

ДОНЕНКО В.В.,
кандидат юридичних наук, доцент
(Дніпропетровський державний
університет внутрішніх справ)

УДК 342.951 : 351.811

ЩОДО СИСТЕМИ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Розглянуто суб'єктів, що складають систему публічного адміністрування безпеки дорожнього руху. Наголошено на зміні їхніх функцій та повноважень в умовах проведення адміністративної реформи в Україні.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, публічне адміністрування, суб'єкти.

Рассматриваются субъекты, составляющие систему публичного администрирования безопасности дорожного движения. Отмечается изменение их функций и полномочий в условиях проведения административной реформы в Украине.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, публичное администрирование, субъекты.

Entities that make up the system of public administration of road safety are considered. Emphasized on changing their functions and powers under the administrative reform in Ukraine.

Keywords: road safety, public administration entities.

З огляду на сучасний розвиток адміністративно-правової доктрини актуалізується проблема публічного адміністрування сферою безпеки дорожнього руху в Україні. З визнанням пріоритетності утвердження та забезпечення прав людини в адміністративно-правовій науці цілком обґрунтовано здобула поширення позиція щодо запровадження сервісної концепції, відповідно до якої суб'єкти публічного управління мають якнайповніше забезпечувати права, свободи і законні інтереси фізичних та юридичних осіб. Саме кризь призму оновленого розуміння ролі адміністративного права постає завдання дослідження безпеки дорожнього руху. Актуальність проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху не викликає сумніву. Погляди влади та громадянина щодо необхідності такої діяльності як важливої складової успіху трансформації відносин у цій сфері співпадають.

В аваріях на автошляхах світу щорічно гине 1 300 000 людей, близько 50 млн людей отримують травми, які призводять до інвалідності. Україна за рівнем смертності від ДТП посідає п'яте місце в Європі. В нашій країні щороку відбувається майже 200 тис. ДТП, з них 26 тис. – з тілесними ушкодженнями. Кожна третя загибла особа – молода людина віком до 29 років. За оцінками Всесвітнього банку, втрати української економіки від ДТП щорічно сягають 5 млрд. доларів.

За роки незалежності в Україні створено відповідні нормативну базу та організаційну структуру, що забезпечують безпеку дорожнього руху. З моменту прийняття законів та створення організаційних структур внесено численні зміни та доповнення до чинного законодавства та у структуру й функціональну спрямованість органів, які забезпечують безпеку дорожнього руху. Здійснювалися спроби законодавця як лібералізувати, так і посилити адміністративну відповідальність за порушення у цій сфері, однак суттєвих позитивних зрушень це не дало.

Проведення дослідження юридичної природи та змісту забезпечення безпеки дорожнього руху як однієї з важливих функцій держави буде неповним, якщо не дослідити взаємозв'язок даної категорії з механізмом держави. Публічна адміністрація як правова категорія має два виміри: функціональний та організаційно-структурний. Функціональний аспект зосереджено на функціях, для виконання яких зазначений об'єкт виконує певну діяльність. У сучасній доктрині адміністративного права таку діяльність позначають терміном «публічне адміністрування». При організаційно-структурному підході публічна адміністрація – це сукупність органів, які утворюються для здійснення (реалізації) публічної влади. В українському праві публічною владою визнається: а) влада народу як безпосереднє народовладдя; б) державна влада – законодавча, виконавча, судова; в) місцеве самоврядування [1].

Подальший розвиток системи забезпечення безпеки дорожнього руху, вдосконалення



механізмів її діяльності вимагає посилення державного регулювання [2].

У цілому система забезпечення безпеки дорожнього руху – явище достатньо досліджене, доказом чого слугує низка праць окремих науковців: О.В. Домашенко «Організаційно-правові основи забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» (1993 р.), М.М. Долгополової «Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху» (2003 р.), В.Й. Развадовського «Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання)» (2004 р.), Т.О. Гуржія «Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади» (2011 р.), Р.І. Михайлова «Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах» (2011 р.), С.А. Комісарова «Організаційно-правове забезпечення застосування адміністративних санкцій у сфері безпеки дорожнього руху» (2011 р.), Б.Ю. Бурбело «Організаційно-правові засади взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху» (2011 р.), Л.І. Сопільника, В.В. Новікова «Організація дорожнього руху в Україні» (2010 р.), С.Ф. Денисюка «Громадський контроль за правоохоронною діяльністю в Україні: адміністративно-правові засади» (2010 р.), Т.П. Мінки «Адміністративно-правові режими та їх забезпечення органами внутрішніх справ» (2011 р.), А.О. Собакар «Державний контроль за безпекою руху транспортних засобів: проблеми теорії і практики» (2011 р.), В.М. Бесчасного «Державне управління в сфері безпеки дорожнього руху» (2011 р.)

