широкими повноваженнями Європейського союзу, які полягають у:

- визначенні правил, що застосовуються відносно міжнародних транспортних перевізників, які використовують території країн-членів ЄС;
- встановленні належних умов для нерезидентів, що надають транспортні послуги на території країн-членів ЄС;
- визначенні заходів, спрямованих на підвищення транспортної безпеки.

Одним з важливих заходів в політиці розвитку транспортної інфраструктури в ЄС стало використання агентств, за допомогою яких Євросоюз здійснював політичне керівництво. Основним завданням таких агентств є підтримка прийнятих рішень, акумулювання і подальше поширення технічних та інших експертних знань та інформації щодо конкретних транспортних проблем. Відповідно до Регламенту Ради 58/2003 створюються виконавчі агентства, які в подальшому беруть участь у виконанні програм ЄС. У 90-ті роки отримали поширення агентства з функціями, зорієнтованими на технічні та наукові завдання [4, с. 43-51].

В цілому європейська модель спільної транспортної політики покликана оптимізувати ефективність транспортної системи, організації транспорту і безпеки, зменшити споживання енергії та екологічні ризики. Ключовими елементами моделі є підвищення конкурентоспроможності екологічно чистих видів транспорту, створення інтегрованих транспортних мереж, що використовуються двома або кількома видами транспорту (комбінованих та

інтермодальних), а також створення справедливих умов конкуренції між видами транспорту на основі справедливого стягування плати за зовнішні збитки, які вони продукують.

Політика розвитку Транс'європейської транспортної мережі передбачає не лише фінансову сторону реалізації багатьох транспортних проєктів, але й вжиття заходів організаційного, інституційного, публічно-правового та інвестиційно-інноваційного характеру.

Запроваджена в країнах-членах ЄС транспортна система має певні відмінності від діючої в країнах СНД, результатом чого стало виведення транспортних підприємств з важкого збиткового становища, підвищення їх конкурентоздатності і, як наслідок, популяризації громадського транспорту серед широких верств населення.

Отже, особливість транспортної політики ЄС полягає у складному пройденому шляху від лібералізації ринків перевезень за видами транспорту до ідеї нормативно регульованої конкуренції шляхом розроблення єдиних стандартів, ліцензій, сертифікатів, уніфікації технічного регулювання тощо. З метою зниження перевантаження транспортної інфраструктури і пов'язаних з нею негативних соціально-економічних наслідків, а також загального підвищення ефективності та конкурентоспроможності транспортного сектора європейська транспортна політика спрямована в цілому на: зміну співвідношення між різними видами транспорту, розвиток взаємодії шляхом інтермодальних перевезень, усунення природних перешкод, що негативно позначаються на збільшенні перевезень за рахунок розвитку магістральної транспортної мережі й удосконалення керування рухом в ній, фінансування розвитку транспортної інфраструктури, реалізації комплексу заходів щодо підвищення безпеки транспорту, створення ефективних механізмів платності користування транспортною інфраструктурою, що забезпечують компенсацію повних витрат суспільства, удосконалення систем міського транспорту й підвищення стабільності їхнього функціонування, підвищення ролі ЄС у формуванні механізмів міжнародної транспортної політики [26, с. 16].

Означений вище пріоритет, обраний європейським законодавцем в частині гармонізації норм і правил функціонування транспорту, згодом поступився правовому регулюванню за допомогою тотальної уніфікації шляхом видання регламентів. Безумовно, такі питання, що пов'язані із порядком перевезень по території ЄС, організацією митного контролю, безліцензійним порядком перевезення, скасуванням процедури проходження прикордонного контролю для автотранспортних засобів, регламентацією професійної діяльності оператора автомобільних перевезень, правил про час водіння, перерви та періоди відпочинку водіїв, здійснення перевезень вантажів і пасажирів автомобільним транспортом, внаслідок їх впливу на добросовісну конкуренцію, безпеку дорожнього руху і з метою підвищення ефективності перевірок підприємств, які здійснюють перевезення, продовжують імперативно регулюватися загальноєвропейськими нормами і правилами поведінки у вигляді директив і регламентів.

Разом з тим, питання, які потребують особливої гнучкості регулювання, та стосуються відмінностей в нормах, що регулюють використання певного виду транспорту (такі як професійні вимоги і трудові відносини, оподаткування, безпека людини, що керує транспортним засобом, правила цивільної відповідальності при використанні транспортних засобів, технічні характеристики транспорту і заборона на його використання, стандарти безпеки, максимальна швидкість руху, максимальна вага транспортних засобів, дозволений рівень алкоголю в крові водія, утилізація автомобілів), як і раніше отримують свій розвиток в рамках директивного методу правової інтеграції.

Безперечно, передовий європейський інтеграційний досвід щодо створення конкурентного середовища в транспортно-логістичній галузі може слугувати організаційно-правовим та інституційним орієнтиром для України в умовах євроінтеграційних прагнень. Однак, у той же час слід враховувати окремі європейські інтеграційні помилки з метою уникнення подібних нюансів в українській практиці, серед яких:

- незважаючи на те, що основні положення про єдину транспортну

систему були відображені ще в доленосному Римському Договорі, їх реалізація ускладнювалась небажанням країн-учасниць передавати частину своїх «транспортних» повноважень на наднаціональний рівень, основним аргументом на користь такого підходу було уявлення про транспорт як про суспільну послугу, яка має споживатися виключно всередині національної транспортної інфраструктури;

- інституційне оформлення європейської єдиної транспортної системи відбувалося шляхом створення наднаціональних агентств на кожному виді транспорту, авторизованих втілювати нові підходи в галузі регулювання питань безпеки, екологічності, інтермодальності та сталого розвитку. Однак, ступінь автономності цих агентств останніми роками помітно зросла, що зробило їх самостійними гравцями на міжнародній арені, і саме в цьому питанні криється основна загроза подальшому існуванню єдиних і неупереджених принципів транспортної політики ЄС;

- практика державно-приватного партнерства в транспортно-логістичному комплексі ЄС стала впроваджуватися з початком реалізації програми зі створення транс-європейських систем в сфері транспорту, енергетики та комунікацій, позначивши інтермодальний вектор його розвитку;

- підписання Маастрихтського договору внесло суттєві корективи на рівні законодавства, що сприяло прогресу у вирішенні транспортних завдань, насамперед у лібералізації ринку транспортних послуг, посиленні конкуренції в даній сфері, підвищенні якості послуг та зниженні цін;

- необхідність ефективної інтеграції національних і регіональних транспортних систем до єдиного європейського простору, що закономірно породило появу дорожніх пробок та стало каталізатором забруднення навколишнього середовища;

- по-шосте, нерівномірність розвитку окремих секторів транспортної системи об'єднаної Європи.

У зв'язку із цим пріоритетами національної транспортної політики України має стати сприяння змішаним перевезенням, особливо питанням

взаємодії залізничного транспорту з іншими видами, розробка політики залучення інвестицій до інфраструктури, створення адміністративних структур з метою забезпечення пріоритетів планування у специфічних секторах та участь у розвитку пан'європейських транспортних коридорів, а також у програмі TRASECA [14]. В цих умовах принципово важливим стає зближення національних законодавств і нормативних розпоряджень з міжнародними транспортними угодами і конвенціями, спрощення і гармонізація митних та інших процедур перетину кордонів, уніфікація транзитної документації. Крім того, особливої уваги потребують питання щодо встановлення оптимального балансу між державним регулюванням і приватним ринком перевізних послуг, проведення єдиної тарифної політики, оновлення рухомого складу з урахуванням розвитку комбінованих схем переміщення вантажів, а також створення системи терміналів для обробки вантажів за новими технологіями.

Слід також відзначити, що в межах загальної транспортної політики ЄС розробляє цілий ряд програм з удосконалення перевезень автотранспортом, серед яких:

- «Intelligent Transport Systems (ITS)», що передбачає застосування інформаційно-комунікаційних технологій (інтелектуальні світлофори, системи оповіщення та ін.);
- «Car-pooling», програма, що передбачає активні ініціативи щодо залучення вільних місць в автомобілях, зокрема за наявності в автомобілі більше однієї людини, то відкривається доступ на резервні (вільні) смуги в час пік;
- «Car-sharing», що передбачає розвиток системи невеликих автомобільних парків, керованих єдиним оператором;
- «Parking management» – система оптимізації знаходження відповідного вільного місця для паркінгу за допомогою загальної електронної мережі;
- «Cycling & walking» – програма примусової заміни автомобілів на велосипеди і пішохідні зони пересування.

Важливим завданням сучасної транспортної політики Європи є інтеграція різних видів транспорту в єдину систему. В основному така потреба існує в сегментах міського та приміського (регіонального) транспорту. Основною перешкодою інтеграції є відомча роз'єднаність, пов'язана із відповідальністю за організацію перевезень на різних рівнях різними органами місцевої влади, при цьому такий підхід характерний і для України. В якості основного способу вирішення цієї проблеми в зарубіжних країнах поширена міжмуніципальна кооперація, в межах якої створюються агломераційні (міжмуніципальні) транспортні адміністрації. В рамках таких адміністрацій виконується комплексне планування та управління міським (автобуси, тролейбуси, трамваї, метро) і приміським транспортом (найбільш завантажені приміські залізничні лінії і приміські автобуси). Агломераційні (міжмуніципальні) транспортні адміністрації, як правило, включають десятки муніципалітетів: 16 в Амстердамі (Stadsregio), 45 в Копенгагені (Movia), 16 в Ліоні (SYTRAL), 21 в Діжоні (Le grand Dijon). Необхідність у створенні подібних агломераційних (міжмуніципальних) транспортних адміністрацій в майбутньому може виникнути і в Україні.

В умовах стрімких прагнень до євроінтеграції позитивний досвід для транспортних підприємств України може мати стратегія формування транспортних кластерів, яка досить добре зарекомендувала себе у країнах ЄС, забезпечуючи підвищення конкурентоспроможності різних транспортних фірм, збільшення їх прибутковості, мінімізації стримувальних й обмежувальних факторів та інноваційного розвитку. Це підтверджується тим, що транспортно-логістична кластеризація в ЄС розглядається як подальший розвиток Пан'європейського транспортно-логістичного простору, що акцентовано в програмних документах ЄС - Білих книгах з розвитку транспортної галузі (2001; 2006) та «Дорожньої карти з формування Єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентно-спроможної та ресурсно-ефективної транспортної системи» (2011) [20, с. 126-133].

