



13. Луць Л.А. Перспективи становлення судового прецеденту як джерела права України / Л.А. Луць // Вісник центру суддівських студій. – 2006. – № 6. – С. 9–12.
14. Майданик Р.А. Місце судового прецеденту в системі джерел українського права / Р.А. Майданик [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://westudents.com.ua/glavy/72119-mstse-sudovogo-pretsedentu-v-sistem-djerel-ukranskogo-prava.html>
15. Нікітчук І. Прецедент у цивільно-правових відносинах України / І. Нікітчук // Юридичний журнал. – 2004. – № 11(29). – С. 83–92.
16. Бардаченко Л. Медіація в Україні: практика застосування світових тенденцій / Л. Бардаченко / Правовий тиждень. – 2010. – № 1–2. – С. 179–180. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://wwwv.legalweekly.com.ua/article/?uid=1677>.
17. Погребняк С. Вплив судової практики на юридичні акти в романо-германській правовій сім'ї / С. Погребняк // Вісник академії правових наук України. – 2003. – № 4 (35). – С. 92–99.
18. Савенко М. Роль практики Європейського суду з прав людини у конституційному судочинстві України / М. Савенко // Вісник Конституційного Суду України. – 2005. – № 6. – С. 51–55.
19. Судова практика як джерело права / Бібліотека електронних підручників [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://e-pidruchniki.com/content/739_42Sydova_praktika_yak_dжерело_prava.html
20. Боботов С.В. Нормообразующая функция судебной практики / Судебная система России: Учеб. пособие / С.В. Боботов. – М.: Дело, 2000. – 234 с.
21. Хорошковська Д. Ю. Роль судової практики в системі джерел права України: теоретико-правове дослідження: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01 «Теорія та історія держави і права; історія політичних і правових вчень» / Інститут законодавства Верховної Ради України; Д.Ю. Хорошковська. – К., 2006. – 20 с.
22. Вопленко Н.Н. Источники и формы права / Н.Н. Вопленко. – Волгогр. гос. ун-т. – Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2004. – 102 с.
23. Венгерова А.Б. Теория государства и права [Текст]: учебник для вузов / А.Б. Венгерова. – М.: Проспект, 2014. – 568 с.

УДК 342.9

СУБ'ЄКТИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН У СФЕРІ МУНІЦИПАЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Малишко Д.В., аспірант
кафедри адміністративного і господарського права
юридичного факультету
Запорізький національний університет

У статті досліджено проблему суб'єктів адміністративно-правового регулювання муніципального транспорту. З'ясовано, що такі суб'єкти є, в першу чергу, спеціалізованими підрозділами виконавчих комітетів місцевих рад і місцевих державних адміністрацій, а також їхніх посадових осіб. Встановлено, що функціонально їх виокремлюють за ознакою здійснення цілеспрямованого організовуючого впливу на суспільні відносини в сфері муніципального транспорту за допомогою правових та інших засобів адміністративного права з метою забезпечення належної якості перевезень пасажирів і вантажів транспортними засобами (приватної або комунальної власності) в межах однієї і/або декількох суміжних адміністративно-територіальних одиниць. До таких суб'єктів належать: центральний орган публічної влади у сфері транспортних відносин; базові муніципальні органи, які виконують основні і супутні функції у сфері муніципального транспорту – виконавчі комітети місцевих рад (їхні управління, відділи) і місцеві державні адміністрації; спеціально уповноважені державні органи, які забезпечують безпеку учасників дорожнього руху за участю вказаного транспорту; органи державної влади загальної компетенції: найвищі, центральні, центральні органи правоохоронного спрямування і/або з адміністративно-юрисдикційними функціями. Уся діяльність цих суб'єктів у підсумку спрямована на досягнення єдиної мети – створення самодостатньої системи муніципального транспорту, який відповідає найвищим стандартам потреб мешканців, підприємців і гостей населених пунктів України.

Ключові слова: адміністративно-правове регулювання, виконавчий комітет, місцева рада, муніципальний транспорт, основні функції, пасажирів, перевезення, супутні функції, транспортні послуги.

