

УДК 342.9

**Є. В. Скрипа**  
кандидат юридичних наук,  
докторант кафедри адміністративної діяльності  
Національної академії внутрішніх справ

## НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Сумна статистика свідчить, що сьогодні в Україні особливо гостро стоїть питання забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Втім, для того щоб досягти відповідного стану, важливим є не лише комплексне та всебічне удосконалення законодавства у цій сфері, необхідною умовою також є виважена та послідовна державна політика щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Під державною політикою у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті слід розуміти систему послідовних, цілеспрямованих дій, які вчиняють органи державної влади (зокрема, вищі органи виконавчої влади) з метою вирішення конкретних проблем у певній сфері суспільних правовідносин. Державна політика, в тому числі і щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, є своєрідною інструкцією до дій у певному напрямку та містить в собі визначену систему заходів регулятивного та організаційного характеру. Саме тому для того щоб державна політика була ефективною та послідовною, вона повинна здійснюватись у конкретних напрямках.

Питання державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті неодноразово ставало предметом дослідження у працях таких вчених, як О.І. Запорожець, С.В. Бойченко, О.Л. Матвеева, С.Й. Шаманський, А.В. Малько, Т.І. Дмитруха, С.М. Маджд, І.Г. Бакаєва, О.О. Вишневський, О.В. Ткаченко та багатьох інших. Однак реалії сьогодення вимагають нових підходів до визначення напрямів та вдосконалення державної політики у цій царині.

Саме тому **метою статті** є – визначити та охарактеризувати напрями удосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті

Перш за все хотілося б відзначити, що коли ми говоримо про удосконалення державної політики, ми маємо на увазі перегляд концептуальних підходів: по-перше, щодо покращення ефективності роботи самих органів виконавчої влади під час формування державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; по-друге, щодо безпосереднього удосконалення системи дій, заходів організаційного та регулятивного характеру, фінансових пріоритетів тощо у напрямку забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Отже, із зазначеного вище слі-

дує, що фактично існує два ключових напрями вдосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: 1) внутрішній; та 2) зовнішній. Кожен із вказаних напрямів має власні піднапрями.

Розглядаючи перший внутрішній напрям удосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, передусім слід відзначити проблему *кадрового забезпечення органів виконавчої влади*, які уповноважені формувати та здійснювати відповідні заходи щодо реалізації такої політики. В науці державного управління кадрове забезпечення визначається як комплекс дій, спрямований на стан і розвиток системи державного управління, свідомість, поведінку та діяльність суб'єктів управлінського процесу з метою досягнення цілей та реалізації функцій держави, відображених у Конституції та законодавчих актах, шляхом запровадження державної кадрової політики, виробленої політичною системою та законодавчо закріпленої, через діяльність органів державної влади, наділених необхідною компетенцією [1, с. 90]. Кадрове забезпечення беззаперечно є важливим напрямом удосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, адже сьогодні ми маємо ситуацію, коли у відповідних органах державної влади працюють особи, які не мають спеціальних знань у відповідній сфері. Зазначене своєю чергою призводить до того, що приймаються науково необґрунтовані рішення, які ведуть до суттєвих матеріальних та інших витрат, але водночас якість та ефективність забезпечення безпеки на автомобільному транспорті може не просто залишитись на тому ж рівні, а й значно знизитись. А відтак, саме кадрове питання має бути першочерговим у процесі удосконалення державної політики у досліджуваній сфері.

Наступним напрямом удосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є протидія корупції. У широкому розумінні протидія корупції – це будь-яка діяльність у сфері соціального управління, яка, не переслідуючи спеціальної мети, сприяє зменшенню можливостей для корумпування суспільних відносин, зокрема шляхом забезпечення верховенства права, реалізації інших принципів права, розвитку демократичного

суспільства та утвердження правової держави [2]. У вузькому розумінні протидія корупції – це система заходів політичного, правового, організаційно-управлінського, ідеологічного, соціально-психологічного та іншого характеру, що мають цільове спрямування на зменшення обсягів корупції, зміну характеру корупційних проявів, обмеження взаємовпливу корупції та інших соціальних явищ і процесів, збільшення ризику для осіб, які вчиняють корупційні правопорушення, нейтралізацію дії та усунення факторів корупції, виявлення, припинення та розслідування проявів корупції, притягнення винних у вчиненні корупційних правопорушень осіб до юридичної відповідальності, поновлення законних прав та інтересів фізичних і юридичних осіб, усунення наслідків корупційних діянь [2].