Названі стратегічні документи заклали основу європейської транспортної політики, що передбачає глибокі структурні зміни й перетворення в транспортному секторі, спрямовані на підвищення пропускної здатності аеропортів, усунення бар'єрів і підвищення ефективності використання внутрішніх водних шляхів, створення електронної морської ініціативи; перехід на безпаперове оформлення доставки вантажів і пасажирів з використанням автоматизованих систем, що працюють за принципом «одного вікна»; створення інтернет-, інформаційних та електронних систем бронювання й оплати для всіх видів транспорту для мультимодальних поїздок; удосконалювання законодавчої бази в області прав пасажирів і схоронності багажу; підвищення ефективності використання транспортної інфраструктури за рахунок застосування інформаційних систем управління трафіком (ITS, SESAR, ERTMS, Safeseanet, RIS), сучасних логістичних систем.

Європейська модель спільної транспортної політики включає декілька елементів, спрямованих на розвиток конкурентоспроможності, енергоефективності, безпеки та комфортності транспорту як окремих учасників країн ЄС, так і організації перевезень та надання транспортних послуг взагалі. Елементи такої моделі включають не лише інституційних учасників реалізації транспортної політики, але й транспортні компанії, інфраструктура надання транспортних послуг, регіональні особливості податкової та регуляторної політики тощо.

Важливим кроком на зближення транспортної політики України до законодавства ЄС стала Угода про асоціацію між Україною та ЄС (ст. ст. 367-369), де наголошено на зміцненні співробітництва в галузі транспорту з метою сприяння розвитку стабільних транспортних систем; сприянні здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень, а також інтермодальності й оперативної сумісності транспортних систем; зміцненні зусиль для посилення основних транспортних зв'язків між територіями сторін шляхом розвитку сталої національної транспортної політики, розвитку мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з Транс'європейською

транспортною мережею (TEN-T), та вдосконалення інфраструктурної політики з метою кращого визначення й оцінки інфраструктурних проектів щодо різних видів транспорту. В угоді зазначено, що співробітництво між згаданими сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України й поступовій гармонізації чинних стандартів і політики з наявними в ЄС, а також покращення руху пасажирів і вантажів, зростання транспортних потоків між Україною, ЄС і третіми країнами регіону шляхом усунення адміністративних, технічних, прикордонних та інших перешкод, покращення транспортної мережі та модернізації інфраструктури.

Досить показовим в частині впровадження ефективної державної транспортної політики для України є досвід Польщі, яка досить швидко пододала шлях від постсоціалістичної економіки до набуття членства в ЄС. У Польщі були реалізовані три напрями реформування державної транспортної політики та її адаптації до вимог ЄС, насамперед в частині:

- лібералізації економіки та зовнішньоекономічної діяльності, стимулювання розвитку підприємництва та нарощування його конкурентоспроможності, реалізації значних інвестиційних проектів;

- децентралізації влади і зміни адміністративно-територіального устрою, що дозволило сформувати дієву систему місцевого самоврядування, яке отримало достатній обсяг фінансових та адміністративно-управлінських повноважень для реалізації покладених на нього завдань в частині підтримання на належному рівні усього комплексу транспортно-дорожньої інфраструктури у межах місцевих територіальних громад, модернізувати та удосконалити дорожнє господарство, провести модернізацію доріг місцевого значення, забезпечити формування локальних логістичних центрів та створення інших об'єктів, пов'язаних з модернізацією транспортної інфраструктури, за рахунок коштів місцевих бюджетів;

- адаптації до вимог і стандартів ЄС у розбудові інститутів громадянського суспільства, зокрема в частині формування мережі громадських організацій та інших недержавних інституцій, діяльність яких

забезпечила ефективне використання інструментів фінансової підтримки ЄС для країн- претендентів на членство.

Підсумовуючи викладене, слід окреслити перспективні шляхи запозичення перспективного зарубіжного досвіду адміністративно-правового забезпечення реалізації державної транспортної політики в українських реаліях сьогодення, а саме шляхом:

- адаптації Національної транспортної стратегії України до стратегії ЄС стосовно розвитку транспортного сектора шляхом імплементації норм європейського права у транспортне законодавство України, впровадження сучасних ІТ-технологій в мультимодальних (змішаних) перевезеннях вантажів;

- вироблення Концепції розвитку мультимодальних перевезень;

- прийняття так званої процедури «transport acquis» (приведення законодавчо-правового масиву в сфері транспорту у відповідність до стандартів ЄС);

- поглиблення співпраці України з Європейським Союзом шляхом створення й ефективної експлуатації транс'європейських транспортних мереж (TEN-T);

- імплементації у чинне законодавство України Регламенту (ЄС) № 1071/2009, що запроваджує загальні правила стосовно умов допуску до роботи операторів автомобільних перевезень та скасування Директиви Ради № 96/26/ЄС, згідно з Додатком XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію між Україною та ЄС;

- забезпечення подальшої імплементації в національне законодавство України норм законодавства ЄС, зокрема Директиви 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року про внутрішні перевезення небезпечних вантажів, що сприятиме підвищенню рівня безпеки під час перевезення небезпечних вантажів;

- в межах запровадження Регламенту європейської моделі організації пасажирських перевезень залізничним транспортом, що передбачено Угодою про Асоціацію України та ЄС, створити законодавчі основи організації

суспільно важливих перевезень пасажирів і вантажів в Україні, що дозволить місцевим громадам самостійно визначати потребу у приміських перевезеннях, впливати на складання графіка руху транспорту та контролювати якість послуг, що надаються пасажиром;

- законодавчого забезпечення запровадження в українській транспортній системі інтелектуальних програм, заснованих на застосуванні інформаційно – комунікаційних технологій, а саме: «Intelligent Transport Systems» (інтелектуальні світлофори, системи оповіщення та ін.); «Car-pooling» (активні ініціативи щодо поєднання вільних місць в автомобілях з наданням доступу на резервні (вільні) смуги в час пік); «Car-sharing» (розвиток системи невеликих автомобільних парків, керованих єдиним оператором); «Parking management» (система оптимізації знаходження відповідного вільного місця для паркінгу за допомогою загальної електронної мережі); «Cycling & walking» (програма примусової заміни автомобілів на велосипеди і пішохідні зони пересування);

- забезпечення державної підтримки транзитних проектів на міжнародній арені, формування вигідних для країни міжнародних альянсів, реалізації програм модернізації транспортної інфраструктури з урахуванням пріоритетного розвитку транзитних міжнародних транспортних коридорів;

- забезпечення підтримки інвестиційних проектів, спрямованих на розвиток транзитних перевезень;

- подальшого розвитку транспортно-митних технологій, інформаційних систем, всієї інфраструктури транзитних перевезень, що прискорюють доставку і прикордонну обробку транзитних вантажів;

- використання під час стратегічного планування розвитку транспортної системи країни можливостей європейської концепції «Sustainable Development», що передбачатиме комплексну аналітичну оцінку прогнозованих результатів роботи різних видів транспорту з урахуванням не лише інтернальних, але й екстернальних критеріїв оцінювання такої діяльності;

- розробки правових механізмів спрощення і полегшення митних

процедур, а також зняття адміністративних бар'єрів, що дозволяють більш повно використовувати вигоди транзитного становища України.

3.2. Напрями удосконалення публічного управління у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

Питання забезпечення транспортної безпеки для України має особливе значення. Насамперед це можна пов'язати з розмірами території та геополітичним розташуванням нашої країни, з політичним і соціально-економічним курсами, спрямованими на подальше зміцнення суверенітету. Однак на тлі зростаючих показників аварійності, травматизму, збитків, зносу технічних засобів вихід української транспортної галузі на шлях сталого розвитку із забезпеченням комплексної безпеки вельми ускладнений.

Рівень безпеки перевезень, обсяг споживання енергії та вплив на навколишнє природне середовище в Україні не відповідають сучасним вимогам. Протягом останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності руху, що призводить до збільшення кількості транспортних подій та їх негативних наслідків.

Саме тому першочерговим, нагальним завданням є досягнення адекватного розуміння інститутами державної влади та громадськістю ролі та місця транспортної безпеки в забезпеченні національних інтересів України. Про нерозуміння натепер цієї проблеми і з боку державних органів, і з боку громадськості свідчать такі факти:

1. Законодавчі та інші нормативно-правові документи рясніють суперечностями, розбіжностями, зяючими пробілами.

2. Незадовільне фінансове покриття витрат, пов'язаних з транспортною безпекою. В умовах, коли теракти і диверсії на транспорті за допомогою транспортних засобів прийняли загрозливий для суспільства характер, а аварії в транспортному комплексі через знос основних фондів стали по суті звичайним

явищем, на потреби забезпечення транспортної безпеки з держбюджету виділяються явно недостатні суми, які в десятки, а часом і в сотні разів менші коштів, що виділяються на вищезазначені цілі розвиненими державами, наприклад США, Канадою, низкою європейських країн.

3. Практично не залучені до зміцнення транспортної безпеки активні учасники ринку комерційних перевезень, ліцензовані суб'єкти транспортної діяльності країни.

4. Система транспортної безпеки фактично відсутня з причини відсутності самої системи та фактичної відсутності антитерористичних технічних засобів як її основного складника.

5. Не проявляють серйозної заклопотаності з приводу стану транспортної безпеки громадські інститути. Інтерес до цієї проблеми систематично актуалізується переважно у зв'язку з черговим терористичним актом або іншою надзвичайною подією на транспорті. При цьому, як правило, активність виявляється все частіше у формі спроб осіб, безпосередньо постраждалих у результаті аварії (диверсії, теракту), пред'явити державі позов з приводу відшкодування понесеного ними матеріального і морального збитку. Між тим досвід США, Канади і низки європейських країн говорить про те, що турбота про зміцнення транспортної безпеки перебуває в центрі уваги не тільки держави. Цією проблемою вкрай стурбовані й беруть активну участь у її вирішенні громадські організації. Крім того, навіть добре налагоджена система транспортної безпеки не може ефективно функціонувати без широкої опори на розуміння і підтримку всіх структур громадянського суспільства.