В статье исследована проблема субъектов административно-правового регулирования муниципального транспорта. Выяснено, что такие субъекты представляют собой, в первую очередь, специализированные подразделения исполнительных комитетов местных советов и местных государственных администраций, а также их должностных лиц. Установлено, что функционально их выделяют по признаку осуществления целенаправленного организующего воздействия на общественные отношения в сфере муниципального транспорта с помощью правовых и других мер административного права с целью обеспечения надлежащего качества перевозок пассажиров и грузов транспортными средствами (коммунальной или частной собственности) в пределах одной и/или нескольких смежных административно-территориальных единиц. К таким субъектам относятся: центральный орган публичной власти в сфере транспортных отношений; базовые муниципальные органы, которые выполняют основные и сопутствующие функции в сфере муниципального транспорта – исполнительные комитеты местных советов (их управления, отделы) и местные государственные администрации; специально уполномоченные государственные органы государства, обеспечивающие безопасность участников дорожного движения с участием указанного транспорта; органы государственной власти общей компетенции: высшие, центральные, центральные органы правоохранительной направленности и/или с администра-

тивно-юрисдикційними функціями. Вся діяльність цих суб'єктів в итоге направлена на досягнення єдиної цілі – створення самодостаточної системи муніципального транспорту, який відповідає самим високим стандартам потребностей жителів, підприємців і гостей населених пунктів України.

Ключові слова: адміністративно-правове регулювання, виконавчий комітет, місний совет, муніципальний транспорт, основні функції, пасажирів, перевезення, супутні функції, транспортні послуги.

Malishko D.V. THE SUBJECTS OF THE ADMINISTRATIVE LEGAL REGULATION OF RELATIONS IN THE MUNICIPAL TRANSPORT FIELD IN UKRAINE

The article reveals the subjects of administrative legal regulation of relations in the municipal transport field. This functions referred to the priorities of the state policy, since the content of these relations aimed at meeting the needs of the population in transport services. More over local authorities should ensure access to skilled labor, transport and communications infrastructure, arrange to provide all facilities required to attract and retain highly skilled human capital. Achieving this goal, among other things involves first finding out regulation of administrative legal regulation of municipal transport and their areas of responsibility. The administrative legal regulation of municipal transport is municipal governments and public authorities, their officials and subordinate institutions that focused organizing influence on social relations in the field of municipal transport through legal and other means of administrative law to ensure the rights and freedoms of individuals and legal entities, namely the proper quality of passenger and cargo municipal vehicles within one and/or several adjacent administrative units, and obtaining this positive result as possible in specific historical conditions of civilized development. These subjects include: 1) the central public authorities in transport relations – Ukrainian Ministry of Infrastructure; 2) basic municipal bodies that perform basic and related functions in municipal transport – executive committees of local councils (their departments, divisions) and local state administrations; 3) specially authorized state bodies which specialize in certain areas of relations in the field of municipal transport, namely: ensuring the safety of road users involving municipal transport – State Inspectorate of Ukraine on security in land transport and patrol police; 4) civil open society and social groups; 5) bodies of state power of general competence: a) the highest – the Verkhovna Rada of Ukraine and its Committee on Transport, the President of Ukraine, the Cabinet of Ministers of Ukraine; b) the central – Ministry of Finance of Ukraine, Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine and others; c) the central bodies of state which focus of law enforcement and / or they have administrative jurisdictional functions – The Antimonopoly Committee of Ukraine, the State Financial Inspection, the State Fiscal Service, the State Environmental Inspectorate and others. As a result, it is proved, local councils and their executive committees and chairman should ensure formation in municipal transport full of combined transport systems. This level must afford the municipal transport self-sufficient that does not need help from the central public authorities.

Key words: administrative legal regulation, municipal transport, executive committee, local council, municipal transport, main function, passengers, transportation, attendant functions, transport services.

