

ським процесами з'явився інститут апеляційного оскарження рішень, у нашому випадку – у справах про адміністративні правопорушення, що створює умови для підвищення рівня законності притягнення до адміністративної відповідальності та є запорукою ефективної реалізації правового статусу потерпілого та особи, що притягується до адміністративної відповідальності, як учасників такого процесу.

Бібліографічні посилання:

1. *Голосніченко І.П., Стахурський М.Ф.* Адміністративний процес: Навч. посіб. / За заг. ред. д-ра юрид. наук, проф. І.П. Голосніченка. – К., 2003.
2. *Гнатюк С.С.* Стадії провадження у справах про адміністративні проступки: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Львів, 2010..
3. *Гусаров С.М.* Адміністративно-юрисдикційна діяльність органів внутрішніх справ: Автореферат дис. ... д-ра юрид. наук. – К., 2009.
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 р., № 8073-X // ВВР УРСР. – 1984. – № 51. – С. 1122.
5. Положення про порядок роботи зі зверненнями громадян і організації їх особистого прийому в системі Міністерства внутрішніх справ України: Затв. наказом МВС України № 1177 від 10.10.2004 р. // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 43. – Ст. 2853.
6. Про звернення громадян: Закон України від 2 жовтня 1996 р. № 393/96-ВР // ВВР. – 1996. – № 47. – Ст. 256.
7. Про деякі питання перегляду постанов судів у справах про адміністративні правопорушення: Постанова Пленуму Верховного Суду України від 5 грудня 2003 р. № 10 // Судова практика у справах про адміністративні правопорушення (2003–2005 рр.) / За заг. ред. В.Т. Маляренка. – К., 2006.
8. Про внесення змін та доповнень до Кодексу України про адміністративні правопорушення: Закон України № 586-VI від 24.09.2008.

Надійшла до редакції 18.11.2011

А.О. Собакарь

кандидат юридичних наук, доцент
(Донецький юридичний інститут МВС України)

УДК 342.922

ФОРМИ ТА МЕТОДИ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Висвітлено стан та особливості реалізації державної політики України у сфері безпеки дорожнього руху. Проаналізовано основні форми та методи реалізації державної політики у цій сфері та запропоновано пріоритетні напрямки щодо її удосконалення.

Ключові слова: безпека, дорожній рух, державна політика, форма, метод, державне управління.

Рассматриваются состояние и особенности реализации государственной политики Украины в сфере безопасности дорожного движения. Анализируются основные формы и методы реализации государственной политики в этой сфере и предлагаются приори-

тетные направления ее усовершенствования.

Ключевые слова: *безопасность, дорожное движение, государственная политика, форма, метод, государственное управление.*

In the article the state and features of realization of public policy of Ukraine is reflected in the field of safety of travelling motion. Basic forms and methods of realization of public policy are analysed in this sphere and priority directions are offered in relation to its improvement.

Keywords: *safety, travelling motion, public policy, form, method, state administration.*

Постановка проблеми. На загальнодержавному рівні вплив на ті чи інші суспільні відносини завжди характеризується централізацією й імперативністю методів регулювання, при цьому розподіл окремих напрямів реалізації функцій держави відбувається шляхом розроблення й упровадження єдиної політики у відповідній сфері. Такими сферами державної політики є зовнішньополітична та внутрішньополітична [1, с. 81], які зумовлюють існування одна одної, проте саме в останній існує чимало різних аспектів громадського життя, що потребують особливої уваги державних органів задля належної реалізації заходів і дії механізмів, за допомогою яких влада справляє як правозабезпечувальний, так і правоохоронний вплив.

Аналіз публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Важливий науковий внесок у дослідження проблеми управління адміністративно-політичною діяльністю держави загалом зробили такі вітчизняні вчені, як В.Б. Авер'янов, О.М. Бандурка, Ю.П. Битяк, В.Т. Білоус, С.В. Ківалов, В.К. Колпаков, А.Т. Комзюк, О.В. Кузьменко, Н.Р. Нижник, С.Г. Стеценко, В.О. Шамрай, В.К. Шкарупа та ін. Окремі аспекти проблематики забезпечення безпеки дорожнього руху досліджували А.В. Гаркуша, Т.О. Гуржій, М.М. Долгополова, О.В. Домашенко, В.В. Доненко, В.А. Мисливий, О.Ю. Салманова, В.Й. Развадовський та інші вчені. Водночас їх увага здебільшого була зосереджена на аналізові теоретико-правових питань нормотворчої діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, організації контролю та нагляду, застосування заходів адміністративного примусу до учасників дорожнього руху за порушення встановлених правил та, незважаючи на активізацію наукових досліджень, багато питань у цій сфері залишаються ще дискусійними. Це стосується насамперед державної політики України у сфері безпеки дорожнього руху, з притаманними їй формами і методами, що є недостатньо вивченим напрямом наукового пошуку.