Таким чином, протидія корупції є вкрай важливим напрямом удосконалення державної політики, оскільки статистика свідчить, що саме через надмірну корумпованість органів державної влади та їх посадових осіб виникають ситуації, коли на автомобільні шляхи випускаються вантажівки, які суттєво перевантажені і таким чином шкодять асфальтовому покриттю, крім того, висока корумпованість поліції призводить до того, що нетверезих водіїв допускають до керування транспортним засобом, і таких прикладів можна навести просто безліч. Саме тому протидія корупції у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті надалі позитивним чином відобразиться на стані вказаної сфери суспільних відносин, адже грошові кошти будуть використовуватись безпосередньо за цільовим призначенням. Крім того, знизяться фактори, за яких буде нанесена шкода навколишньому середовищу, автомобільним шляхам тощо.

Переходячи до розгляду зовнішнього напрямку удосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, передусім слід вказати на покращення гарантування безпеки на всіх видах автомобільного транспорту. Взагалі під гарантіями необхідно розуміти систему соціально-економічних, політичних, моральних, юридичних, організаційних передумов, умов, засобів і способів, що створюють рівні можливості особистості для здійснення та реалізації своїх прав, свобод та інтересів [3]. Такі гарантії передбачають: 1) забезпечення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування якісними та безпечними послугами; 2) створення умов безпечного перевезення; створення соціально-економічних гарантій захисту пасажирів та вантажу шляхом страхування життя та здоров'я пасажирів та їх майна, а також вантажів; 3) забезпечити високий рівень доступності автомобільного транспорту для всіх категорій громадян; 4) мотивувати перевізників щодо інвестування для

здійснення заходів з підвищення рівня якості та комфортності перевезень; тощо.

Наступним важливим напрямом є подальша інтеграція українського законодавства у європейські стандарти безпеки на автомобільному транспорті. Ринок транспортних послуг країн ЄС зберігає стійкі темпи зростання. Перевезення пасажирів та вантажів у рамках Європейського Союзу є єдиним технологічним процесом. Характерною рисою європейського ринку транспортних послуг є присутність перевізників країн ЄС на усіх національних ринках країн-членів ЄС, що призвело до появи трьох рівнів конкуренції на національному ринку: між національними перевізниками країни, між національними та іноземними перевізниками, між іноземними перевізниками, та загострення конкуренції на загальноєвропейському ринку. Одночасно зростання обсягу посередницьких послуг на транспорті, у тому числі експедиційних, логістичних, митних, висуває нові вимоги до регулювання єдиного ринку транспортних послуг в Європейському Союзі [4, с. 30].

Адаптація в Україні європейських стандартів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті – це дуже болісний процес, адже вимагає від перевізників значно підвищити стандарти безпеки як пасажирських, так і вантажних перевезень. Це тягне за собою значні витрати для галузі [5]. Тому необхідно шукати компроміси. Наприклад, у болючих питаннях пропонувати перехідні періоди, враховувати українські проблеми і теж шукати рішення. Хочеться вірити в те, що Міністерство інфраструктури, комітет з питань транспорту ВРУ, перевізники та експерти зможуть знайти компроміс та винести законопроект в зал восени [5].