У зазначених працях, зокрема, констатується, що подальший розвиток системи забезпечення безпеки дорожнього руху, вдосконалення механізмів її діяльності вимагає посилення державного регулювання [2, с. 7], а також те, що «надзвичайно важливою є роль державного регулювання, проте її, порівняно з часами радянської доби, втрачено. Ефективність впливу держави на рівень безпеки настільки достатня, наскільки держава застосовує інструменти впливу. При цьому зрозуміло, що нескінченне збільшення обсягу такого «інструментарію» є неможливим [3, с. 5].

Разом з тим у цих та інших дослідженнях фактично продовжують домінувати спроби пристосувати вчення про державне управління до доктрини правової демократичної держави, в якій нормативно визнається її відповідальність перед людиною, де права людини та їх гарантії визначають зміст і спрямованість діяльності держави. Проте майже в кожному дослідженні вказується на недосконалість існуючої системи безпеки дорожнього руху, і пропозиції щодо її вдосконалення не виходять за межі «управлінсько-юрисдикційної» традиції розуміння адміністративного права. З одного боку, це є вадою, але в умовах становлення предмета адміністративного права розвиток теорії публічної адміністрації є одним із головних напрямків доктринального оновлення адміністративного права України, важливим підґрунтям його трансформації у сучасну юридичну галузь європейського змісту [3].

Демократизація українського суспільства актуалізує питання про знайдення, відображення і закріплення в системі українського права міри оптимального співвідношення і взаємозв'язку інтересів особи, суспільства та держави, розмежування і, головне, взаємодії публічно-правових засад регулювання суспільних відносин. По суті, необхідною є нова політика незалежної України, де монопольний пріоритет публічно-правового режиму регулювання суспільних відносин, обумовлений політичними мотивами захисту інтересів держави, поступився б балансу взаємодії норм і принципів публічного та приватного права. Йдеться про стратегію формування, функціонування і розвитку такої правової системи, яка гармонійно забезпечувала б об'єктивно існуючі в суспільстві як приватні, так і публічні потреби та інтереси, застосовуючи при цьому адекватні форми і методи регулювання [4, с. 31].

В нашому розпорядженні є кілька варіантів доктринального бачення системи забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та оцінок щодо її функціонування. Вони наводяться в авторській редакції, без змін назв окремих суб'єктів, яку вони мають на теперішній час. Так, за твердженням Т.О. Гуржія, в Україні за часи незалежності сформувалася громіздка децентралізована система адміністрування сектором БДР. В умовах перехідного періоду робота цієї системи приносила певні результати, але у міру збільшення вітчизняного автопарку, інтенсифікації транспортних потоків та підвищення стандартів дорожньої безпеки вона дедалі швидше втрачає свою ефективність. Фактично вона вже не здатна ні протистояти актуальним викликам сьогодення, ні тим більше забезпечити кардинальне зниження дорожньо-транспортної аварій-



ності (травматизму) в довгостроковій перспективі [5, с. 19].

Так, Р.І. Михайлов та М.М. Долгополова структурну систему суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху визначають таким чином: «а) Міністерство транспорту України (Міністерство інфраструктури – *В.Д.*) (Державний департамент автомобільного транспорту, служба організації дорожнього руху, державна служба автомобільних доріг, обласні автотранспортні управління, обласна служба автомобільних доріг, ВАТ ДАК «Автомобільні дороги України», автотранспортні підприємства, дорожньо-експлуатаційні підприємства, дочірні підприємства); б) Міністерство внутрішніх справ України (Департамент ДАІ, управління ДАІ області, міста, ДАІ району, служба організації дорожнього руху, громадська прес-служба, консультативно-дорадчі комісії); в) Міністерство оборони України (Головна військова інспекція безпеки дорожнього руху, ВІБДР гарнізону, служба безпеки дорожнього руху військової частини); г) Державна митна служба; д) Міністерство охорони здоров'я (Український медичний центр безпеки дорожнього руху); е) Міністерство освіти та науки України (Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України – *В.Д.*) (Державна інспекція закладів освіти, навчально-виховні заклади з підготовки, підвищення кваліфікації та перепідготовки водіїв); ж) Державний комітет з питань житлово-комунального господарства (обласні та міські ЖКТ, служби організації дорожнього руху); інші міністерства, відомства, їх об'єднання, установи та організації, що мають транспортні засоби (служби безпеки дорожнього руху)» [6, с. 14].