Отже, досліджуючи форми та методи реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, найбільш доцільним, на нашу думку, вбачається подальше розроблення основних напрямів наукового пошуку, запропонованих В.В. Доненком [2, с. 106], та їх послідовне обґрунтування, а саме: надання характеристики онтологічного та

гносеологічного вимірів державної політики як засобу забезпечення безпеки дорожнього руху; обґрунтування доцільності розроблення стратегії державної політики у сфері дорожнього руху як складової національної безпеки; формулювання концептуальних засад теорії забезпечення безпеки дорожнього руху та її адміністративно-правової складової з тим, щоб на цій підставі найбільш обґрунтовано розкрити сутність і зміст застосовуваних у цій сфері форм і методів.

Виклад основного матеріалу дослідження. У вітчизняній правовій системі відсутній окремий нормативно-правовий акт, який було б присвячено визначенню сутності і напрямів державної політики у різних сферах, зокрема, й у сфері дорожнього руху. Як справедливо констатує О.Л. Міленін, в Україні поки що не вироблено єдиної державної політики гарантування безпеки дорожнього руху, спостерігається брак системності думок, ідей, понять та струнких теоретичних концепцій [3, с. 4].

У руслі нашого дослідження необхідним є насамперед з'ясування сутності державної політики у сфері безпеки дорожнього руху з метою відокремлення її від інших компонент, що становлять державно-владну діяльність: ідеології, управління, правового регулювання тощо.

Слово «політика» у перекладі з грецької означає державну діяльність, під якою розуміють сферу життєдіяльності суспільства, систему відповідних відносин, взаємодію різних верств населення (націй, класів, соціальних груп), а також і держав [4, с. 260]. Суперечка про політику, її роль і значення для всіх і кожного триває вже не одне століття й підтверджує те, що політика – це дієвий, перевірений часом засіб здійснення державної влади з метою запобігання катастрофічному розвалу суспільства.

У загальному розумінні термін «політика» означає діяльність органів державної влади і управління, що відображає суспільний лад і економічну структуру країни, а також діяльність громадських класів, партій тощо, класових організацій, громадських угруповань, яка визначається їх інтересами та цілями. Цим поняттям охоплюються також питання і події суспільного та державного життя [5, с. 478]. Політика держави у тій чи іншій сфері завжди враховує й певну ідеологію, засновану на відповідних засадах залежно від її особливостей та напрямів. Однією з таких окремих сфер упровадження діяльності владних структур є державна політика у сфері безпеки дорожнього руху, що включає й застосування специфічних форм і методів її практичної реалізації.

Держава розробляє відповідну політику та впливає на стан суспільних відносин шляхом їх правового регулювання, створення умов для практичної реалізації правових приписів для забезпечення умов охорони та захисту права. Так, багатоаспектні питання забезпечення безпеки дорожнього руху на сьогодні врегульовано широким колом нормативно-правових актів, серед яких Конституція України, закони та міжнародні договори України, укази Президента України, постано-

ви та розпорядження Уряду, акти центральних органів виконавчої влади, місцевих державних адміністрацій і місцевих рад та інші акти національного законодавства.

Наведене дає підстави зазначити стратегічний характер державної політики у сфері безпеки дорожнього руху. Такий характер державної політики виявляється вже на етапі її розроблення з урахуванням перспектив здійснення, оскільки потребує детального аналізу інформації про стан запобігання дорожньому травматизму взагалі, попередження дорожньо-транспортних пригод, усунення чинників, що на це впливають, а також ефективності діяльності суб'єктів владних повноважень у виконанні покладених на них завдань у цій сфері. Разом із тим, протягом періоду, на який було розроблено ті чи інші загальнодержавні програмні документи, завжди постають нові пріоритети й визначаються нові завдання, що є підсумком оцінки ефективності реалізації державної політики, а оцінка виконання цих пріоритетних завдань має сприяти чіткому визначенню перспектив на майбутнє.