Постановка проблеми. Адміністративно-правове (далі – АП) регулювання муніципальних транспортних відносин зараховуємо до пріоритетних напрямків політики держави, оскільки зміст цих відносин спрямований на задоволення потреб населення у транспортних послугах. Ці потреби існують у всіх громадян і мають постійний характер, кожен щоденно користується транспортом для переміщення в межах свого населеного пункту і/або області (АРК). Надання споживачам транспортних пасажирських послуг за місцем (регіоном) проживання сприяє, перш за все, своєчасному виконанню кожним своєї економічної (трудової) функції, а також досягненню інших цілей особистого і/або громадського змісту. Врахуємо, що складність задоволення потреб населення у транспортних послугах обумовлена різноманітністю природи як самих громадян (малолітнім чи літнім віком, вагітністю, станом здоров'я), так і завдань, які вони вирішують. Наприклад, комусь треба швидко дістатися місця призначення і комфорт поїздки набуває другорядного значення, а іншому – навпаки. Водночас пам'ятаємо, що транспортні підприємства муніципальної влади не тільки можуть, але й повинні не лише здійснювати перевезення пасажирів, забезпечувати комфорт і доступність таких послуг, а отримувати прибуток від

налагодження відмінних логістичних маршрутів перевезення вантажів. Зважимо також, що доступні транспортні послуги й зручна інфраструктура приваблюють туристів, інвестиції, тобто виступають в ролі економічного мультиплікатора. Враховуючи зазначене, політико-правова актуальність теми нашої роботи не викликає сумнівів. Зрозуміти концептуально, проаналізувати деталі суб'єктного складу успішного, повноцінного адміністративно-правового регулювання муніципального транспорту (англійською – public transport, municipal passenger transport; далі – МТ) в Україні стає нашим важливим завданням.

Мета статті – визначити суб'єкти АП регулювання відносин у сфері муніципального транспорту в Україні та окреслити зміст їхньої участі у такому регулюванні.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. На рівні правової доктрини порушеним у цій статті питанням приділено чимало уваги. У підручниках з транспортного права В. Ермолаєва, Ю. Маковського, А. Новосельцева, О. Сівакова докладного висвітлення набули питання правового регулювання роботи окремих видів транспорту, а у роботах В. Єгізарова – договори перевезення вантажів і пасажирів, К. Плужнікова – транспортне експедирування, В. Муцко – адміністративно-правове регулювання безпеки



дорожнього руху в Україні, Н. Шпортюк – організаційно-правові засади муніципального господарювання в країнах ЄС, А. Буряченко – світовий досвід фінансування розвитку інфраструктури міст, Є. Іншекова, А. Чернявського – енергоефективність муніципального транспорту, О. Снісаренко – досвід правового регулювання муніципального підприємництва в Європейському Союзі, О. Парубець – закономірності розвитку мережевих структур на транспорті, О. Мороз – організаційний механізм формування муніципально-приватного підприємництва міського пасажирського транспорту, В. Шкабаро – міжнародно-правові стандарти управління територіями, М. Воронова – адміністративно-правові аспекти досліджень публічних послуг та їх класифікації, Ю. Медведєва – концепція ринку муніципальних послуг, Д. Шинкаренко – особливості транспортного комплексу великого міста, К. Гнедіна – вдосконалення управління муніципальною транспортною системою в контексті сталого розвитку та інших. Серед зарубіжних дослідників порушеної проблеми відзначаються роботи П. Фентона і С. Густавсон (роль муніципального транспорту у плануванні та забезпеченні стійкого розвитку місцевих громад крізь проблеми енергоефективності (заміну викопних видів палива), захисту клімату і навколишнього середовища, оптимізацію економічних і соціальних витрат: на прикладі міст у Швеції; 2015 р.), С. Берендса (розвиток міського вантажного транспорту; 2011 р.), У. Сведіна (місце «зеленого» транспорту у розвитку і безпеці природного середовища міста), Б. Меліна, Ж.-Ф. Клавер'є (управління транспортом в контексті децентралізації публічної влади в країнах Латинської Америки; 2005 р.), К. Завітсаса, І. Капаріаса, М. Белл (транспортні проблеми в містах; 2010), Р. Біна, Дж. Слімана, Д. Феірхоста (індустрія сервісів пасажирського МТ у Великобританії), Дж. Даріду, М. Торес-Монтойя, Ш. Мендіратта (міський транспорт та викиди вуглекислого газу: приклад міст Китаю), К. Аяоне (правові, економічні та політичні виміри проблем перенаселення в містах), Дж. Ленгдона (регулювання конкурентоспроможного бізнесу у сфері транспорту), В. Блума (дотримання релігійної свободи в громадському транспорті), Дж. Мешава, Д. Херста (правова культура у відносинах забезпечення безпеки дорожнього руху) та ін.