Інші вчені (Б.Ю. Бурбело, А.П. Головін, С.І. Саенко) здійснили класифікацію суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху на підставі ознаки наявності в суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху публічно-владних повноважень. У цьому разі серед суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху слід розрізняти, з одного боку, органи державної влади та органи місцевого самоврядування, а з іншого – суб'єктів, що не наділені публічно-владними повноваженнями.

Так, під ознаки суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, що мають публічно-владні повноваження, підпадають такі суб'єкти адміністративного права:

- Верховна Рада України;
- Президент України;
- Кабінет Міністрів України;
- центральні органи державної виконавчої влади, що мають повноваження у сфері забезпечення БДР, та їх територіальні підрозділи;
- місцеві державні адміністрації, їх управління та відділи;
- прокуратура України;
- суди загальної юрисдикції;
- органи місцевого самоврядування.

Також ці автори здійснили класифікацію органів державної виконавчої влади, що мають повноваження у сфері забезпечення БДР, розрізнили суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху з загальною компетенцією від суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху зі спеціальною компетенцією. До суб'єктів із загальною компетенцією віднесли органи державної виконавчої влади, повноваження яких поряд із іншими сферами суспільного життя поширюються на сферу забезпечення безпеки дорожнього руху:

- Кабінет Міністрів України;
- Міністерство внутрішніх справ України;
- Міністерство інфраструктури України;
- Міністерство оборони України;
- Міністерство охорони здоров'я України;
- Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України;
- Міністерство надзвичайних ситуацій України;
- Міністерство аграрної політики та продовольства України;
- Міністерство будівництва та житлово-комунального господарства України;
- Державна служба гірничого нагляду та промислової безпеки України;
- Державна інспекція сільського господарства України;
- Державна казначейська служба України;
- Державна виконавча служба України;

- Державна податкова служба України;
- Державна митна служба України;
- Адміністрація державної прикордонної служби України;
- місцеві державні адміністрації.

До суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху зі спеціальною компетенцією слід віднести ті органи державної виконавчої влади та їх підрозділи, повноваження яких переважно стосуються питань забезпечення безпеки дорожнього руху:

- Державна автомобільна інспекція МВС України;
- Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті;
- Державне агентство автомобільних доріг України;
- підрозділ по нагляду за технічним станом машин Державної інспекції сільського господарства України, інспекції державного технічного нагляду обласних державних адміністрацій та АР Крим;
- Військова інспекція безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у ЗС України Міністерства оборони України.

До суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, що не мають публічно-владних повноважень, можна віднести власників дорожньої техніки, учасників дорожнього руху, а також установи, підприємства та організації будь-якої форми власності, діяльність яких пов'язана з попередженням причин аварійності та зниженням тяжкості наслідків ДТП. Зокрема, серед таких суб'єктів слід виокремити: а) учасників дорожнього руху – водіїв та пасажирів транспортних засобів, пішоходів, погоничів тварин та велосипедистів; б) власників транспортних засобів – фізичних та юридичних осіб; в) підприємства – виробників автомобілів та інших колісних транспортних засобів, деталей, частин, вузлів та агрегатів до них; г) підприємства, що надають послуги з технічного обслуговування, переобладнання, перевірки технічного стану та ремонту автомобілів та інших колісних транспортних засобів; д) власників автомобільних доріг; е) державні, комунальні та приватні підприємства, які здійснюють проектування, виготовлення (будівництво), обладнання, експлуатацію, обслуговування чи ремонт автомобільних доріг; є) підприємства, що надають послуги з перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом; ж) підприємства, що надають послуги з паркування автомобілів; з) підприємства, що надають послуги з евакуації транспортних засобів; і) навчальні заклади з підготовки водіїв; к) медичні установи, які надають допомогу постраждалим у ДТП, здійснюють взаємодію з органами державної влади щодо проведення медичних оглядів водіїв та кандидатів у водії, організаційно та методично забезпечують таку діяльність; л) страхові організації, що здійснюють страхування у сфері дорожнього руху ризиків, пов'язаних з ДТП, та координацію такої діяльності; м) громадські організації з захисту прав водіїв та власників автотранспортних засобів, пропаганди безпеки дорожнього руху та сприяння організації перевезень (Всеукраїнська спілка автомобілістів, Міжнародна спілка автомобільного транспорту (IRU), Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України, Союз перевізників України, Професійна спілка таксистів України та інші); н) громадські організації з автомобільного спорту та мотоспорту (Автомобільна Федерація України (FAU) та її місцеві осередки, автомобільні спортивні клуби, мотоклуби) [7, с. 83-85].