Основні напрями, принципи, реалізація яких ґрунтується на відповідних (переважно адміністративно-правових) формах і методах, розосереджено у змісті різноманітних за сферою регулювання та юридичною силою нормативних актів. Крім того, слід зазначити й постійну динаміку у здійсненні правового регулювання сфери безпеки дорожнього руху, про що свідчить внесення змін і доповнень до норм численних законодавчих актів. Характеризуючи генезу правовідносин на автомобільному транспорті слід констатувати, що вітчизняне законодавство вже давно не зазнавало таких комплексних і масштабних перетворень, які стосувалися б стількох аспектів дорожнього руху [6, с. 90]. На нашу думку, цей стан справ зумовлений такими чинниками, як стрімке зростання темпів розвитку автомобільного комплексу, дорожнього господарства, будівництва та іншими наслідками прогресивних перетворень у державі та в житті суспільства. Усе це, своєю чергою, позначається й на розвиткові системи безпеки дорожнього руху та неодмінно зумовлює необхідність створення дієвих і таких, що відповідають вимогам часу, систем і структур для підтримання належного порядку на шляхах сполучення.

Визначення форм і методів державної політики України у сфері безпеки дорожнього руху потребує звернення до основних засад і напрямів регулюючого (управлінського) впливу владних структур у цій сфері. Тобто йтиметься про особливості державного управління в цій сфері.

Державне управління у сфері дорожнього руху та його безпеки, як це зафіксовано у ст. 3 Закону України «Про дорожній рух», здійснюється Кабінетом Міністрів України, спеціально уповноваженими на це центральними органами виконавчої влади, органами виконавчої влади в Автономній Республіці Крим, місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування. Забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні покладається на Державну автомобільну інспекцію (далі – Державтоінспекція Міністерства внутрішніх справ

України), яка входить до системи органів Міністерства внутрішніх справ України [7]. У напрямі забезпечення безпеки дорожнього руху Державна автомобільна інспекція, своєю чергою, має сукупність відповідних підрозділів дорожньо-патрульної служби, дорожнього нагляду, реєстраційно-екзаменаційної роботи, технічного нагляду, розшуку транспортних засобів, пропаганди і агітації з безпеки дорожнього руху тощо.

Конкретизуючи поняття сфери безпеки дорожнього руху як пряму державного управління, з цього питання слід погодитися з думкою В.Й. Развадовського, який зазначає, що безпеку дорожнього руху слід розуміти через захист життя, прав і свобод, безпечне переміщення [8, с. 45]. Таке розуміння передбачає: по-перше, що державні органи, уповноважені на забезпечення реалізації права на безпечний дорожній рух, повинні запобігати, припиняти та не допускати дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП); по-друге, така спрямованість діяльності означає необхідність забезпечення координації у застосуванні різних засобів організаційно-правового характеру, серед яких пріоритетними є: раціональна структурна побудова системи уповноважених державних органів, створення можливостей для адекватного реагування таких органів, їх посадових осіб на ДТП; сучасне інформаційне забезпечення діяльності таких органів; дотримання законності в процесі застосування заходів адміністративного примусу, адміністративно-попереджувальних заходів, адміністративних стягнень [6, с. 45].

Щодо сутності форм реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, то з цього питання у вітчизняній адміністративно-правовій теорії напевно чи можна констатувати єдність у поглядах фахівців щодо визначення його сутності. Тому найбільш доцільно виходити із широкого розуміння сутності терміна «форма державного управління» загалом та взяти за основу визначення, котре пропонує Т.О. Коломоєць, визначаючи це поняття як зовнішньо виражену дію, волевиявлення виконавчо-розпорядчого органу (посадової особи), здійснене у межах режиму законності та його компетенції для досягнення управлінської мети – вираження у зовнішньому вигляді конкретних дій державних органів, їх структурних підрозділів і посадових осіб, як здійснюються у процесі виконавчої діяльності і спрямовані на реалізацію функцій управління [9, с. 119]. На підставі наведеного можна твердити, що форма реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху постає органічною складовою, зовнішнім вираженням управлінського впливу, хоча й водночас – і одним із найбільш складних для практичної реалізації напрямів державної політики загалом. При цьому, якщо застосовувати напрацьований наукою адміністративного права методологічний підхід до поділу форм державного управління на правові і неправові, а також структурні та процесуальні [9, с. 120], до визначення тих форм, у яких реалізовується державна політика у сфері безпеки дорожнього руху, то найбільш поширеною слід виділити саме правоохоронну форму. Так, правоохоронна діяль-

ність спрямовується на захист (охорону, забезпечення, гарантування) врегульованих нормами національного права відносин управлінського характеру між державою та учасниками дорожнього руху, а її сутність зумовлена призначенням, що полягає у практичному здійсненні уповноваженими особами виконавчо-розпорядчих повноважень у межах виконання функцій відповідного державного органу у сфері безпеки дорожнього руху: регулятивної, охоронної, а також виховної.