Наступним слід вказати такий напрям вдосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, як розвиток законодавчої та нормативної бази. Удосконалення законодавства – це процес, який забезпечує постійну відповідність юридичних норм і реально наявних суспільних відносин шляхом своєчасного видання правових актів у суворо впорядкованій системі всього законодавства, відповідно до об'єктивних потреб суспільства, що розвивається [6, с. 247–250; 7]. По суті, діяльність компетентних правотворчих органів з постійного підтримання його якісного стану, тобто якості його змісту і форми. У юридичній літературі якість закону визначається як сукупність його властивостей, що характеризують закон як регулятор суспільних відносин [8, с. 44]. Сьогодні важливість удосконалення відповідного законодавства складно переоцінити, адже саме за допомогою норм права вбачається можливим врегулювати та упорядкувати відповідні правовідносини.

Не можна оминати увагою і такий напрям, як підвищення рівня безпеки дорожнього руху.

Взагалі безпека дорожнього руху – це система суспільних відносин, яка складається у сфері дорожнього руху з метою задоволення потреб його учасників у переміщенні та відображає ступінь захищеності цих учасників і держави від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків. Таким чином, забезпечення безпеки дорожнього руху можна визначити як правотворчу, правозастосовну та правоохоронну діяльність державних органів та громадських організацій, наділених контрольно-наглядовими повноваженнями за дотриманням учасниками дорожнього руху, іншими фізичними та юридичними особами загальнообов'язкових правил, нормативів та стандартів, спрямованих на попередження та припинення правопорушень, притягнення правопорушників до відповідальності [9]. Справедливим буде відзначити, що безпеці дорожнього руху як напряму державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті законодавцем приділяється досить багато уваги, про що свідчить прийнята державна Програма «Підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року» від 2018 року, метою якої є зниження в Україні рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, насамперед соціально-економічних, відповідно до цілей, визначених Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року та Генеральною Асамблеєю ООН в рамках Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху 2011–2020 років, зокрема щодо зниження на 30 відсотків рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, а також створення безпечних і комфортних умов руху транспортних засобів, пішоходів та інших учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі [10].

Відповідно до вказаного нормативно-правового акту проблему підвищення рівня безпеки дорожнього руху передбачається розв'язати такими шляхами: удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; удосконалення ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно дорожньо-транспортних пригод; підвищення рівня безпечності доріг та дорожньої інфраструктури; підвищення рівня безпечності транспортних засобів; покращення медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв; підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом; покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху; удосконалення здійснення заходів реагування та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод; забезпечення дотримання правил дорожнього руху [10]. Водночас у законодавця досить високі очікування пов'язані із запровадженням окресленої програми. З позитивного боку слід

також відзначити той факт, що Програмою було поставлено низку завдань у цій сфері та окреслено шляхи вирішення цих завдань. Втім, як невеличкий слід визнати те, що незважаючи на таку увагу з боку законодавця, державна політика у цій сфері потребує вдосконалення. Зокрема, необхідною умовою є необхідність покращення та посилення контролю у досліджуваній сфері щодо: використання грошових коштів за цільовим призначенням, забезпечення розподілу між органами виконавчої влади функцій з управління дорожнім рухом; посилення вимог до автомобільних перевізників та контролю за дотриманням ними вимог законодавства щодо безпеки перевезень; тощо.

Наступний напрям, якому необхідно приділити особливу увагу, – охорона навколишнього середовища. З початком нинішнього століття на перший план вийшли вимоги мінімізації споживання вуглеводневих палив задля забезпечення високої транспортної ефективності, необхідного рівня безпеки виконання транспортних послуг, транспортного комфорту, шкідливості дії на навколишнє середовище. Автотранспорт – один із чинників забруднення повітря. Викиди газів на вулицях можуть погано вплинути на загальний стан здоров'я суспільства. Ба більше, дорожній рух – це джерело викидів тонко-дисперсних та дуже тонко-дисперсних часток у містах. Чимало наукових досліджень свідчать, що ці частки суттєво впливають на здоров'я людей. Транспортна мережа в Україні доволі щільна, кількість та активність автотранспорту в містах великі, й шкоду докільню він завдає дуже відчутну. Основні причини цього – застарілі конструкції двигунів, використовуване паливо (бензин, а не газ чи інші, менш токсичні речовини) та погана організація руху, особливо в містах, на перехрестях [11].