В.Й. Развадовським запропоновано класифікацію єдиної системи суб'єктів адміністративно-правового регулювання транспортної сфери, в якій він виділяє інституційні, звичайні та спеціальні суб'єкти адміністративно-правового регулювання. До інституційних суб'єктів регулювання ним віднесено: Верховну Раду України, яка ухвалює закони; Президента України, який видає укази і розпорядження, зокрема з питань регулювання діяльності транспортної системи; органи місцевого самоврядування. Звичайними суб'єктами адміністративно-правового регулювання транспортної сфери є: Міністерство транспорту України та його органи (наприклад, Укравтодор, Укрзалізниця та ін.), міністерства, відомства, комітети, інспекції, місцеві органи виконавчої влади.

До спеціальних суб'єктів адміністративно-правового регулювання віднесено ДАІ МВС України, військову інспекцію безпеки дорожнього руху Збройних Сил України та інші формування, службу безпеки дорожнього руху Держкомкордону України, Службу правопорядку у Збройних Силах України, громадські формування. У складі системи суб'єктів адміністративно-



правового регулювання транспортної сфери особливе місце посідають суб'єкти державного управління, якими є органи виконавчої влади. За ознакою компетенції щодо здійснення державно-управлінської діяльності у сфері транспорту ними є: Кабінет Міністрів України; Міністерство транспорту України (його територіальні органи); урядові органи державного управління, які можуть бути створені у складі Мінтрансу України (департаменти, служби, інспекції (які не входять до складу Мінтрансу України); місцеві державні адміністрації. У процесі здійснення управлінської діяльності органи державного управління (у межах компетенції, встановленої чинним законодавством) взаємодіють з органами місцевого самоврядування, громадськими організаціями, окремими громадянами» [8, с. 252-253]

Солідарну з цими авторами позицію займає і Т.О. Гуржій, який у своїй роботі досить ретельно дослідив місце публічної адміністрації як складової механізму реалізації державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, проаналізував сучасну структуру ЗБДР, докладно з'ясував функції та повноваження цих суб'єктів. Особливо важливим, на наш погляд, є дослідження ним таких суб'єктів ЗБДР, як Президент України, Рада національної безпеки та оборони України, Державтоінспекції, органів місцевого самоврядування [9]. Завдяки напрацюванням цих авторів адміністративно-правова наука має майже повну картину суб'єктів публічно-правового забезпечення БДР та суб'єктів, що не наділені публічно-владними повноваженнями. У зазначених працях достатньо повно надано системно-структурну характеристику всім суб'єктам публічного адміністрування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, визначено основні структурні та функціональні вади, запропоновано власні погляди щодо пріоритетних напрямків удосконалення організаційно-правових засад функціонування загальнодержавної системи забезпечення безпеки дорожнього руху та налагодження взаємодії її суб'єктів [7, с. 118]; запропоновано комплекс організаційно-правових заходів, спрямованих на побудову управлінської вертикалі у сфері БДР; перерозподіл повноважень та чітке розмежування компетенції суб'єктів галузевого управління, налагодження між ними ефективної взаємодії, вдосконалення механізмів контролю за їх діяльністю [5, с. 19-20]. На основі аналізу принципів, функцій та методів управління системою забезпечення безпеки дорожнього руху зроблено висновок, що в складі зазначених понять слід виділити організаційні принципи побудови даної системи і організаційні принципи її функціонування, організаційні функції та організаційні методи управління. Встановлено, що реалізація таких організаційних засад управління надасть можливості чіткої та ефективної побудови та функціонування загальнодержавної системи забезпечення безпеки дорожнього руху» [10, с. 13]. Крім того, сформульовано рекомендації щодо покращення взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху у напрямках: а) інформаційно-аналітичної роботи; б) забезпечення обміну інформацією між державними органами, що належать до системи забезпечення безпеки дорожнього руху» [6, с. 14], виявлено, що наявність ознаки цілісності управління визначає необхідність поєднання в єдину систему суб'єктів адміністративно-правового регулювання» [8]. За словами дослідників, «багатогалузевий характер сфери забезпечення безпеки дорожнього руху визначає необхідність і високу значущість управлінського впливу з боку держави для досягнення необхідних результатів» [11, с. 144].