Виклад основного матеріалу. За В. Развадовським суб'єкти державного регулювання транспортної системи складають організаційно відокремлену складову системи органів виконавчої влади (їх посадових та службових осіб), що має державно-владні, розпорядчі, організаційні повноваження щодо здійснення завдань та реалізації функцій державної політики в галузі транспорту з урегулюванням діяльності нормами переважно адміністративного права [1, с. 225]. За ч. 2 ст. 3 Закону України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР (далі – Закон № 232) державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політи-

ки, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення.

МТ / комунальний транспорт [2, с. 12] / громадський (міський) транспорт [3, с. 106, 109] на противагу приватному транспорту – це мережа транспортних засобів (далі – ТЗ), яка обслуговує широкий загал, надаючи транспортні послуги, в першу чергу перевезення пасажирів в межах однієї або декількох суміжних адміністративно-територіальних одиниць (населених пунктів), вартість яких може субсидуватися з місцевого бюджету засобами, що перебувають у власності територіальної громади або винаймаються нею через органи місцевого самоврядування. Наприклад, у США місцеві органи влади в тридцять одному штаті і в окрузі Колумбія стягують податки в низці районів транспортного транзиту, які далі спрямовують на субсидування громадського транспорту [4, с. 333].

Синергія природи транспортних відносин зумовлює множинність суб'єктів адміністративно-правового регулювання МТ в Україні. Впорядкування і систематизація цих суб'єктів відбувається, в першу чергу, за критерієм їхньої загальної і спеціальної компетенції, а далі здійснюються інші теоретичні класифікації напрямків управління фінансуванням, господарським обслуговуванням, інвестиціями та іншими різними складовими МТ, де ці складові виступають критеріями для виокремлення напрямків адміністрування. В контексті дослідження проблем АП управління різних сфер суспільного життя вчені-адміністративісти уточнюють, що суб'єкт виконує функції керівництва і впливає на об'єкт з метою переведення його у новий стан [5, с. 9], є елементом системи управління, який генерує процес її функціонування [6, с. 220]. Концептуальні правові положення щодо суб'єктів управління відносинами у сфері муніципального та інших видів транспорту знаходимо у ст. 4 Закону № 232, де вказано, що державне управління в галузі транспорту здійснюють центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури, місцеві Ради народних депутатів та інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції [7].

Серед органів державної влади в нашій країні Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах автомобільного, залізничного, морського та річкового транспорту [8].

На місцевому рівні питаннями МТ опікуються місцеві ради через свої виконавчі органи. Така сама практика – у Німеччині, Великобританії та інших європейських країнах. Наприклад, в Лондоні мерія відповідає за дороги, автобуси, поїзди, метро, світлофори, регулювання таксі та маршрутних таксі [4, с. 315]. Взагалі, ми погоджуємось з думкою вчених, що створення енергетичних і транспортних підприємств стає значним кроком уперед у сфері муніципального виробництва [9, с. 76]. В Україні до відання виконавчих органів сіль-