Розглядаючи безпеку дорожнього руху як складову національної безпеки, слід навести положення Закону України «Про основи національної безпеки України», яким поняття «національна безпека» визначається через захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави, за якої забезпечується сталий розвиток суспільства, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних та потенційних загроз національним інтересам [10]. Стосовно співвідношення сфер національної безпеки та безпеки дорожнього руху, слід також погодитися із твердженням І.В. Кременовської про те, що поняття «сфера національної безпеки» розглядається як коло завдань, покладених на суб'єктів забезпечення національної безпеки у певній окремій галузі державної та суспільної діяльності, котре характеризується спільною метою та виконується відповідно до напрямів реалізації державної політики національної безпеки [11, с. 61]. Наведене повною мірою стосується і сфери безпеки дорожнього руху. Тому необхідною умовою забезпечення дієздатності суб'єктів державної влади у цій сфері є розроблення на основі положень державної політики національної безпеки конкретних програмних документів щодо практичної реалізації відповідних заходів у напрямі, серед інших, і безпеки дорожнього руху, з чітким визначенням відповідного кола державних органів через розподіл їх функцій і повноважень як між гілками влади, так і між окремими органами і структурами, що, у свою чергу, повинне забезпечувати збалансованість політичних та управлінських повноважень, компетенції та відповідальності, регламентації правових та організаційних засад діяльності.

Безперечно, оптимальна організація скоординованої діяльності керівних органів держави, на які покладається розроблення основних напрямів реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, має слугувати найбільш ефективному застосуванню відповідних управлінських форм для досягнення керованості цієї сфери. На цій підставі є можливим перейти до визначення особливостей методів реалізації державної політики в цій сфері.

Термін «метод» у загальноприйнятому розумінні означає спосіб чи прийом здійснення чого-небудь, засіб досягнення поставленої мети. Відповідно до цього, методи державного управління – це сукупність засобів здійснення управлінських функцій держави, впливу суб'єктів державного управління на об'єкти [6, с. 121]. Як зазначає Ю.П. Битяк, традиційно управлінські методи поділяються на загальні та спеціальні. До загальних методів, як правило, належать методи пе-

реконання та примусу, адміністративного та економічного впливу, нагляду та контролю, прямого та непрямого впливу, регулювання, керівництва та управління [12, с. 165-166]. Аналіз особливостей державної політики у сфері безпеки дорожнього руху дозволяє висновувати, що практично всі загальні методи застосовуються і в управлінні зазначеною сферою.

Крім того, застосування методів впливу на стан безпеки дорожнього руху має здійснюватися з урахуванням його характерних рис, до яких, за визначенням В.Й. Развадовського, належать такі: об'єктивність, що зумовлено розвитком суспільства і наявністю потреби у просторовому переміщенні; у процесі дорожнього руху зайнята абсолютна більшість населення і тому він є соціальним; соціальний характер дорожнього руху обумовлюється й тим, що в процесі його реалізуються політичні, економічні та культурні інтереси держави і суспільства в цілому; вольовий характер; як і будь-яка колективна діяльність людей, має бути і є керованим процесом [8, с. 47].

Так, по-перше, методи переконання та примусу покладено до основи у регулюванні адміністративно-деліктних відносин у сфері безпеки дорожнього руху, що передбачає застосування до його учасників відповідних заходів впливу. При цьому слід зазначити перевагу (примат) саме примусових заходів, про що свідчить закріплення у нормах законодавства України про адміністративні правопорушення заходів адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. На нашу думку, потреби сучасності визначають необхідність досягнення значно більшої збалансованості у застосуванні заходів переконання та примусу для впливу на поведінку учасників правовідносин у сфері безпеки дорожнього руху, оскільки на сьогодні навряд чи можна твердити про широке застосування заходів заохочення, стимулювання та створення умов для правомірної поведінки учасників дорожнього руху. Тому щодо ролі зазначених методів переконання слід підтримати позицію В.Ф. Дьяченка, котрий наголошує, що на основі єдності їх з політикою та політичною владою здійснюється напрацювання заохочувальних ідей тривалого характеру, організовується прийняття й реалізація спеціального заохочувального законодавства, створюються й удосконалюються механізми заохочувально-правового регулювання та забезпечується органічний взаємозв'язок заохочувально-правових норм і соціально активної поведінки громадян [13, с. 55]. Отже, більш широке застосування методів переконання як під час розроблення, так і у процесі практичної реалізації напрямів державної політики у сфері безпеки дорожнього руху має слугувати основним орієнтиром у діяльності уповноважених органів держави (Уряду, міністерств та інших центральних органів виконавчої влади) та суб'єктів суспільства на досягнення визначених нею цілей.