Нагальна необхідність широкого позиціонування проблеми транспортної безпеки в державі та суспільстві очевидна. Без досягнення адекватного уявлення органами державної влади та громадськістю ролі і місця транспортної безпеки в забезпеченні національних інтересів України, що змінилися, неможливо досягти і її якісно нового стану. Вирішення цього завдання вимагає в тому числі широкої роз'яснювальної роботи у вітчизняних та закордонних засобах масової інформації (включаючи Інтернет). До цієї роботи мають бути

залучені і наукова громадськість, і представники всіх гілок державної влади, і керівники транспортних компаній, всі активні учасники ринку комерційних перевезень. Вирішення цієї проблеми має бути вбудоване в більш широкий контекст завдань формування зовнішньополітичного іміджу України, активно брати участь у боротьбі світового співтовариства проти міжнародного тероризму. Вирішення зазначеного вище завдання і є тією ланкою в загальному ланцюзі зміцнення транспортної безпеки, вхопившись за яку можливо витягнути весь ланцюг на належний рівень. Істотне збільшення цільового фінансування вирішення проблем транспортної безпеки – необхідна умова якісного підвищення рівня транспортної безпеки України і приведення його у відповідність до міжнародних стандартів. Особливу роль у вирішенні цього завдання, його фінансового забезпечення мають зіграти громадські організації, комерційні структури з числа значних учасників ринку транспортних послуг, страхові компанії та інші комерційні підприємства – споживачі транспортних послуг, у тому числі закордонні, які мають тісні експортно-імпорتنі відносини з Україною.

Пошук і акумулювання позабюджетних коштів на потреби транспортної безпеки – одна з необхідних умов вирішення вищезазначеної проблеми. Негайна розробка та вдосконалення нормативно-правових основ транспортної безпеки, приведення її у відповідність до міжнародних вимог зумовлено тією обставиною, що наявний розрив між ними може стати серйозним стримуючим фактором для розвитку України як учасника міжнародних транспортних перевезень.

6. Необхідно на законодавчому рівні визначити місце транспорту в сукупності об'єктів, що становлять підвищену небезпеку і потребують особливої системи антитерористичного захисту, а також вирішити питання про нормативно-правову регламентацію забезпечення безпеки підземних споруд.

7. Статус України як активного учасника міжнародного співробітництва у сфері забезпечення безпеки на транспорті вимагає від неї нарощування зусиль не лише в реалізації схвалених міжнародним співтовариством заходів з протидії

тероризму і підвищенню безпеки на транспорті, а й більш чіткому позиціонуванню своїх інтересів та ініціатив у міжнародних організаціях – з авіаційної безпеки (ІКАО), морської безпеки (Конвенція СОЛАС-74) та ін.

8. Необхідна концентрація та вдосконалення взаємодії всіх органів виконавчої влади, що відповідають за транспортну безпеку. Відповідно до завдань та функціональних обов'язків правоохоронних органів, спецслужб і контролюючих служб мають бути більш чітко визначені на законодавчому рівні їх роль, місце, відповідальність, розподіл повноважень та взаємодія як учасників процесу забезпечення транспортної безпеки.

Транспортна безпека характеризує національний транспортний комплекс та його складові частини з точки зору:

- захищеності від актів незаконного втручання в його функціонування;
- захищеності транспортних об'єктів та транспортної інфраструктури від диверсійно-терористичних дій;
- здатності до прогресивного розвитку галузі, яка відповідає економічним та геополітичним інтересам держави;
- рівня інтегрування до світової транспортної системи.

Ситуація, яка склалась в Україні, вказує на зростаючий розрив між рівнем міжнародних вимог та наявним рівнем системи забезпечення безпеки транспортного комплексу. Такий факт найближчим часом може стати значним стримуючим фактором розвитку України як учасника міжнародних транспортних перевезень. Саме тому для України, кожного її регіону стійка робота транспортної інфраструктури є однією з основних складових частин національної безпеки держави.

Стає зрозумілою необхідність реформування системи превентивних заходів забезпечення транспортної безпеки в Україні. Розпорядженням Кабінету Міністрів України «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» визначено загальні проблеми, які потребують розв'язання, але відсутній керівний документ щодо транспортної безпеки України [45].

Тому, на нашу думку, до числа основних проблем, вирішення яких має бути забезпечено насамперед, можливо віднести такі:

- приведення наявної законодавчої бази, яка не в повному обсязі відповідає вимогам, які пред'являються міжнародними організаціями в галузі забезпечення транспортної безпеки, у відповідність до міжнародної (європейської);

- розробка єдиних цільових підходів із забезпечення транспортної безпеки, які відповідають міжнародним вимогам, для захисту діяльності транспортного комплексу від терористичних актів та незаконного втручання;

- чітке визначення джерел фінансування програм безпеки транспортних підприємств, які несуть основне навантаження щодо ресурсного забезпечення системи превентивних заходів безпеки.

Серед основних причин низького рівня транспортної безпеки в Україні можна виділити [52, с. 89-90]:

- відсутність єдиної політики забезпечення транспортної безпеки в країні;

- недосконалість вітчизняного законодавства у сфері транспортної безпеки та відсутність основних нормативних документів для регулювання суспільних відносин у цій сфері: закону, концепції, стратегії та програми;

- неузгодженість і несистемний характер заходів і зусиль органів державної влади з підвищення рівня транспортної безпеки;

- низький рівень правосвідомості та дисципліни працівників і користувачів сфери транспорту;

- незадовільний технічний стан транспортних засобів, транспортних комунікацій та об'єктів, великий обсяг застарілих транспортних засобів і споруд в експлуатації на території України;

- вибухоподібне зростання кількості автотранспорту в країні на фоні відставання розвитку дорожньої інфраструктури;

- незадовільне фінансування заходів із підвищення рівня транспортної безпеки;

– низький рівень підготовки осіб, які впливають на стан транспортної безпеки, зокрема державних службовців у цій сфері, водіїв транспортних засобів та інших працівників транспортної сфери тощо.

На нашу думку, до вищезазначених основних причин низького рівня транспортної безпеки в Україні необхідно також віднести:

- недосконалість системи управління транспортною безпекою;
- відсутність взаємодії між суб'єктами забезпечення транспортної безпеки на різних видах транспорту;
- відсутність єдиного координаційного органу управління транспортною безпекою;
- недосконалість систем моніторингу дорожньо-транспортних пригод, їх статистики, управління ризиками та швидкого реагування на них.

Разом із тим у самій транспортній системі є низка основних невирішених системних проблем:

- відсутня необхідна комплексність в управлінні розвитком і функціонуванням транспортної системи (у період реформ транспорт фактично не розглядався як єдиний об'єкт державного управління);
- на транспорті не завершені структурні перетворення (присутність держави в сфері транспортного бізнесу й державне регулювання окремих видів транспортної діяльності надлишкові. Не завершене створення правової бази транспорту, адекватної ринковим умовам);
- посилення нерівномірності у використанні виробничих потужностей діючих інфраструктурних об'єктів (зростання об'ємних показників транспортного сектору привело до виникнення низки проблем (дисбалансів) у розвитку транспортної інфраструктури й основних фондів загалом, які, як показує досвід закордонних країн, будуть збільшуватися в міру економічного росту);
- невідповідність темпів розвитку автомобільних доріг темпам автомобілізації країни й соціально-економічних потреб держави й населення;

– у всіх галузях транспортного комплексу намітилися стійкі тенденції старіння основних фондів і їх неефективного використання (основні фонди всіх видів транспорту обновляються недостатніми темпами, їхнє зношування досягло в цей час майже 80% і продовжує наростати. При цьому фінансово-економічні механізми, у тому числі ті, які забезпечують відтворення основних фондів і інновації, не досить ефективні й не повною мірою адаптовані до особливостей транспортної галузі);

– наявні значні регіональні невідповідності в розвитку транспортної мережі;

– недостатній технологічний рівень транспортних систем.

Суб'єкти забезпечення транспортної безпеки з метою ефективного планування та реалізації заходів транспортної безпеки налагоджують між собою взаємодію з питань:

– взаємного інформування про загрозу та виникнення актів незаконного втручання;

– надання допомоги суб'єктами забезпечення транспортної безпеки один одному у разі загрози та виникнення актів незаконного втручання.

Суб'єкти забезпечення транспортної безпеки, які розміщують на своїх об'єктах або території (акваторії, повітряному або підземному просторі, внутрішніх водних шляхах) об'єкти забезпечення транспортної безпеки інших суб'єктів, відповідають за забезпечення транспортної безпеки на цих об'єктах, якщо інше не передбачено укладеними договорами між цими суб'єктами.

Об'єкти забезпечення транспортної безпеки можуть знаходитись на об'єктах або території (акваторії, повітряному або підземному просторі, внутрішніх водних шляхах) інших суб'єктів забезпечення транспортної безпеки. У цьому разі суб'єктами забезпечення транспортної безпеки, яким ці об'єкти належать, обов'язково забезпечується виконання всіх вимог щодо транспортної безпеки суб'єктів, на території яких вони знаходяться, якщо інше не передбачено укладеними договорами між цими суб'єктами.

Здійснення заходів щодо захисту життя і здоров'я пасажирів та осіб, які перебувають на об'єкті забезпечення транспортної безпеки, а також надання їм допомоги під час загрози або виникнення актів незаконного втручання здійснюється насамперед суб'єктом забезпечення транспортної безпеки, якому належить цей об'єкт.

У разі ускладнення обстановки та неможливості суб'єктом забезпечення транспортної безпеки своїми формуваннями виконувати заходи щодо забезпечення транспортної безпеки він звертається до МВС, центрального органу виконавчої влади у сфері транспорту, дорожнього господарства, надання послуг поштового зв'язку та інфраструктури, центрального органу виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері безпеки на наземному, морському та річковому транспорті, а також до інших суб'єктів забезпечення транспортної безпеки, які на договірних умовах надають йому допомогу.

Рішення про надання додаткових формувань приймають суб'єкти забезпечення транспортної безпеки, яким вони належать, на підставі звернень суб'єктів, на території яких виник акт незаконного втручання.