ських, селищних, міських рад належать такі власні (самоврядні) повноваження, специфічні для МТ: повноваження зі встановлення в порядку і межах, визначених законодавством, тарифів на транспортні та інші послуги (підпункт 2 п. а ч. 1 ст. 28); управління об'єктами транспорту, що перебувають у комунальній власності відповідних територіальних громад, забезпечення їх належного утримання та ефективної експлуатації, необхідного рівня та якості послуг населенню (підпункт 1 п. а ч. 1 ст. 30); затвердження маршрутів і графіків руху місцевого пасажирського транспорту незалежно від форм власності, узгодження цих питань стосовно транзитного пасажирського транспорту у випадках, передбачених законодавством (підпункт 10 п. а ч. 1 ст. 30); залучення на договірних засадах підприємств, установ та організацій, що не належать до комунальної власності відповідних територіальних громад, до участі в обслуговуванні населення засобами транспорту (підпункт 12 п. а ч. 1 ст. 30); залучення на договірних засадах підприємств, установ та організацій незалежно від форм власності до участі у створенні, розвитку та реконструкції об'єктів транспортного обслуговування (підпункт 4 п. а ч. 1 ст. 31); і делеговані повноваження [10]. Автономна Республіка Крим здійснює нормативне регулювання з питань транспорту загального користування, автошляхів (п. 7 ст. 137 Конституції України) [11]. При цьому в рамках виконавчих органів місцевих рад виокремлюються підрозділи, що спеціалізуються на виконанні завдань у сфері МТ. Наприклад, у виконавчому комітеті Запорізької міської ради за питання МТ відповідає Управління з питань транспортного забезпечення та зв'язку.

Виконання основних (специфічних для МТ) функцій супроводжується реалізацією низки повноважень, які опосередковано забезпечують умови для роботи МТ – приводять до створення, реконструкції, ремонту, підтримання у чистоті доріг та інших об'єктів транспортної інфраструктури; вжиття необхідних для МТ організаційних, інформаційних, правоохоронних і матеріально-технічних заходів. Серед таких супутніх для МТ функцій і повноважень виконавчих органів місцевих рад у законах виписано таке: контекст управління усім муніципальним господарським комплексом, проектами, програмами – а) управління в межах, визначених радою, майном, що належить до комунальної власності відповідних територіальних громад; б) встановлення порядку та здійснення контролю за використанням приборків підприємств, установ та організацій комунальної власності відповідних територіальних громад; в) заслуховування звітів про роботу керівників підприємств, установ та організацій комунальної власності відповідних територіальних громад; г) підготовка і внесення на розгляд ради пропозицій щодо порядку та умов відчуження комунального майна, проектів місцевих програм приватизації та переліку об'єктів комунальної власності, які не підлягають приватизації; організація виконання цих програм; підготовка і внесення на розгляд ради пропозицій щодо визначення сфер господарської діяльності

та переліку об'єктів, які можуть надаватися у концесію, подання раді письмових звітів про хід та результати відчуження комунального майна (п. а ч. 1 ст. 29); та ін. [7]. Наприклад, міська рада може надати у концесію трамвайні колії та усю іншу суміжну інфраструктуру з метою залучення приватного капіталу для розвитку цього виду МТ, який за параметром екологічності залишається одним із найбільш перспективних видів МТ майбутнього. При цьому на обрання стратегії і наповнення змістом описаних функцій впливає розмір населеного пункту. Наприклад, для мегаполісів (міст-мільйонників) характерна вища концентрація людей, що потребує більших витрат на навчання, утримання спеціалізованих підрозділів поліції, медичних, пожежних та інших служб, які дотичні до безпеки учасників дорожнього руху [4, с. 290–291].