Як головні завдання громадського контролю за адміністративною діяльністю правоохоронних органів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху названо: а) організацію розгляду заяв, звернень, пропозицій громадян, зацікавлених у наданні їм допомоги органами громадського контролю; б) сприяння недопущенню або усуненню раніше допущених порушень Конституції України, законів України, інших актів законодавства, державної дисципліни об'єктами громадського контролю; в) визначення суспільної оцінки порушень або безпеки, обумовлених здійснюваною чи запланованою діяльністю об'єктів громадського контролю; г) активну участь у підвищенні правової освіти населення щодо дотримання правил дорожнього руху; д) розвиток у громадян почуття відповідальності за стан безпеки дорожнього руху [12]. Дослідниками сформульовано поняття адміністративно-правового режиму безпеки дорожнього руху як адміністративно-правової форми впливу на суспільні відносини, що виникають у ході переміщення людей і вантажів за допомогою транспортних засобів або без таких в межах доріг, з метою попередження дорожньо-транспортних пригод, зменшення кількості порушень правил дорожнього руху. Встановлено, що Державна автомобільна інспекція Міністерства внутрішніх справ України є одним із основних суб'єктів владних відносин у сфері



забезпечення безпеки дорожнього руху, який для виконання покладених на нього завдань має право застосовувати заходи адміністративного примусу [13, с. 23].

Відповідно до ст. 3 Закону України “Про дорожній рух” забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні покладається на *Державну автомобільну інспекцію МВС України*. До складу Державтоінспекції входять департамент Державтоінспекції МВС України, управління (відділи) Державтоінспекції головних управлінь, управлінь МВС України в АР Крим, областях, містах Києві та Севастополі, Центр безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем, спеціальний підрозділ дорожньо-патрульної служби особливого призначення при департаменті ДАІ МВС України, відділи (відділення) Державтоінспекції з обслуговування адміністративних територій міст, районів, районів у містах, автомобільно-автомобільно-технічної інспекції та реєстраційно-екзаменаційної роботи, підрозділи дорожньо-патрульної служби. Основними завданнями Державтоінспекції в сфері безпеки дорожнього руху є:

- реалізація в межах своєї компетенції державної політики щодо забезпечення БДР;
- організація контролю за додержанням законодавства про дорожній рух;
- удосконалення регулювання дорожнього руху з метою забезпечення його безпеки та підвищення ефективності використання транспортних засобів;
- виявлення та припинення фактів порушення безпеки дорожнього руху, а також виявлення причин і умов, що сприяють їх вчиненню.

Відповідно до покладених на неї завдань Державтоінспекція втілює широкий спектр правоохоронних, контрольних-наглядових, аналітичних, правотворчих, організаційно-координаційних і виробничо-господарських функцій, а саме:

- бере участь у розробленні проектів законів та інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху, у тому числі правил, норм та стандартів, державних і регіональних програм підвищення БДР;
- узагальнює практику застосування законодавства про дорожній рух, розробляє та вносить керівництву МВС пропозиції щодо його вдосконалення;
- забезпечує безпеку учасників дорожнього руху, захист їхніх прав та законних інтересів;
- організовує профілактику правопорушень на автомобільному транспорті;
- забезпечує припинення адміністративних проступків проти безпеки дорожнього руху, а також розгляд кореспондуючих адміністративних справ;
- регулює дорожній рух, у тому числі з використанням технічних засобів та автоматизованих систем;
- здійснює державну реєстрацію та облік КТЗ, організовує їх технічний огляд;
- видає реєстраційні й дозвільні документи на транспортні засоби, а також посвідчення на право керування ними;
- провадить невідкладні дії на місцях ДТП, вживає у разі потреби заходів для евакуації людей, надання їм першої медичної допомоги, а також сприяє транспортуванню пошкоджених транспортних засобів й охороні майна, що залишилося без нагляду;
- погоджує проекти на будівництво, реконструкцію та ремонт автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, а також автозаправних станцій, станцій технічного обслуговування автомобілів, автостоянок, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг;
- погоджує проекти детального планування й забудови окремих територій населених пунктів, генпланів окремих забудов у населених пунктах, комплексних транспортних схем та спорудження ліній міського електротранспорту;
- погоджує проекти конструкцій транспортних засобів у частині дотримання вимог щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, бере участь у випробуванні і прийманні зразків нових конструкцій КТЗ;
- виявляє аварійно-небезпечні ділянки доріг і вулиць (місця концентрації ДТП), веде їх облік, розробляє заходи щодо їхньої ліквідації;
- видає дозволи на рух транспортних засобів з надгабаритними, великоваговими й небезпечними вантажами;
- проводить дізнання за фактами дорожньо-транспортних пригод;



- контролює внесення обов'язкових платежів власниками КТЗ;
- створює, утримує та ліквідує спеціальні майданчики для тимчасового зберігання транспортних засобів, затриманих підрозділами Державтоінспекції;
- забезпечує організацію та контролює підготовку, перепідготовку й підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів;
- приймає державні іспити на право керування КТЗ всіх категорій;
- здійснює контроль (у тому числі шляхом проведення перевірок) за додержанням підприємствами, установами й організаціями всіх форм власності вимог чинного законодавства щодо: прав і обов'язків учасників дорожнього руху; організації дорожнього руху; допуску громадян до керування транспортними засобами, реєстрації та обліку КТЗ; перевезення над габаритних, великовагових і небезпечних вантажів; переобладнання та експлуатації транспортних засобів; підготовки й підвищення кваліфікації учасників дорожнього руху; технічного стану транспортних засобів; утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та користування ними; використання технічних засобів та автоматизованих систем керування дорожнім рухом [14].

Перебудова Державтоінспекції у ході реформування системи органів цілком необхідна. Назва зазначеної служби вже давно не відповідає змісту її діяльності, адже термін «автомобільна» не охоплює всіх видів механічних транспортних засобів (мототранспорт, міський електротранспорт, трактори тощо), а дорожній рух не обмежується автотранспортом та має багато інших складових. Назва «інспекція» також звужує сферу повноважень її працівників та не є типовою для сучасного визначення служб і підрозділів органів внутрішніх справ. Потребують перегляду функції цієї служби, адже перевантаження ними фактично перетворює її на єдиного суб'єкта, який є відповідальним за стан аварійності в державі. Інакше кажучи, ця правоохоронна структура повинна бути позбавлена зайвого «монополізму» у сфері дорожнього руху, що надасть змогу її працівникам сконцентрувати свої зусилля на забезпеченні безпеки дорожнього руху [11, с. 180].

Таким чином, з урахуванням результатів цих досліджень системи забезпечення безпеки дорожнього руху та з метою поглибити й розширити окреслене ними науково-дослідницьке поле ми вважаємо за потрібне так сформулювати завдання: по-перше, з'ясувати причини й фактори впливу на систему ЗБДР з урахуванням її публічної складової; по-друге, з'ясувати роль держави (публічної влади) в цьому процесі; по-третє, дослідити цю систему з огляду на адміністративну реформу та формування нової доктрини українського адміністративного права; по-четверте, перспективним має стати формування основ публічного адміністрування європейського зразка.