По-друге, адміністративний і економічний вплив у зазначеній сфері характеризується застосуванням переважно імперативних засо-

бів організації узгодженого втілення у життя основних напрямів державної політики у сфері безпеки дорожнього руху. З цього питання також цілком переконливою є теза Т.О. Коломоєць про те, що економічні та адміністративні методи державного управління засновані на переконанні [9, с. 126].

По-третє, на особливу увагу, з наукової та практичної точок зору, заслуговує зміст методів регулювання, керівництва та управління. Так, проаналізований вище стан нормативно-правового врегулювання суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху дає підстави твердити, що метод регулювання, закладений до основи державної політики у цій сфері, знаходить своє втілення у визначенні основних цілей, напрямів, пріоритетів, які фіксуються у нормативних приписах актів національного законодавства (законах, указах Президента України, актах Кабінету Міністрів України та інших державних органів і органів місцевого самоврядування), де дістають розвитку щодо встановлення шляхів, способів і термінів їх досягнення, із зазначенням суб'єктів, відповідальних за ці напрями діяльності.

Метод керівництва в реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху передбачає вжиття заходів щодо практичного впровадження в життя її основних засад, стандартів і принципів відповідними суб'єктами владних повноважень у цій сфері та шляхом імперативного впливу вищих органів у цій ієрархії на підпорядковані, а також у поєднанні зі здійсненням наглядових функцій (прокурорського нагляду) і різних форм контрольної діяльності. Своєю чергою, управління у сфері безпеки дорожнього руху, що ґрунтується на загальних засадах державного управління, передбачає саме прямий систематичний вплив з боку Кабінету Міністрів України, спеціально уповноважених на це центральних органів виконавчої влади, органів виконавчої влади в Автономній Республіці Крим, місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування – суб'єктів, визначених законодавством про дорожній рух, на об'єкт управління – стан безпеки дорожнього руху.

Загалом державна політика України у сфері безпеки дорожнього руху ґрунтується на ідеологічних засадах (гарантіях), котрі передбачають створення у суспільстві належного рівня обізнаності населення з питань правил дорожнього руху, заснованій на повазі до закону, на внутрішній згоді людей із нормативними приписами. До основних умов ефективної реалізації державної політики у цій сфері належать широке пропагування серед громадян правових знань, створення звички, внутрішньої потреби дотримуватися правил, норм, а також стандартів, якими врегульовано поведінку учасників дорожнього 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.

Висновок. Підсумовуючи наведене стосовно форм і методів реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, слід за-

значити, що найбільш широкими повноваженнями щодо їх застосування серед інших державних структур наділяються органи і підрозділи Міністерства внутрішніх справ України. Як підкреслює з цього питання В.В. Доненко, перед МВС стоїть завдання побудувати такі відносини із суспільством, коли окремі необхідні форми і методи правозастосовної діяльності могли б забезпечувати дотримання загальноприйнятих стандартів правомірної поведінки. До таких методів можна віднести застосування заходів адміністративного примусу (попереджувальні заходи, заходи припинення, адміністративні стягнення); зокрема, у сфері дорожнього руху це – зупинка та огляд транспортного засобу, адміністративне затримання та доставлення правопорушника, застосування вогнепальної зброї, спеціальних засобів, заходів фізичного впливу тощо. Прозора для суспільства законодавча регламентація цих форм та методів надасть їм легітимного характеру [2, с. 107].