Спеціально уповноважені органи у сфері МТ відповідно до їх компетенції безпосередньо забезпечують реалізацію сукупності предметно однорідних норм законодавства про транспорт. За М. Микитюком «суб'єкт владних відносин у сфері безпеки дорожнього руху» – державний орган, що наділяється компетенцією застосування заходів державного впливу з метою забезпечення прав та законних інтересів громадян у цій сфері [13, с. 7]. Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті (далі – Укртрансінспекція) реалізує державну політику з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному транспорті, а також здійснює державний нагляд (контроль) з питань безпеки на цьому транспорті [14]. Згідно з п. 2 ч. 3 ст. 13 Закону України «Про Національну поліцію» від 02.07.2015 р. № 580-VIII у складі поліції функціонує патрульна поліція. За п. 1 ч. 1 розділу III «Функції патрульної служби» Положення про патрульну службу МВС (затв. наказом МВС України від 02.07.2015 р. № 796) патрульна служба відповідно до покладених на неї завдань здійснює цілодобове патрулювання території обслуговування з метою контролю за дотриманням правил дорожнього руху, забезпечення безпеки. У разі необхідності здійснює регулювання дорожнього руху.

Важливим учасником впливу на адміністрування і зміст правових норм у сфері вітчизняного МТ стало громадянське відкрите суспільство. Поширені форми роботи громадян та їхніх об'єднань у досліджуваній сфері виражаються у такому: беруть участь у консультативних радах при органах управління МТ та обговоренні правил для учасників відносин на МТ; здійснюють відеофіксацію правопорушень з боку органів управління, водіїв; інформують членів суспільства про проблеми в МТ (наприклад, поширеним стало викладення в інтернет-мережі відео і фото правопорушень на транспорті, у т. ч. громадському муніципальному); та ін. [15]. Групи громадян з різноманітними інтересами стають джерелом інноваційно цінних рішень, у т. ч. з питань оптимізації роботи МТ, поза межами волі політичних сил, які сформуливали публічну владу [16, с. 76–77].



До органів державної влади загальної компетенції, які опосередковано, через визначення змісту загальних засад та вирішення концептуальних, стратегічних завдань АП регулювання транспортної сфери, у т. ч. МТ, зараховуємо таких суб'єктів. Верховна Рада України здійснює вплив на відносини у сфері транспорту, у т. ч. муніципального, через визначення загальнообов'язкових правил управління МТ у законах. Як зазначено у п. 6 ч. 1 ст. 92 Конституції України, виключно законами України визначаються засади організації та експлуатації транспорту [11]. Важливим підрозділом ВРУ, який здійснює законопроектну, організаційну, аналітичну й контрольну функції у сфері транспорту, став Комітет з питань транспорту.

Президент України як глава держави і гарант державного суверенітету, додержання Конституції України, прав і свобод людини і громадянина, здійснює управління транспортом опосередковано, через зупинення дії актів Кабінету Міністрів України; використання заохочувальних методів та ін.

Кабінет Міністрів України (далі – КМУ) забезпечує державний суверенітет і економічну самостійність України, здійснення внутрішньої політики держави, виконання Конституції і законів України, актів Президента України; вживає заходів щодо забезпечення прав і свобод людини і громадянина; та ін. Усі конституційні повноваження КМУ не виявляють прямого стосунку до МТ. Невиваженим вважаємо такий підхід законодавця, коли: 1) в Конституції України в межах ст. 116 він згадує про те, що КМУ організовує і забезпечує здійснення митної справи, проте жодного слова не зазначає про транспортну галузь економіки (ст. 116) [11]. Схожа юридична констатуватість слідує також з положень Закону України «Про КМУ» [17], у якому перерахована низка сфер економічної діяльності, які адмініструє КМУ, наприклад, у ньому згадується про сферу туризму, спорту, державної служби, але жодного слова – про транспортну галузь. На наше переконання, доцільно або не згадувати про жодну конкретну сферу економіки, користуючись виключно абстрактними формулюваннями повноважень КМУ, або вже перераховувати всі галузі економіки, розвиток яких КМУ забезпечує.

Міністерство фінансів України (далі – Мінфін) здійснює важливий, хоча й опосередкований іншими структурами публічної влади, вплив на МТ через щорічне визначення бюджетних видатків на нього і коригування їх, обґрунтовує/ініціює прийнятні режими оподаткування транспортних послуг, енергетичних ресурсів, потрібних для роботи МТ. Наприклад, Мінфін орієнтує місцеву владу на ті обсяги бюджетних ресурсів, які вона може виділити для покриття збитків транспортних організацій, викликаних здійсненням громадянами права на безкоштовний проїзд, наданих законами, в ході розрахунку показників міжбюджетних відносин [4, с. 167].