Таким чином, охорона навколишнього середовища беззаперечно є важливим напрямом державної політики у сфері забезпечення безпеки автомобільного транспорту. Варто відзначити, що необхідність удосконалення вказаного напряму зумовлена тим, що державна політика у цій сфері є вкрай непослідовною, а іноді навіть не логічною. Так, держава проголошує, що забезпечення екологічної безпеки має пріоритетне значення, але водночас: 1) дозволяє розмитнення автомобілів незалежно від того, чи дотримуються загальноприйняті стандарти викидів (Євро 5 та 6); 2) не здійснює технічний огляд авто, зокрема на предмет відповідності викидів встановленим стандартам (було відмінено щорічний технічний огляд авто); 3) питання щодо токсичності вантажних авто взагалі практично залишилось поза увагою законодавця.

І останній напрям, якому ми хотіли б приділити увагу, – підвищення конкурентоспроможності транспорту та ефективності перевезень. В юри-

дичній літературі конкурентоспроможність визначається як сукупність споживчих якостей товару, що характеризує їх відмінність від товару конкуренту за рівнем відповідності тим чи іншим суспільним потребам, з урахуванням витрат на їх задоволення [12, с. 263–264]. А відтак, чим конкурентоспроможніший товар, тим більша кількість людей його використовує, що своєю чергою має позитивне значення для продавця. Зазначене є актуальним і для сфери автомобільного транспорту. Конкурентоспроможність автомобільного транспорту виражається у його доступності для всіх громадян, безпечності використання, швидкості тощо. Отже, забезпечення конкурентоспроможності автомобільного транспорту матиме важливе соціально-економічне та політичне значення для кожної окремої людини зокрема і держави взагалі.

Водночас для вдосконалення конкурентоспроможності автомобільного транспорту та ефективності перевезень необхідними є такі чинники:

1) лібералізація ринку перевезень. Варто відзначити, що сьогодні зроблено перший надважливий крок у реформуванні пасажирських автобусних перевезень. У лютому на засіданні Уряду схвалено необхідні зміни до постанов Кабінету Міністрів України, які дозволили змінити ситуацію на ринку регулярних автобусних перевезень на всій території України вже у найближчій перспективі. Ці зміни стосуються Порядку проведення конкурсу на регулярних автобусних маршрутах та Правил надання послуг на автомобільному транспорті. Вперше за останні 10 років ми відходимо від застарілих рудиментів та впроваджуємо норми, які насамперед спрямовані на покращення безпеки та якості перевезень, а також створення належних умов для людей з інвалідністю [13];

2) запровадження інтегрованих транспортних систем та транспортної логістики.

Таким чином, завершуючи представлене наукове дослідження, можемо констатувати той факт, що незважаючи на гучні слогани владоможців, політика держави у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є непослідовною та, по суті, не ефективною, що, як ми вже неодноразово зазначали, яскраво підтверджують офіційні статистичні дані. Отже, удосконалення державної політики в окреслених нами у роботі напрямках, як вбачається, дозволить: по-перше, якісно покращити безпосередню діяльність уповноважених органів державної влади; по-друге, дозволить досягти необхідного стану у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Робота законодавців в окреслених напрямках матиме важливе стратегічне значення та забезпечить соціально-економічну та політичну стабільність у державі.