Отже, всі види транспорту забезпечують свою безпеку самостійно не залежно один від одного, для чого існують відповідні сили та засоби, керівні документи та відображено взаємодію з іншими державними органами та допоміжними органами і службами, але в жодному з них не розкрито взаємодію з іншими видами транспорту та силовими структурами і, як наслідок, вищезазначене не підкріплено відповідними нормативно-правовими актами.

Як наслідок вищезазначеного, відсутній єдиний орган управління транспортною безпекою держави, саме тому відсутня єдина загальна координація дій суб'єктів забезпечення транспортної безпеки України. Отже, необхідне вдосконалення взаємодії всіх органів виконавчої влади та відповідних силових структур, які відповідають та беруть участь у забезпеченні транспортної безпеки. Відповідно до завдань та функціональних обов'язків правоохоронних органів, спецслужб та контролюючих служб мають бути більш

чітко визначені на законодавчому рівні їх роль, місце та відповідальність як учасників процесу забезпечення транспортної безпеки. Необхідно створити нову єдину нормативно-правову базу ефективного забезпечення транспортної безпеки з урахуванням змін у формі власності, а також підходів у галузі управління. Принципово важливо, щоб до участі у вищезазначеній роботі залучались не лише науковці та експерти, але й представники громадськості, які не проявляють серйозної занепокоєності з приводу стану транспортної безпеки.

Не менш важливу роль відіграють також суб'єкти забезпечення безпеки руху на транспорті, від злагоджених дій яких залежить стан аварійності, рівень транспортного обслуговування населення, якість надання транспортних послуг тощо. Аналіз системи й компетенції суб'єктів управління транспортним комплексом України засвідчує, що нинішня система державного управління безпекою на транспорті потребує вдосконалення. Підвищення якості й посилення обґрунтованості рішень неможливі без систем моніторингу транспортних пригод. З огляду на це необхідним є створення організаційної структури, яка має інформувати органи державного управління про стан і проблеми забезпечення безпеки на транспорті, вживані заходи та їх ефективність. Найоптимальнішим видається створення єдиного планово-регулювального, науково-методичного, координаційного та контрольного центру, наділеного достатніми повноваженнями щодо організації взаємодії всіх органів державної влади України в зазначеній сфері. Ним може стати Міжвідомчий центр забезпечення транспортної безпеки України. Схема Міжвідомчого центру забезпечення транспортної безпеки України показана на рис. 3.1.

Міжвідомчий центр забезпечення транспортної безпеки України мусить складатись з:

- управління (надходить уся інформація щодо транспортних пригод та приймаються відповідні рішення, також проводиться відповідна робота з імплементації європейських стандартів транспортної безпеки);

– чергово-диспетчерської служби (приймає всю інформацію про транспортні пригоди та після прийняття рішень управлінням доводить їх до відповідних виконавців).



Рис. 3.1. Концептуальна схема Міжвідомчого центру забезпечення транспортної безпеки України

Чергово-диспетчерська служба має постійний, стійкий прямий і зворотний зв'язок та постійний обмін інформацією з: Міністерством інфраструктури, а через нього з Укртрансбезпекою; Міністерством юстиції; АТЦ при СБУ; МВС; МОУ; МНС; Нацгвардією; Міністерством палива та енергетики; Державною авіаслужбою; Державною прикордонною службою. Крім того, чергово-диспетчерська служба постійно створює відповідну базу

даних та має постійний обмін інформацією з Європейською системою транспортної безпеки.

Створення Міжвідомчого центру забезпечення транспортної безпеки України дасть можливість:

- сконцентрувати весь комплекс управлінських функцій із забезпечення безпеки на всіх видах транспорту в одному органі та здійснювати централізоване керівництво;

- значно ефективніше вирішувати питання раціональної організації контрольно-наглядової діяльності у вищезазначеній сфері;

- уникнути дублювання функцій і паралельності в діяльності згаданих суб'єктів;

- сприяти подальшому вдосконаленню керівництва і координації діяльності всіх державних органів, правильному розподілу фінансових і матеріально-технічних засобів, які витрачаються на проведення масштабних заходів із забезпечення транспортної безпеки;

- постійно мати інформацію про транспортну безпеку не тільки в Україні, але й за її межами (особливо на прикордонних ділянках);

- зменшити час на прийняття рішень та їх погодження з відповідними посадовими особами;

- зменшити час реакції відповідних структур, які здійснюють ліквідацію транспортних подій і спасіння життя, та силових структур на транспортні події;

- значно підвищити рівень транспортної безпеки в Україні.

Забезпечення транспортної безпеки України має включати:

- реалізацію оперативних і довгострокових заходів щодо попередження і нейтралізації внутрішніх і зовнішніх загроз транспортній безпеці України;

- інвентаризацію міжнародних вимог до забезпечення транспортної безпеки, розробку і реалізацію з урахуванням цих вимог комплексу заходів, спрямованих на якісне підвищення рівня транспортної безпеки України,

приведення його у відповідність до міжнародних стандартів безпеки на транспорті.

Вкрай важливою складовою частиною цього комплексу заходів є розвиток можливостей розвідки і контррозвідки з метою своєчасного виявлення і нейтралізації загроз та визначення їх джерел.

Для забезпечення своєчасного виконання цих підвищених вимог Україні необхідно прийняти низку невідкладних заходів, в іншому разі країна може понести значні економічні та фінансові втрати.

Тому пропонується здійснити реформу системи захисту діяльності транспортного комплексу України від актів незаконного втручання та перш за все його міжнародної частини, визначивши пріоритетами вирішення такі основні задачі:

1. В основу роботи Міністерства інфраструктури України зі створення системи безпеки транспортного комплексу країни необхідно покласти розробку Концепції транспортної безпеки.

2. Розробити законопроект «Про транспортну безпеку» з метою уніфікації норм, які регулюють питання транспортної безпеки для різних видів транспорту.

3. Привести українське законодавство у сфері транспортної безпеки у відповідність до міжнародних стандартів та зобов'язань України.

4. Розробити та включити до цільової програми Модернізації транспортної системи України окремий розділ «Безпека транспортної системи України».

5. Передбачити джерела бюджетного та позабюджетного фінансування програм транспортної безпеки України.

6. Оновити парк транспортних засобів та здійснити капітальний ремонт транспортних споруд, що перебувають в аварійному стані, покращити їх експлуатаційні показники.

7. Своєчасно прогнозувати та виявляти зовнішні і внутрішні загрози національній безпеці України у транспортній сфері.

8. Створити Міжвідомчий центр забезпечення транспортної безпеки України – єдину систему управління транспортною безпекою за рахунок реорганізації структурних підрозділів Міністерства інфраструктури України з введенням посади заступника Міністра з транспортної безпеки.

9. Розробити та реалізувати заходи із забезпечення транспортної безпеки України.

10. Розробити оцінку вразливості об'єктів транспортної інфраструктури і транспортних засобів та їх категоризацію.

11. Забезпечити антитерористичну безпеку на транспорті та заходи щодо недопущення незаконного втручання в його роботу.

12. Створити єдину систему транспортного телебачення із залученням антитерористичних технічних засобів (терміналів з виявлення вибухових та отруйних речовин, зброї та боєприпасів).

13. Створити на державному рівні систему ліцензування організацій та підприємств на предмет їх відповідності вимогам захисту від вищезазначених загроз диверсійно-терористичного характеру.

13. Здійснювати заходи, які спрямовані на недопущення або мінімізацію матеріального і морального збитку від злочинів та надзвичайних подій на транспорті.

14. Проводити постійну роботу з нейтралізації негативного впливу транспорту на екологію України, у тому числі шляхом використання новітніх технологій.

15. Продовжити ґрунтовні наукові дослідження у сфері забезпечення транспортної безпеки України.

Рішення та заходи, які вживаються органами державної влади в галузі зміцнення транспортної безпеки України, мають бути зрозумілі кожному громадянину, носити попереджуючий характер, забезпечувати рівність усіх перед законом і невідворотність відповідальності, мають спиратись на широкую підтримку суспільства.

Кожний із затверджених до виконання заходів мусить мати конкретні, виважені параметри, термін виконання, бюджетне фінансування та відповідальних виконавців. Проблеми у сфері транспортної безпеки мають вирішуватись комплексно і системно, оскільки транспортна безпека – системне поняття, що включає в себе окремі самостійні сектори або ж види безпеки, зокрема безпеку людей, вантажу, транспортних засобів та об'єктів транспорту, а також екологічну, економічну, військову, пожежну, санітарну, інформаційну, хімічну, бактеріологічну, радіаційну та інші види безпеки.

Отже, прийняття запропонованих заходів дасть змогу підняти на новий, якісний, конкурентоспроможний рівень систему транспортної безпеки України та гідно увійти до системи транспортної безпеки Європи.

3.3. Удосконалення відповідальності у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

Останнім часом міжнародна спільнота дедалі частіше акцентує увагу на проблемі забезпечення безпеки у сфері транспорту й дорожнього руху. Зокрема, у резолюції Генеральної Асамблеї ООН від 2 березня 2010 року № 64/255 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі» наголошено на значній кількості випадків смерті на дорогах у всьому світі внаслідок ДТП, а також на тому, що 20–50 млн осіб щорічно отримують не смертельні травми внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Проблема вирізняється значущістю з огляду на те, що безпосередньо стосується здоров'я населення і має соціально-економічні наслідки, які за умов нехтування ними здатні негативно позначатися на сталому розвитку країн, стояти на заваді прогресу [30]. Про важливість забезпечення безпеки на транспорті, зокрема автомобільному, ідеться також у національних правових документах України. Наприклад, у постанові ВРУ «Про Рекомендації парламентських слухань на тему «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху» від 13 квітня 2016 року № 1091-VIII зазначено, що Україна, порівняно з країнами ЄС та

сусідніми, має надзвичайно низькі показники безпеки дорожнього руху, що призводить до значних людських та економічних втрат. Наслідком цього є високий рівень смертності й травматизму на дорогах. За даними офіційної статистики, за 11 місяців 2015 року в Україні сталося 119 175 дорожньо-транспортних пригод, унаслідок яких загинуло 3 529 осіб, травмовано 28 104 особи. За даними ВООЗ, в Україні рівень смертності від дорожньо-транспортних пригод становить 12 осіб на 100 тисяч населення, що вдвічі перевищує середній показник у країнах ЄС. Дорожньо-транспортні пригоди є першою за поширеністю причиною смерті українців віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю – віком від 5 до 14 років. Втрати від ДТП мають і економічний вимір, зокрема, як зазначили під час слухань міжнародні експерти, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму становлять 4 млрд доларів США на рік, включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть унаслідок дорожньо-транспортних пригод [44].