Міністерство економічного розвитку і торгівлі України (далі – Мінекономрозвитку) фактично вирішує стратегічні завдання розвитку транспортної галузі економіки у таких вимірах,

як: виробництво транспортних засобів для МТ; створення сприятливого регуляторного клімату для залучення інвестицій у МТ; дотримання технічних вимог на МТ; розроблення правових основ оптимального поєднання приватних і публічних інтересів на муніципальних рівнях під час надання транспортних послуг МТ, координація дій з приватними компаніями; забезпечення економічної конкуренції. Наприклад, саме Мінекономрозвитку фахово може встановити, що відсутність належним чином обладнаних об'єктів транспорту і зв'язку створює непереборні бар'єри для розширення бізнесу [18, с. 59].

Правоохоронну діяльність в економічному сегменті відносин на МТ здійснює Антимонопольний комітет України (далі – АМКУ), через вирішення спорів під час публічних закупівель він здійснює правоохоронний вплив у сфері захисту чесної економічної конкуренції на ринку муніципальних перевезень в умовах, коли приватні власники у муніципальних перевезеннях вбачають тільки економічну вигоду (працюють тільки на прибуткових маршрутах та у час найбільшого попиту на транспортні послуги) та ігнорують будь-які інші соціально необхідні послуги (на низько- або неприбуткових маршрутах; сервіси для соціально вразливих верств населення тощо) [19, с. 56]. Крім АМКУ, правоохоронні функції у досліджуваній сфері суспільних відносин здійснюють також Державна фінансова інспекція і державна фіскальна служба (їхні територіальні підрозділи) та інші органи в межах своєї компетенції. Окрім правоохоронних органів адміністративний вплив здійснює Державна екологічна інспекція України, яка, наприклад, має право застосовувати такі заходи адміністративного припинення, як зупинка ТЗ (в тому числі плавучих) та проведення їх огляду (підпункт 6 п. 6) [20].

Висновки. Отже, для залучення бізнесу місцева влада повинна забезпечити доступ до кваліфікованої робочої сили і транспорту та його інфраструктури [4, с. 282]. Досягнення цієї мети з-поміж іншого передбачає в першу чергу з'ясування суб'єктів АП регулювання МТ і сфер їхньої відповідальності. Суб'єкт АП регулювання МТ являє собою, в першу чергу, орган муніципальної влади, а також органи публічної влади, їхні посадові особи і підпорядковані їм організації, які здійснюють цілеспрямований організовуваний вплив на суспільні відносини в сфері МТ за допомогою правових та інших засобів адміністративного права з метою забезпечення прав і свобод фізичних та юридичних осіб, а саме: належної якості перевезень пасажирів і вантажів муніципальними транспортними засобами (або орендованими муніципальною владою ТЗ; або ТЗ приватних компаній, які перевозять пасажирів і/або вантажі, за результатами перемоги у тендері на ці види послуг) в межах однієї і/або декількох суміжних адміністративно-територіальних одиниць, а також отримання від цього позитивного результату, максимально можливого в конкретних історичних умовах цивілізаційного розвитку. До таких суб'єктів належать: 1) центральний орган публічної влади у сфері транспортних відносин – Мі-