### Література

1. Ткаченко О.В. Методологічні засади дослідження кадрового забезпечення державного управління освітою в Україні. Вісник Київського Національного університету ім. Т. Г. Шевченка. 2014. № 1 (1). С. 88–91.
2. Мельник М.І. Кримінологічні та кримінально-правові проблеми протидії корупції : дис. ... доктора юрид. наук: с пец. 12.00.08; Нац. акад. внутр. справ України. К., 2002. 423 с.
3. Теория государства и права: курс лекций / под ред. Н.И. Матузова и А.В. Малько. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юристъ, 2001. С. 171.
4. Бакаєва І.Г. Регулювання єдиного ринку транспортних послуг Європейського Союзу / І.Г. Бакаєва, О.О. Вишневецький. Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління. 2013. Вип. 23–24. С. 226–230.
5. Майструк С., Акуленко Л. Гальмування не по-європейськи. Чому заморожені реформи в авто галузі URL: <https://www.eurointegration.com.ua/experts/2016/09/7/7054187/>.
6. Рябченко О.П. Держава і економіка: адміністративно-правові аспекти взаємовідносин / О.М. Бандурка (заг. ред). Ун-т внутрішніх справ. Х.: В-во Ун-ту внутрішніх справ, 1999. 304 с.
7. Павлов Д.М. Організаційно-правові засади забезпечення ефективності функціонування системи органів виконавчої влади (державного управління) [Текст]: дис... канд. юрид. наук: 12.00.07; Національна академія внутрішніх справ України. К., 2004. 195 арк.
8. Васильев М.П. Законодательная техника: Научно-техническое пособие. М.: Городец, 2000. 237 с.
9. Очеретна Т.А. Забезпечення безпеки дорожнього руху як об'єкта адміністративнонаглядової діяльності / Роль правоохоронних органів у формуванні правової держави в умовах євроінтеграції України [Текст]: матеріали Всеукр. підсумк. наук.-практ. конф. Частина 1 (Київ, 12 берез. 2015 р.). К: Нац. акад. внутр. справ. 2015. С. 140–141.
10. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року / Постанова КМУ від 25 квітня 2018 р. № 435. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/435-2018-p/conv>.
11. Запорожець О.І. Транспортна екологія [текст] навчальний посібник / О.І. Запорожець, С.В. Бойченко, О.Л. Матвеева, С.Й. Шаманський, Т.І. Дмитруха, С.М. Маджд; за заг. редакцією С.В. Бойченка. К.: «Центр учбової літератури», 2017. 508 с.
12. Юридична енциклопедія: В 6-ти т. / Ю.С. Шемшученко (відп. ред.) та ін. К.: Укр. енцикл. ім. М. П. Бажана, 2001. Т. 3: «К–М». 792 с.
13. Уряд підтримав ініціативу Міністерства інфраструктури щодо лібералізації ринку регулярних автобусних перевезень / Офіційний веб-сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/29521.html>.

### Анотація

**Скрипа Є. В. Напрями вдосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.** – Стаття.

У статті, на основі аналізу наукових поглядів вчених та норм чинного законодавства України, визначено найбільш пріоритетні напрями вдосконалення державної політики у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Констатовано, що незважаючи на гучні слогани владоможців, політика дер-

жави у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є непослідовною та, по суті, не ефективною, що яскраво підтверджують офіційні статистичні дані.

*Ключові слова:* державна політика, напрям, вдосконалення, забезпечення безпеки, автомобільний транспорт.

#### Аннотация

**Скрипа Е. В. Направления совершенствования государственной политики в сфере обеспечения безопасности на автомобильном транспорте. – Статья.**

В статье, на основе анализа научных взглядов ученых и норм действующего законодательства Украины, определены наиболее приоритетные направления совершенствования государственной политики в сфере обеспечения безопасности на автомобильном транспорте. Констатируется, что несмотря на громкие слоганы политиков, государственная политика в сфере обеспечения безопасности на автомобильном транспорте является непоследовательной и, по сути, не эффективной,

что ярко подтверждают официальные статистические данные.

*Ключевые слова:* государственная политика, направление, совершенствование, обеспечение безопасности, автомобильный транспорт.

#### Summary

**Skrypa Ye. V. Directions of improvement of the state policy in the field of safety of road transport. – Article.**

In the article, on the basis of the analysis of scientific opinions of scientists, the norms of the current legislation of Ukraine, the most priority directions of improvement of the state policy in the field of safety in road transport are determined. It is stated that despite the loud slogans of the wizards, the state's policy in the field of road transport safety is inconsistent and in effect not effective, which is clearly confirmed by official statistics.

*Key words:* state policy, direction, improvement, safety, road transport.