Також варта уваги Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, схвалена розпорядження КМУ від 14 червня 2017 року № 481-р, у якій ідеться про те, що протягом останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху, що призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод та їх негативних наслідків. Так, за даними ВООЗ, дорожньо-транспортний травматизм на сьогодні є однією з найбільших проблем охорони здоров'я. За прогнозами, у 2030 році дорожньо-транспортні пригоди можуть стати однією з основних п'яти причин смертності людей у світі [46]. Причому в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є одним із найвищих у Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. Упродовж 2011–2016 років в Україні

zareestrowano blizьko 170,8 тис. дорожньо-транспортних пригод із постраждалими, у яких загинуло 26,7 тис. та травмовано 210,4 тис. осіб. У 2016 році зафіксовано зростання кількості дорожньо-транспортних пригод на 5,1 % та травмованих у них осіб на 6,4 % порівняно з 2015 роком. Особливо тривожним є те, що понад 42,6 % загиблих у дорожньо-транспортних пригодах 2016 року – пішоходи й велосипедисти. Значне занепокоєння викликає те, що за останній шестирічний період на дорогах України загинуло 1,4 тис. дітей віком до 18 років, а ДТП в Україні є першою за поширеністю причиною смерті молоді віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю причиною смерті дітей віком від 5 до 14 років [46]. Крім того, згідно з офіційними статистичними даними, за питомими показниками аварійності та наслідків дорожньо-транспортних пригод Україна також є одним із лідерів серед європейських країн. Так, у середньому в країнах – членах ЄС (за даними 2015 року) на 100 тис. жителів припадає 5,1 % загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, на 100 тис. транспортних засобів – вісім загиблих, тоді як в Україні такі показники становлять (за даними 2016 року) відповідно 8 і 22,1 %. Важливо також врахувати, що за відсутності якісного збору даних щодо травмованих і загиблих унаслідок дорожньо-транспортних пригод зазначені показники можуть не відображати реальні цифри [46].

Вищевикладене засвідчує, що проблема забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в Україні є особливо актуальною. Низка недоліків у державній політиці у цій сфері призводить до значних соціальних втрат, а також негативно позначається на вітчизняній економіці. Так, за розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 4,5 млрд доларів США на рік, що становить приблизно 3,4 % валового внутрішнього продукту, включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть унаслідок ДТП [46].

Факторів, що негативним чином позначаються на рівні безпеки на автомобільному транспорті, досить багато. Так, наприклад, за результатами проведення аналізу наявних даних та аналітичного звіту Світового банку, в Україні більшість дорожньо-транспортних пригод із тяжкими наслідками виникають через: перевищення швидкості водіями, що є основною причиною настання смерті у 39 % випадків; необлаштованість пішохідних переходів (відсутність освітлення, розмітки тощо), що призводить до смертельних наслідків у 38 % випадків; порушення правил проїзду перехресть, на яких стається близько 30 % усіх дорожньо-транспортних пригод зі смертельними наслідками; керування транспортними засобами в стані алкогольного сп'яніння. Значна кількість ДТП і постраждалих від них також впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України [46].

На низці проблем у досліджуваній сфері наголошено у Парламентських слуханнях, Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року. Зокрема, основними причинами виникнення проблем визнано: відсутність головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху, а отже, відсутня цілісна система державного управління безпекою дорожнього руху, нечіткий розподіл функцій, наявність конфлікту інтересів, низький рівень інституціональної спроможності органів державної влади щодо аналізу, планування та діяльності у зазначеній сфері; недосконалість правового механізму й нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху; невизначеність основних напрямів і стандартів безпеки дорожнього руху; відсутність обґрунтованої економічної оцінки вартості життя, здоров'я та завданої економіці шкоди від дорожньо-транспортних пригод; відсутність фінансування або механізму фінансування, спрямованого на запобігання та зниження рівня аварійності, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод із тяжкими наслідками; недосконалість системи збору інформації про дорожньо-транспортні пригоди, її обробки, дослідження та аналізу; недостатня відповідність розвитку вулично-дорожньої мережі та її стану інтенсивності транспортного та пішохідного руху; недоступність транспорту та транспортної

інфраструктури для осіб з інвалідністю; невідповідність швидкісних режимів і надмірна швидкість руху автомобілів, особливо в зонах населених пунктів; низький рівень підготовки водіїв та відсутність механізму здійснення ефективного контролю за діяльністю автошкіл; недосконалість порядку здійснення контролю за виконанням законодавства в частині дотримання правил дорожнього руху, особливо щодо осіб, які керують транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння та перевищують швидкість; відсутність системи державного нагляду за транспортними засобами та їх відповідністю технічним вимогам сучасних стандартів безпеки; низький рівень виховання суспільства у сфері безпеки дорожнього руху, власної відповідальності та дотримання правил дорожнього руху; брак ефективної системи сповіщення про дорожньо-транспортні пригоди й екстреної допомоги постраждалим унаслідок дорожньо-транспортних пригод; відсутність системних заходів із медико-психологічної, функціональної та соціально-професійної реабілітації жертв ДТП.

Серед інших факторів, що негативним чином позначаються на рівні безпеки на автомобільному транспорті, чільне місце, на нашу думку, посідає проблема відповідальності, на чому наголошено в зазначених вище документах. Крім того, про відповідальність ідеться переважно в її позитивному контексті, тобто увага акцентується на тому, що громадяни виявляють досить низький рівень свідомості й сумлінності під час виконання своїх обов'язків у сфері забезпечення безпеки на транспорті, зокрема автомобільному. Однак не менш важливим є і негативний аспект відповідальності, адже в багатьох випадках саме можливість застосування до особи покарання змушує її відповідально ставитися до виконання своїх обов'язків. Тому в цьому підрозділі ми маємо на меті дослідити можливі шляхи вдосконалення юридичної відповідальності як засобу зміцнення гарантій безпеки на автомобільному транспорті.

Передусім слід з'ясувати зміст поняття «відповідальність». У тлумачному словнику термін «відповідальність» визначено таким чином: покладений на когось або взятий на себе обов'язок відповідати за певну ділянку роботи, справу, за чийсь дії, вчинки; необхідність, обов'язок відповідати за свої дії,

вчинки, бути відповідальним за них. Спираючись на лексичне значення цього слова, можна дійти висновку, що відповідальність – це різновид соціального обов'язку, що підтверджується й науковими підходами до тлумачення поняття «соціальна відповідальність».

У сфері права відповідальність також пов'язують із необхідністю, її тлумачать як специфічний різновид юридичного обов'язку. Так, дослідник визначає юридичну відповідальність як передбачені законом вид і міру обов'язку правопорушника потерпати від примусового державно-владного позбавлення благ психологічного, організаційного або майнового характеру в правовідносинах, що виникають між ним і державою із факту правопорушення [39]. Натомість вчені зауважують, що юридична відповідальність є особливим різновидом соціальної. Саме її належність до соціальних категорій визначає наявність у юридичної відповідальності всіх ознак соціальної, адже вона реалізовується в суспільстві, забезпечує суспільний порядок, гарантує захист суспільних інтересів і передбачає наявність суспільних суб'єктів. Однак самостійний характер юридичної відповідальності зумовлює також існування особливих рис, які визначають своєрідність цієї категорії та надають можливість віднести її до правових понять. Юридична відповідальність – це застосування в особливому процесуальному порядку до особи, яка вчинила правопорушення, заходів державного примусу, що передбачені санкцією правової норми [13].

Таким чином, юридична відповідальність гарантується діяльністю компетентних органів щодо застосування санкцій правових норм, здійснюваною в межах юридичної процедури. Остання забезпечує об'єктивність і всебічність розгляду справи про юридичну відповідальність суб'єкта правопорушення й одночасно гарантує йому право на захист від моменту притягнення до відповідальності до її завершального етапу (реалізації). З огляду на зазначене правник стверджує, що юридичний зміст відповідальності виражається в безумовному обов'язку правопорушника зазнавати несприятливих наслідків особистого, майнового або організаційного характеру, вид і міра яких передбачені санкціями правових норм.

Відповідальність у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті слід визначити як обов'язок особи зазнати (понести) для себе певні негативні наслідки, вид, міру, підстави і порядок застосування яких визначено законом, за вчинення цією особою поведінки (дій, бездіяльності), що порушує встановлені чинним законодавством вимоги в зазначеній сфері, виконання якого забезпечується силою державного впливу аж до примусу.

Розмірковуючи про вдосконалення відповідальності у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, хочемо передусім наголосити на важливості вдосконалення механізму санаційного реагування держави (в особі її компетентних органів і посадових осіб) на протиправну діяльність чи бездіяльність осіб у цій сфері.

Залежно від характеру правопорушення відповідальність може бути кримінальною, адміністративною, цивільною чи дисциплінарною. У контексті проблематики нашого дослідження особливий інтерес становить саме адміністративна відповідальність. Останню вважають сукупністю адміністративних правовідносин, що виникають у зв'язку із застосуванням уповноваженими органами (посадовими особами) до осіб, які вчинили адміністративний проступок, передбачених нормами адміністративного права особливих санкцій – адміністративних стягнень.

Можливість застосування відповідальності, зокрема адміністративної, до суб'єктів, які порушують безпеку на транспорті, закріплена в низці нормативно-правових актів різної юридичної сили, наприклад: Кодекс України про адміністративні правопорушення, закони України «Про автомобільний транспорт», «Про транспорт», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про дорожній рух», «Про автомобільні дороги», постанова КМУ «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» тощо. Однак у більшості цих нормативно-правових актів норми про юридичну відповідальність за порушення безпеки на транспорті мають бланкетний характер, тобто в них зазначено, що за протиправну поведінку в цій сфері до правопорушників застосовують юридичну відповідальність у порядку і межах, передбачених законодавством. Що ж стосується конкретних складів

правопорушень та санкцій за їх учинення, то їх основними юридичними джерелами є вищезгадані Кодекс України про адміністративні правопорушення й Закон України «Про автомобільний транспорт». Аналіз положень указаних нормативно-правових актів у частині врегулювання досліджуваної адміністративної відповідальності свідчить про наявність певних суперечностей у їх змісті.