Список використаної літератури:

1. Колпаков В., Мацелик Т. Предмет адміністративного права: оновлення парадигми // Право України – 2010. – № 8. – С. 110-115.
2. Бесчасний В.М. Державне управління в сфері дорожнього руху: Монографія. – Донецьк, 2011.
3. Собакар А.О. Державний контроль за безпекою руху транспортних засобів: проблеми теорії та практики: Монографія. – Донецьк, 2011.
4. Селиванов В. Розмежування і взаємодія публічного і приватного права в системі права України // Право України. – 1996. – № 12. – С. 30-33, 48.
5. Гуржій Т.О. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями механічних транспортних засобів правил керування: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. – К., 2004.
6. Михайлов Р.І. Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. – К., 2011.
7. Бурбело Б.Ю., Головін А.П., Саєнко С.І. Безпека дорожнього руху: механізм адміністративно-правового регулювання взаємодії суб'єктів забезпечення: Монограф. – Луганськ, 2011.
8. Развадовський В.Й. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у транспортній сфері України: Монографія. – Х., 2004.
9. Гуржій Т.О. Адміністративно-правові проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: Монографія. – Х., 2010.
10. Долгополова М.М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. – Х., 2003.
11. Новиков В.В., Сопільник Л.І. Організація дорожнього руху в Україні: Монографія. – Львів,



2010.

12. Денисюк С.Ф. Громадський контроль за правоохоронною діяльністю в Україні: адміністративно-правові засади : Автореф. дис... д-ра юрид. наук: 12.00.07. – Дніпропетровськ, 2010.

13. Мінка Т.П. Адміністративно-правові режими та їх забезпечення органами внутрішніх справ: Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. – Дніпропетровськ, 2011.

14. Про Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ: Положення Кабінету Міністрів України від 14.04.1997 № 341 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/341-97-%D0%BF>.

Надійшла до редакції 06.09.2012

КОМІСАРОВ О.Г.,
кандидат юридичних наук, доцент
(Дніпропетровський державний
університет внутрішніх справ)

УДК 351.75

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ІНФОРМАТИЗАЦІЇ БЕЗПЕКИ ПЕРЕМІЩЕННЯ ОСОБИ

Розглянуто сутність та зміст Концепції інформатизації охорони громадського порядку у громадських місцях, на транспортних артеріях та у будь-яких інших місцях відкритих для вільного відвідування. Визначено сучасні проблеми та перспективи її запровадження в Україні.

Ключові слова: інформація, інформаційне суспільство, громадський порядок.

Рассматриваются сущность и содержание Концепции информатизации охраны общественного порядка в общественных местах, на транспортных артериях и в любых иных местах открытых для свободного посещения. Определяются современные проблемы и перспективы ее внедрения в Украине.

Ключевые слова: информация, информационное общество, общественный порядок.

Essence and maintenance of Conception of informatization of public law enforcement is offered in public places, on transport arteries and in any other places opened for a free visit. Modern problems and prospects of its introduction are certain in Ukraine.

Keywords: information, informative society, public peace.

Найбільшим й найскладнішим рівнем інформаційних ресурсів у системі охорони громадського порядку є рівень переміщення між пунктами "сім'я" та "робоче місце". При цьому складність практичних заходів з їх збору та використання завжди є наслідком необхідності здійснення їх масштабування кожним із суб'єктів охорони громадського порядку окремо та, відповідно, відсутності єдиної Концепції охорони громадського порядку у місцях масового скупчення людей, громадських місцях, на транспортних артеріях та у будь-яких інших місцях, які завдяки вільному доступу до них та потраплянню до щоденних маршрутів більшості місцевого населення можуть позначатися як "переміщення".

Вирішення завдання формування єдиної Концепції забезпечення безпеки переміщень особи у зв'язку із складністю та багатогранністю самого явища переміщення, необхідністю всебічного задоволення матеріальних та духовних потреб людини інформаційними ресурсами ще не знайшло свого відображення у наукових дослідженнях вітчизняних авторів. У роботах С.Г. Братель, В.А. Грабельникова, О.В. Джафарової, Д.С. Каблова, Я.М. Когут, І.М. Копотуна, М.В. Корнієнко, М.І. Логвіненко, М.В. Лошицького, В.А. Молотай, О.М. Музичука, Ю.С. Небеського, А.С. Поклонського, А.В. Сергєєва, А.В. Серьогіна, О.І. Ульянова, Д.П. Цвігуна О.Г. Яреми та інших досліджені лише окремі практичні аспекти охорони громадського порядку різними суб'єктами, переважно органами внутрішніх справ, у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, без урахування значення та масштабності інформаційного забезпечення всієї такої діяльності.

Мета нашої статті – на основі аналізу основних поглядів на інформаційне суспільство як об'єкт державного управління, державної інформаційної політики та чинного законодавства