ністерство інфраструктури України; 2) базові муніципальні органи, які виконують основні і супутні функції у сфері МТ – виконавчі комітети місцевих рад (їхні управління, відділи) і місцеві державні адміністрації; 3) спеціально уповноважені державні органи держави, які спеціалізуються на окремих напрямках відносин у сфері МТ, а саме: забезпечують безпеку учасників дорожнього руху за участю МТ – Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті (забезпечує безпеку на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному транспорті, а також здійснює державний нагляд (контроль) з питань безпеки на цьому транспорті) і патрульна поліція (здійснює регулювання дорожнього руху); 4) громадянське відкрите суспільство та соціальні групи; 5) органи державної влади загальної компетенції: а) найвищі – Верховна Рада України та її Комітет з питань транспорту, Президент України, Кабінет Міністрів України; б) центральні – Мінфін, Мінекономрозвитку та інші; в) центральні органи правоохоронного спрямування і/або з адміністративно-юрисдикційними функціями – АМКУ, Державна фінансова інспекція, Державна фіскальна служба, Державна екологічна інспекція та інші. У підсумку місцеві ради, їх голови і виконавці повинні забезпечити формування у сфері МТ повноцінних транспортних комплексів (об'єктів інфраструктури тощо) такого рівня, щоб не потребувати допомоги від центральної публічної влади, залишатися самодостатніми у цій сфері.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Развадовський В.Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання) : дис. ... докт. юрид. наук : спец. 12.00.07 / Віктор Йосипович Развадовський. – Х., 2004. – 508 с.
2. Мішина Н.В. Муніципальне управління в США та в Сполученому Королівстві Великої Британії і Північній Ірландії: порівняльно-правове дослідження: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.02 «Конституційне право» / Н.В. Мішина. – Одеса, 2002. – 20 с.
3. Чернеженко О.М. Сучасний стан муніципальної системи Швейцарії / О.М. Чернеженко // Науковий вісник Ужгородського національного ун-ту. Серія Право. – 2015. – Вип. 1. – Т. 1. – с. 105–111.
4. Problems of Reforming Local Self-governance: Structural and Financial Aspects / team leader I. Starodubrovskaya. – М. : IET, 2005. – 421 p.
5. Колпаков В.К. Адміністративне право України: [підручник] / В.К. Колпаков – К. : Юрінком Інтер, 2001. – 752 с.
6. Булыгин Ю.Е. Организация социального управления (основные понятия и категории) : [словарь-справочник] / Ю.Е. Булыгин; Под общ. ред. И.Г. Безуглова. – М. : Контур, 1999. – 254 с.
7. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94>
8. Положення про Міністерство інфраструктури України : затв. постановою КМУ від 30.06.2015 р. № 460 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/460-2015>
9. Цибуленко Л.О. Органи самоврядування Одеси, Миколаєва, Херсона у розбудові муніципальної земельної та виробничої власності в кінці XIX – на початку XX століття / Цибуленко Лариса Олександрівна. – Херсон: ХІОІ НУВС, 2003. – 160 с.
10. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21.05.1997 р. № 280/97-ВР // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/280/97-вр>
11. Конституція України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/254>
12. Про місцеві державні адміністрації : Закон України від 09.04.1999 р. № 586-XIV // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/586-14>
13. Микитюк М.А. Владні повноваження Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України: проблеми теорії та практики реалізації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Теорія управління; адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / М.А. Микитюк. – Львів, 2008. – 20 с.
14. Положення про Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті : затв. пост. КМУ від 17.07.2014 р. № 299 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/299-2014>
15. World Bank (2009): World Bank – Civil Society Engagement: Review of Fiscal Years 2007-2009, Washington DC: World Bank / [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://siteresources.worldbank.org/CSO/Resources/CivilSoc>.
16. Sagaris L. Lessons from 40 years of planning for cycle-inclusion: Reflections from Santiago, Chile / Lake Sagaris // Natural Resources Forum. – 2015. – № 39. – С. 64-81.
17. Про Кабінет Міністрів України від 27.02.2014 р. № 794-VII // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/794-18>
18. Tai W.Y. Chinese capitalism in colonial Malaya, 1900-1941 : [thesis] / William Tai Yuen. – Hong Kong : University of Hong Kong, 2010. – 690 p.
19. Slater C. General Motors and the Demise of Streetcars / Cliff Slater // Transportation Quarterly. – 1997. – Vol. 51. – № 3. – p. 45–66.
20. Положення про Державну екологічну інспекцію України : затв. постановою КМУ від 13.04.2011 р. № 454/2011 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/454/2011>