Так, у ст. 60 Закону України «Про автомобільний транспорт» ідеться про відповідальність за порушення законодавства про автомобільний транспорт, зокрема передбачено низку складів правопорушень, за які застосовується лише один вид стягнення – адміністративно-господарський штраф. Причому поняття адміністративно-господарського штрафу в законі не визначено. Натомість його закріплено в ст. 241 ГК України, де зауважено, що адміністративно-господарський штраф – це грошова сума, яка сплачується суб'єктом господарювання до відповідного бюджету в разі порушення ним встановлених правил здійснення господарської діяльності. Адміністративно-господарський штраф може застосовуватися у визначених законом випадках одночасно з іншими адміністративно-господарськими санкціями, передбаченими ст. 239 цього Кодексу [5]. Звідси постає цілком логічне питання про те, чим відрізняється адміністративно-господарський штраф від адміністративного штрафу як виду адміністративного стягнення, передбаченого в КУпАП. Згідно зі ст. 24 цього Кодексу, штраф є грошовим стягненням, що накладається на громадян, посадових та юридичних осіб за адміністративні правопорушення у випадках і розмірі, встановлених цим Кодексом та іншими законами України. Причому аналіз ст. 25 КУпАП свідчить про те, що, крім адміністративного штрафу, у встановлених законом випадках до особи можуть бути застосовані також деякі інші, додаткові адміністративні стягнення, наприклад, позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю [23].

Отже, аналіз положень ГК України та КУпАП свідчить про те, що в них штраф загалом визначено однаково, зокрема як засіб впливу на особу правопорушника, що застосовується з метою: по-перше, виховання особи, яка вчинила протиправні дії (бездіяльність); по-друге, профілактики, запобігання

вчиненню аналогічних правопорушень; по-третє, отримання сатисфакції, відшкодування завданих збитків. У чому ж тоді полягає відмінність між адміністративно-господарськими та адміністративними штрафами? З одного боку, цілком очевидним є те, що перші (тобто адміністративно-господарські) штрафи застосовують тільки в господарських відносинах. Однак у КУпАП також передбачені штрафи за порушення правил ведення господарської діяльності. У галузі забезпечення транспортної безпеки проблема ускладнюється ще й тим, що фактично за одні й ті самі правопорушення закон передбачає як адміністративно-господарські, так і адміністративні штрафи, які різняться за розміром. Так, наприклад, у Законі «Про автомобільний транспорт» закріплено, що перевезення пасажирів на маршруті протяжністю понад 500 км одним водієм карається штрафом у розмірі тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [35]. Водночас у КУпАП встановлено, що перевезення пасажирів на автобусному маршруті протяжністю понад 500 км одним водієм тягне за собою накладення штрафу в розмірі десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Або ж, скажімо, у КУпАП передбачено, що за здійснення регулярних перевезень пасажирів на постійних маршрутах без укладення договору на перевезення пасажирів автомобільним транспортом або без паспорта маршруту на посадових осіб, громадян – суб'єктів підприємницької діяльності накладається штраф у розмірі тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Водночас, відповідно до Закону «Про автомобільний транспорт», надання послуг із перевезень пасажирів та вантажів без оформлення документів, перелік яких визначений у ст. 39 та 48 цього Закону (серед яких зазначаються і договір, і паспорт маршруту), карається адміністративно-господарським штрафом у розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [35].

Установлюючи різні санкції за однакові правопорушення, нормотворець, вочевидь, ґрунтується на тому, що суб'єктом відповідальності є різні особи, у контексті адміністративно-господарських штрафів – це суб'єкт господарювання, незалежно від його природи, тобто це може бути як фізична, так і юридична особа, яка займається відповідною господарською діяльністю,

зокрема у сфері транспорту. Згідно з ГК України, суб'єктами господарювання є учасники господарських відносин, які здійснюють господарську діяльність, реалізуючи господарську компетенцію (сукупність господарських прав та обов'язків), мають відокремлене майно і несуть відповідальність за своїми зобов'язаннями в межах цього майна, крім випадків, передбачених законодавством. Водночас суб'єктом адміністративних порушень у сфері транспорту є лише фізичні й посадові особи (окрім випадку, передбаченого ст. 14-1 КУпАП), тобто ті особи, які безпосередньо своїми діями, бездіяльністю вчинили, допустили вчинення конкретного правопорушення. Проте досить часто і суб'єкт господарювання, і фізична особа як суб'єкт адміністративної відповідальності – це одна й та сама особа, зокрема йдеться про фізичну особу-підприємця, яка не використовує працю найманих працівників. Звідси постає питання: чи є справедливим, коли за одне й те саме протиправне діяння до однієї і тієї самої особи може бути застосовано одразу два стягнення у вигляді штрафів – як адміністративно-господарського, так і адміністративного? Адже така особа зазнає для себе позбавлення в значно більшій мірі, аніж за умови, коли суб'єктом господарської діяльності є юридична особа, оскільки в такому разі позбавлення, визначені адміністративно-господарськими санкціями, несе юридична особа, а адміністративні стягнення у вигляді штрафу покладаються на її працівника чи посадову особу, яка вчинила, допустила вчинення порушення у сфері забезпечення безпеки на транспорті. З огляду на зазначене слід переглянути законодавство, яке регламентує відповідальність у сфері транспорту. Зокрема, у ньому, на нашу думку, необхідно передбачити, що в разі вчинення правопорушення у сфері транспорту фізичною особою, яка займається господарською діяльністю з перевезення на індивідуальній основі, і за яке відповідальність у вигляді штрафу передбачена як Кодексом України про адміністративні правопорушення, так і Законом України «Про автомобільний транспорт», має застосовуватися штраф, передбачений першим актом, тобто КУпАП.

Крім того, застосування адміністративно-господарських санкцій за деякими складами правопорушень, закріплених у Законі України «Про

автомобільний транспорт», є досить сумнівним. Зокрема, ідеться про відповідальність за:

- порушення режимів праці та відпочинку водіями транспортних засобів;
- перевезення пасажирів на маршруті протяжністю понад 500 км одним водієм.

Вважаємо, що за ці правопорушення слід застосовувати лише адміністративні стягнення, оскільки вони (порушення) досить опосередковано стосуються сфери законності, легальності здійснення господарської діяльності й переважно пов'язані з підтримкою безпеки на транспорті, режим якої встановлюється нормами адміністративного законодавства. Таким чином, ідеться про порушення передусім адміністративно-правових, а не господарсько-правових норм.

Також переконані, що з метою більш ефективної реалізації функцій відповідальності, зокрема запобіжної та виховної, необхідно посилити цю відповідальність шляхом перегляду розмірів штрафів, передбачених у КУпАП за деякі порушення безпеки на транспорті. Адже в низці випадків вони залишаються невиправдано низькими, з огляду на важливість об'єкта, який охороняє вказана відповідальність (наприклад, відповідальність за порушення перевезення на автомобільному транспорті небезпечних вантажів, предметів, речовин). Підбиваючи підсумки, можемо констатувати, що юридична відповідальність у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті означена низкою проблем, розв'язання яких потребує чіткого визначення суб'єктного складу адміністративної відповідальності, зокрема віднесення до нього юридичних осіб, конкретизації і розмежування випадків застосування адміністративно-господарських та адміністративних санкцій тощо. Вирішення цих питань має відбуватись у контексті нової кодифікації законодавства України про адміністративну відповідальність.

ВИСНОВКИ

У магістерській роботі сформульовано низку висновків, пропозицій і рекомендацій, спрямованих на вирішення зазначеного завдання. Основні з них такі:

1. Встановлено, що транспортна безпека полягає в запобіганні аваріям та інцидентам на транспорті. Забезпечення транспортної безпеки – соціальний процес діяльності відповідних суб'єктів суспільних відносин із запобігання аваріям та інцидентам на транспорті. Транспортна безпека спрямована на захист: пасажирів, власників, одержувачів та перевізників вантажів, власників та користувачів транспортних засобів, транспортного комплексу та його працівників, економіки і бюджету країни, навколишнього середовища від загроз у транспортному комплексі. Транспортна безпека має свої особливості і специфіку, що відображає галузеву спрямованість і визначальне її місце, роль і значення в структурі національної безпеки. Запропоновано виділити транспортну безпеку як важливий самостійний вид національної безпеки і розглядати як одну з найголовніших цілей і невід'ємну умову діяльності людей, соціальних груп, суспільств, держав і світового співтовариства.

2. Доведено важливість адміністративно-правового забезпечення реалізації державної транспортної політики, що зумовлено:

– магістральним характером транспортної галузі по відношенню до інших галузей інфраструктури, соціальної та виробничої сфер, адже збалансований вплив держави на розвиток економіки в цілому неможливий за відсутності державного контролю в транспортному комплексі, оскільки транспорт одночасно обслуговує і виробничі, і невиробничі галузі, забезпечуючи тим самим життєдіяльність певної території;

– поширенням процесів децентралізації управління;

– необхідністю державної підтримки і фінансування розвитку транспортної системи, заохочення конкуренції і контролю над діяльністю природних монополій в транспортній галузі з метою обмеження прагнень

монополіста до отримання максимальної вигоди за допомогою невинного завищення тарифів тощо;

- важливістю регулювання та контролю інфляційних процесів через регулювання відповідних транспортних тарифів;

- необхідністю правового регулювання процесу лібералізації транспортного ринку та забезпечення недискримінаційної відкритої конкуренції відповідно до законодавства ЄС, гарантування рівноправного, відкритого та прозорого доступу операторам до транспортної інфраструктури;

- важливістю встановлення єдиних техніко- екологічних правил, норм і стандартів у сфері охорони навколишнього середовища, безпеки руху транспортних засобів, охорони праці та організації належного контролю з боку держави за виконанням зазначених вимог;

- доцільністю встановлення та за окремими напрямками посилення юридичної відповідальності за порушення законодавства на транспорті.