Державна політика у сфері безпеки дорожнього руху, з притаманними їй формами та методами реалізації постає як водночас і процес, і результат науково обґрунтованої та системно організованої діяльності керівних органів держави та органів місцевого самоврядування щодо створення й удосконалення ефективних і дієвих механізмів правового регулювання з наступним втіленням у життя основних засад організації впорядкованості державного руху. Вона охоплює заходи не лише правового, але й соціального, медичного, культурного, економічного та іншого характеру, та внаслідок цього передбачає участь в її практичній реалізації широкого кола суб'єктів – центральних і галузевих органів виконавчої влади, закладів освіти, охорони здоров'я, правоохоронних органів та органів місцевого самоврядування.

Політика у сфері безпеки дорожнього руху, незважаючи на її розосередженість у багатьох нормативно-правових актах і наявність окремих практичних проблем правозастосування, є одним із напрямів загальної політики державної у внутрішньополітичній сфері. Таким чином, можна з певною долею впевненості твердити, що у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху політика постає своєрідним складним мистецтвом спільного існування його учасників і держави.

Бібліографічні посилання

1. *Панов М.І., Герасіна Л.М., Данільян О.Г.* та ін. Проблеми модернізації політичних систем сучасності: Монографія / Л.М. Герасіна (заг. ред.), О.Г. Данільян (заг. ред.). – Харків, 2008.
2. *Доненко В.В.* Основні напрями наукового аналізу проблем безпеки дорожнього руху // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. – 2006. – № 3. – С. 101-109.
3. *Міленін О.Л.* Правосвідомість учасників дорожнього руху: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Харків, 2001.
4. *Ситник Г.П., Олуйко В.М., Вавринчук М.П.* Національна безпека України: теорія і практика: Навч. посібник. – К., 2007.
5. *Ожегов С.И.* Словарь русского языка: Ок. 57 000 слов / Под ред. чл.-корр. АН СССР Н.Ю. Шведовой. – 18-е изд., стереотип. – М., 1989.
6. *Гуржій Т.* Актуальні проблеми законодавчого регулювання адміністративно-

деліктних відносин у сфері безпеки дорожнього руху // Право України. – 2009. – № 3. – С. 90-94.

7. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. за № 3353-ХІІ // ВВР. – 1993. – № 31. – Ст. 338.

8. *Развадовський В.Й.* Адаптація системи державного управління безпекою дорожнього руху до європейських норм і стандартів // Вісник Одеського ін-ту внутр. справ. – 2004. – № 1. – С. 45-48.

9. Адміністративне право України: Підруч. / За заг. ред. Т.О. Коломоець. – К., 2010.

10. Про основи національної безпеки України: Закон України від 19 червня 2003 р. № 964-ІV // ВВР. – 2003. – № 39. – Ст. 351.

11. *Кременовська І.В.* Правові та організаційні засади діяльності суб'єктів виконавчої влади у сфері забезпечення національної безпеки України: Дис. ... канд. юрид. наук. – Ірпінь, 2010.

12. *Битяк Ю.П.* Административное право Украины: Учебник для студентов высш. уч. заведений юрид. спец. / Под ред. проф. Ю.П. Битяка. – Харьков, 2003.

13. *Дьяченко В.Ф.* Поощрительно-правовая политика как объект юридического исследования // Правовая политика и правовая жизнь. – 2006. – № 4. – С. 53-57.

Надійшла до редакції 28.11.2011

О.О. Буцьких

здобувач

(Дніпропетровський державний
університет внутрішніх справ)

УДК 342.95

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА АДМІНІСТРАТИВНО-ПРОЦЕСУАЛЬНОГО СТАТУСУ УЧАСНИКІВ ПРОВАДЖЕННЯ У СПРАВАХ ЩОДО ПЕРЕГЛЯДУ РІШЕНЬ ЗА НОВОВІЯВЛЕНИМИ ОБСТАВИНАМИ В АДМІНІСТРАТИВНОМУ СУДОЧИНСТВІ УКРАЇНИ

Стаття присвячена загальній характеристиці суб'єктного складу перегляду рішень за нововиявленими обставинами у адміністративному судочинстві України.

Ключові слова: перегляд рішень за нововиявленими обставинами, підставами для перегляду судового рішення за нововиявленими обставинами, суб'єкт судово-процесуальних відносин, суб'єкт адміністративного судочинства, позивач, відповідач, представники сторін по справі, треті особи з самостійними вимогами та треті особи без самостійних вимог, представництво в адміністративному процесі.

Стаття посвящена общей характеристике субъектного состава пересмотра решений по нововьявленным обстоятельствам в административном судопроизводстве Украины.

Ключевые слова: пересмотр решений по нововьявленным обстоятельствам, основания для пересмотра судебного ре-