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

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

Зауважено, що дотримання цих принципів є важливою передумовою діяльності уповноважених органів державної влади в окресленій сфері суспільних відносин. Суттєвим недоліком, який потребує нагального усунення, слід визнати те, що в нормативно-правових актах із забезпечення безпеки на автотранспорті окреслені нами засади не набули належного закріплення, про них лише опосередковано згадано в окремих документах. Розв'язання цієї

проблеми має як теоретичне, так і практичне значення.

4. Встановлено, що особливість реалізації державної транспортної політики виявляється в дотриманні низки спеціальних принципів: єдності державного регулювання у зазначеній сфері; розподілу функцій держави стосовно транспорту; забезпечення безпеки особистості; інформаційної відкритості; оптимального поєднання територіального та галузевого адміністрування транспортним сектором з метою максимального використання наявних в регіоні транспортних ресурсів для задоволення потреб населення в перевезеннях; забезпечення загальнодоступності транспортних послуг шляхом створення оптимального режиму сприяння діяльності національних та іноземних перевізників; поширення децентралізації управління транспортними перевезеннями; координації діяльності суб'єктів публічного адміністрування у сфері транспорту; активного впровадження в сферу управління транспортом засад державно-приватного партнерства тощо.

5. Сфери безпеки визначено сферами життєдіяльності суспільства, де існують джерела небезпеки та виникають виклики, ризики та загрози. До основних складових національної безпеки вітчизняне законодавство відносить політичну, державну, воєнну, економічну, науково-технологічну, екологічну, соціальну, гуманітарну та інформаційну.

Обґрунтовано, що транспортна безпека має бути включена до цього переліку. Це обумовлено як високим рівнем небезпеки викликів, ризиків та загроз для сучасного суспільства, притаманних транспорту, так і тим, що сфера транспорту надзвичайно тісно пов'язана з іншими сферами життєдіяльності та безпеки суспільства і суттєво впливає на них, наприклад на екологічну, воєнну, продовольчу сфери тощо.

6. Проблема запобігання ДТП як складова державного регулювання безпеки дорожнього руху є комплексною, вимагає для свого рішення спільних зусиль міністерств, відомств, інших державних органів, багатьох підприємств і організацій. Встановлено, що, система забезпечення безпеки дорожнього руху в даний час далека від оптимальності. Цим пояснюється, що навіть за більш-

менш ефективної роботи окремих суб'єктів, що входять до системи, в цілому діяльність, спрямована на запобігання ДТП, зниження тяжкості їх наслідків, в країні не може бути визнана задовільною.

Отже, проблема забезпечення безпеки дорожнього руху поки не розглядається як складова частина економічної безпеки України. Не склалося комплексного уявлення про ефективне фінансування заходів забезпечення безпеки дорожнього руху з урахуванням досягнень не тільки вітчизняної, а й зарубіжної науки.

7. Обґрунтовано висновок, що розвиток транспортної інфраструктури нашої держави є важливою засадою забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Таке твердження передусім пов'язане з тим, що, на відміну від інших аспектів функціонування галузі автомобільного транспорту, із транспортною інфраструктурою пов'язані всі без винятку суб'єкти відповідних суспільних відносин. Транспортною інфраструктурою запропоновано вважати сукупність об'єктів і пов'язаної з ними діяльності, призначенням яких є забезпечення функціонування галузі автомобільного транспорту.

8. В ході дослідження зазначено, що міжнародно-правову основу транспортної політики Євросоюзу становить система міжнародних угод, що регулюють відносини у сфері транспортних послуг: між державами-членами Євросоюзу, міжнародними транспортними організаціями та спеціалізованими структурами, створеними в рамках Євросоюзу з метою регулювання співпраці цих держав. Однак особливість регулювання ТП полягає в обмеженій ролі міжнародного договірної механізму, яка зводиться переважно до визначення правових засад для заснування та діяльності європейських транспортних структур. Інституційний механізм ТП представлений системою органів Євросоюзу та ухвалюваних ними актів, а також спеціалізованими транспортними установами.

З метою забезпечення сприятливих умов для вступу до Євросоюзу країнам-кандидатам необхідно вирішити питання законодавчого регулювання:

- здійснення транспортної політики як комплексної системи;

- підтримання безпеки на транспорті;
- забезпечення високоякісних сполучень між транспортними системами країн-кандидатів та країн-членів Євросоюзу.

9. Проведене дослідження свідчить про наявність в Україні розгалуженої системи публічних органів управління, які здійснюють регулювання суспільних відносин у сфері дорожнього транспорту. Дані органи на всіх «державних рівнях», відповідно до своїх повноважень забезпечують функціонування транспортної системи країни, здійснюють задоволення потреб фізичних та юридичних осіб в перевезеннях. Аналіз показує, що в діяльності даних органів мають місце певні недоліки, котрі впливають на ефективність функціонування публічних органів управління в сфері автомобільного транспорту в цілому.

У рамках розмежування предметів ведення і повноважень між державними, регіональними та місцевими органами управління транспортом на державному рівні необхідно:

- встановлювати єдині вимоги щодо забезпечення безпеки і екологічності транспортного процесу;
- приймати принципові рішення щодо розвитку опорної транспортної інфраструктури;
- вирішувати питання, пов'язані з міжнародною інтеграцією у галузі транспорту і здійснювати регулювання міжнародних перевезень;
- приймати статuti і кодекси, інші базові закони, що відносяться до окремих видів транспорту, міжрегіональних перевезень, та здійснювати їх регулювання.

Доведено, що створення Міжвідомчого центру забезпечення транспортної безпеки України дасть можливість стати єдиним планово-регулюючим, науково-методичним, координаційним та контролюючим центром, наділеним достатніми повноваженнями щодо організації взаємодії всіх органів державної влади та силових структур України в сфері транспортної безпеки.

10. Відповідальність у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті визначено як обов'язок особи зазнати (понести) для себе певні

негативні наслідки, вид, міру, підстави і порядок застосовування яких визначено законом, за вчинення цією особою поведінки (дій, бездіяльності), що порушує встановлені чинним законодавством вимоги в зазначеній сфері, виконання якого забезпечується силою державного впливу аж до примусу.

Наголошено, що юридична відповідальність у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті означена низкою проблем, розв'язання яких потребує чіткого визначення суб'єктного складу адміністративної відповідальності, зокрема віднесення до нього юридичних осіб, конкретизації і розмежування випадків застосування адміністративно-господарських та адміністративних санкцій тощо. Вирішення цих питань має відбуватись у контексті нової кодифікації законодавства України про адміністративну відповідальність.

11. Серед основних напрямів підвищення рівня безпеки на автомобільному транспорті в Україні можна назвати такі:

- розробка та нормативне закріплення підвалин державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;
- розробка та вдосконалення вітчизняного законодавства у сфері транспортної безпеки, зокрема закону, концепції, стратегії та програми транспортної безпеки;
- удосконалення системи суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, налагодження взаємодії між ними, підвищення рівня виконавчої дисципліни, удосконалення освіти і підготовки осіб, які впливають на стан безпеки (державних службовців, водіїв тощо);
- забезпечення правового та соціального захисту осіб, до функціональних обов'язків яких входить забезпечення транспортної безпеки;
- удосконалення форм і методів забезпечення безпеки на транспорті, надання роботи в цій сфері системного характеру;
- підвищення ефективності профілактичної роботи, спрямованої на запобігання травматизму та підвищення рівня правосвідомості у транспортній сфері, зокрема цілеспрямована, ефективна пропаганда безпечної поведінки на

транспорті серед населення;

- оновлення парку транспортних засобів та капітальний ремонт транспортних споруд, що перебувають в аварійному стані, а також покращення їх експлуатаційних показників;

- обмеження неконтрольованого зростання кількості приватного автотранспорту в країні та всебічний розвиток громадського транспорту;

- постійна робота із нейтралізації негативного впливу транспорту на екологію України, у тому числі шляхом використання нових технологій;

- удосконалення системи контролю та нагляду за функціонуванням системи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;

- удосконалення транспортної інфраструктури та системи організації руху транспорту, у першу чергу автодорожньої;

Кожний із затверджених до виконання заходів повинен мати вимірні параметри, термін виконання, бюджетне фінансування та відповідальних виконавців.

Проблеми у сфері транспортної безпеки мають вирішуватись комплексно і системно, оскільки безпека на автомобільному транспорті – системне поняття, що включає в себе окремі самостійні сектори або ж види безпеки, зокрема безпеку людей, вантажу, транспортних засобів та об'єктів транспорту, а також екологічну, економічну, військову, пожежну, санітарну, інформаційну та інші види безпеки.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бесчастний В. М. Особливості реалізації державної політики України у сфері забезпечення безпеки на наземному транспорті. *Віче*. 2013. № 6. URL : <http://veche.kiev.ua/journal/3573/> (дата звернення: 10.12.2023).
2. Бойко М. Д. Право соціального забезпечення України : навч. посіб. Київ : Олан, 2004. 312 с.
3. Брагінський В. В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України. Державне управління: теорія і практика: електрон, наук. фах. вид. *Нац. акад. держ. упр. при Президентові України*. 2011. № 2. URL : <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf> (дата звернення: 10.12.2023).
4. Горбунов А. Политика Евросоюза по развитию транспортной инфраструктуры. *«Обозреватель-Observer»*. 2015. № 9. С. 43–51.
5. Господарський кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. № 436-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18, 19–20, 21–22. Ст. 144.
6. Гуржій Т. О. Актуальні проблеми державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху. Адміністративне право і процес : науково-практичний журнал. 2012. № 1 (1). URL : http://www.library.univ.kiev.ua/ukr/host/viking/db/ftp/univ/apip/apip_2012_01.pdf (дата звернення: 25.11.2023).
7. Гуржій Т. О. Актуальні проблеми державного прогнозування в сфері безпеки дорожнього руху. Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності : зб. наук. пр. ДЮІЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка. 2009. № 3. С. 68–73.
8. Гуржій Т. О. Безпека дорожнього руху як складова національної безпеки. Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Донецьк, 15 жовтня 2010 р.). Донецьк : Цифрова типографія, 2010. 406 с.
9. Денисюк С. Ф. Громадський контроль за правоохоронною діяльністю в Україні : адміністративно-правові засади : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2010. 380 с.

10. Директива 2009/40/ЄС Європейського Парламенту і Ради «Про перевірку технічного стану моторних транспортних засобів та їхніх причепів на придатність до експлуатування»: директива Європейського Парламенту і Ради від 06.05.2009 р. № 2009/40/ЄС. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_a24 (дата звернення: 05.12.2023).

11. ДТП під час війни – як діяти, щоб не ускладнювати рух URL : <https://www.autocentre.ua/ua/news/dtp-vo-vremya-voyny-kak-dejstvovat-chtobyne-uslozhnyat-dvizhenie-1389802.html> (дата звернення: 17.12.2023).

12. ДТП: огляд, статистика, причини та методи запобігання URL : <https://firtka.if.ua/view/dtp-ogliadstatistika-prichini-ta-metodi-zapobigannia> (дата звернення: 19.12.2023).

13. Загальна теорія держави і права (основні поняття, категорії, прав. конструкції та наук. концепції) : навч. посіб. / за ред. О. В. Зайчука, Н. М. Оніщенко. Київ : Юрінком Інтер, 2008. 400 с.

14. Законодавство України о транспорте. *Право и практика*. 2002. № 30. С. 3–117.

15. Затонацька Т. Г. Розвиток транспортного сектору економіки України: існуючий стан та європейський досвід. *Економіка: реалії часу*. 2015. № 1. С. 180–189.

16. Звіт Державного агентства автомобільних доріг України за 2017 рік. Київ, 2018. 23 с. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/17-civik-2018/zvit_2017/ukravtodor_%202017.pdf (дата звернення: 01.12.2023).

17. Зеркалов Д. В., Левковець П. Р., Мельниченко О. І., Дмитрієв О. М. Безпека руху автомобільного транспорту : Довідник. Київ : Основа, 2002. 360 с.

18. Знову зростає кількість ДТП: патрульна поліція посилить контроль за водіями URL : <https://www.pravda.com.ua/news/2022/04/23/7341598/> (дата звернення: 01.12.2023).

19. Кара Н. І. Сучасні тенденції розвитку ринку транспортних послуг : наук. вісн. НЛТУ України: зб. наук.-техн. пр. 2010. № 6. С. 214–221.

20. Карпенко О. О. Обґрунтування ефективності кластеризації

транспортно-логістичних підприємств. *Водний транспорт*. 2015. Вип. 2. С. 126–133.

21. Кашканов А. А., Грисюк О. В. Безпека руху автомобільного транспорту. Навчальний посібник. Вінниця : ВНТУ, 2005. 177 с.

22. Ковальов В. Г. Система забезпечення транспортної безпеки: теоретична інтерпретація. Публічне управління та митне адміністрування. 2017. № 2 (17). С. 204–213.

23. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7.12.1984 р. № 8073-Х. Відомості Верховної Ради Української РСР. 1984. № 51. Ст. 1122.

24. Кухарчик В. Г. Міжнародна торгівля транспортними послугами: сучасний стан. Економічні інновації: зб. наук. пр. Одеса: ІПРЕЕД НАН України. 2015. Вил. 39. С. 50–57.

25. Малиновський В. Я. Державне управління : навч. посіб. Луцьк : Волин. держ. ун-т ім. Лесі Українки, 2000. 558 с.

26. Никифорок О. І. Політика модернізації наземних транспортних систем України: автореф. дис. ... докт. екон. наук. / спец. 08.00.03. Київ, 2016. 40 с.

27. Новікова А. М. Правове регулювання ринку транспортних послуг вантажного автомобільного транспорту в ЄС та Україні. *Автошляховик України*. 2010. № 5. С. 8–12.

28. Павлюк А. В. Ідентифікація методів державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні. *Вісник НАДУ*. 2015. № 4. С. 78–86.

29. Пащенко Ю. Транспортная политика Украины. *Економіка України*. № 12. С. 38-43.

30. Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі : резолюція Генеральної Асамблеї ООН від 2 берез. 2010 р. № 64/255. URL: <https://undocs.org/ru/A/64/L.44/Rev.1>(дата звернення: 01.12.2023).

31. Погребницький М. Напрями розвитку транспортного комплексу та системи міжнародних перевезень: зб. наук. праць НАДУ при Президентіві України. 2016. № 1. С. 355–365.

32. Погребницький М. Л. Державне регулювання ринку транспортних послуг: автореф. дис... канд. наук держ. упр. : 25.00.02 ; Гуманітар. ун-т «Запоріж. ін-т держ. та муніцип. упр.». Запоріжжя, 2007. 20 с.

33. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення контролю за безпекою автомобільних перевезень вантажів і відповідальності за порушення правил дорожнього руху» від 13 трав. 2016 р. URL : <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=59087&pf35401=387842> (дата звернення: 11.12.2023).

34. Прийнято Закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо управління безпекою автомобільних доріг» URL : <https://www.rada.gov.ua/news/Novyny/182934.html> (дата звернення: 11.12.2023).

35. Про автомобільний транспорт : Закон України (зі змінами) від 23.02.2006 р. № 3492–IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2006. № 32. Ст. 273.

36. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу : проект Закону України від 17.05.2016 р. № 4683. URL : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=59136 (дата звернення: 11.12.2023).

37. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо приведення їх у відповідність із законодавством Європейського Союзу у сфері перевезення небезпечних вантажів : проект Закону України від 11.05.2016 р. № 4644. URL : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=59041 (дата звернення: 11.12.2023).

38. Про дорожній рух : закон України від 30.06.1993 р. № 3353–XII. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 19.12.2023).

39. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : постанова Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103 (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF> (дата звернення: 10.11.2023).

40. Про ліцензування видів господарської діяльності : Законі України від 02.03.2015 р. № 222-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 23. Ст. 158.

41. Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 41. Ст. 1852.

42. Про ратифікацію Протоколу про сталий транспорт до Рамкової конвенції про охорону та сталий розвиток Карпат : Закон України від 16.03.2016 р. № 1028-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2016. № 16. Ст. 165.

43. Про регулювання містобудівної діяльності : Закон України від 17.02.2011 р. № 3038-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 34. Ст. 343.

44. Про Рекомендації парламентських слухань на тему «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху» : постанова Верховної Ради України від 13.04.2016 р. № 1091-VIII. URL : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1091-19#n11> (дата звернення: 11.12.2023).

45. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p> (дата звернення: 11.12.2023).

46. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 р. № 481-р. Офіційний вісник України. 2017. № 59. Ст. 1808.

47. Публічний звіт Голови Державної служби України з безпеки на

транспорті Євгена Зборовського за 2022 р. URL : https://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Gromadkist/2023/publichnyu_zvit_2022_na_sayt.pdf (дата звернення: 23.12.2023).

48. Развадовський В. Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання) : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07 р. Харків : Національний ун-т внутр. справ, 2004.

49. Ремонт доріг в Україні буде з гарантією на 10 років – Омелян. Все, що треба знати сьогодні. URL : <https://ukr.segodnya.ua/economics/transport/remont-dorog-v-ukraine-budet-s-garantiey-na-10-let-omelyan-1064228.html> (дата звернення: 23.12.2023).

50. Реформа державного контролю за безпекою на транспорті. URL : <https://mtu.gov.ua/reforms/wp-content/uploads/MIU-Reform-Security-DSBT.pdf> (дата звернення 23.12.2023).

51. Роз'яснення Міністерства інфраструктури України для автоперевізників щодо габаритно-вагових норм вантажних перевезень. Єдиний вебпортал органів виконавчої влади України : URL : <https://www.kmu.gov.ua/ua/news/249032600> (дата звернення: 15.12.2023).

52. Сапронов О. Основні напрями забезпечення транспортної безпеки України. URL : <http://visnyk.academy.gov.ua/wp-content/uploads/2013/11/2009-4-14>. (дата звернення: 04.12.2023).

53. Собакаръ А. О. Сучасна парадигма транспортної безпеки: адміністративно-правовий аспект. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2016. № 3. С. 105–113.

54. Стан справ аварійності на транспорті в Україні за 2019 рік. Київ : Директорат з безпеки на транспорті Міністерства інфраструктури України, 2020. 134 с.

55. Статистика ДТП по Україні станом на 2023 рік URL : <https://opendatabot.ua/ru/analytics/dtp-causes-7-2023> (дата звернення: 10.12.2023).

56. Степанов О. В. Забезпечення транспортної безпеки. *Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка*. 2015. Вип. 156. С. 560–565.

57. Стукало А. В. Регулювання світового ринку транспортних послуг. Міжнародні транспортні організації. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2014. № 8. С. 32–35.

58. Тимчишин Т. М. Адміністративно-правові засоби забезпечення транспортної безпеки Національною поліцією. *Молодий вчений*. 2019. № 2 (66). С. 596–600.

59. Типове положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях – міністерство – підприємство) : наказ Міністерства транспорту України від 12.11.2003 р. № 877. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0877361-03> (дата звернення: 19.12.2023).

60. Уварова О. О. Принципи права у правозастосуванні : загально-теоретична характеристика : монографія. Харків : Друкарня Мадрид, 2012. 196 с.

61. Фердман Г. Державна політика України в сфері забезпечення транспортної безпеки URL : <http://www.baltijapublishing.lv/omp/index.php/bp/catalog/view/32/625/1302-1> (дата звернення: 04.12.2023).

62. Халецька А. А. Удосконалення державного регулювання розвитку транспортного забезпечення в контексті спрощення процедур зовнішньої торгівлі. *Державне управління та місцеве самоврядування*. 2015. № 3. С. 199–206.

63. Щодо удосконалення механізмів розвитку дорожньої галузі в контексті реалізації реформи державного управління автомобільними дорогами : аналіт. записка. Національний інститут стратегічних досліджень : URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1661/> (дата звернення: 12.12.2023).

64. European Green Deal. The European Commission's priorities. 6Commission priorities for 2019-24. An official website of the European Union.

URL : <https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024> (дата звернення: 05.12.2023).

65. Sustainable and Smart Mobility Strategy - putting European transport on track for the future. Communication from the commission to the European parliament, the council, the european economic and social committee and the committee of the regions. European commission, Brussels, 2020. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CQM:2020:789:FIN> (дата звернення: 05.12.2023).

66. Territorial Agenda 2030. URL : <https://territorialagenda.eu/> (дата звернення: 05.12.2023).