

У.І. Ляхович. - К., Х., 2008. - 182 с.

7. Янюк Н.В. Адміністративно-правовий статус посадової особи: автореф. дис... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 / Н.В. Янюк. - К., 2003. - 20 с.

8. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. - 1996. - № 30. - Ст. 141.

9. Про засади запобігання та протидії корупції: Закон України від 7 квіт. 2011 р. № 3206-VI // Відомості Вер-

ховної Ради України. - 2011. - № 40. - Ст. 404.

10. Мельник О.М. Адміністративно-правовий статус працівника митної служби: автореф. дис... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 / - К., 2011. - 18 с.

Тоцький В.В.
начальник Головного управління
Служби безпеки України
в Автономній Республіці Крим
Надійшла до редакції: 02.12.2012

УДК 342.9

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Фалатюк О. С.

Автомобільний транспорт - одна з найвагоміших складових транспортної системи України. Він відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку України. На сьогодні більш як 100 тис. підприємств автомобільного транспорту надають послуги з перевезення 48 % пасажирів і 73,5 % вантажів від їх загальної кількості [1].

На сьогодні автомобільний транспорт загалом задовольняє потреби економіки й населення в перевезеннях, однак за останні роки виникла низка нових проблем, що потребують системного аналізу та вжиття відповідних заходів щодо забезпечення сталого розвитку галузі.

Значну проблему для подальшого розвитку автотранспорту України складають недосконалість законодавчого регулювання діяльності автомобільного транспорту та контролю за його дотриманням, втрата адміністративних важелів у період структурних реформ управління автомобільним транспортом, недосконала система державного управління, обмежене або повністю відсутнє бюджетне фінансування соціально значущих послуг автомобільного транспорту, недостатня організація централізованих форм транспортного обслуговування вантажоодержувачів; неефективність системи допуску (ліцензування) суб'єктів господарювання до ринку транспортних послуг викликали необхідність проведення комплексного дослідження адміністративно-правових проблем організації й функціонування автомобільного транспорту в умовах трансформації сучасного суспільства.

Тема функціонування й розвитку автомобільного транспорту є достатньо дослідженою. Окремі питання регулювання перевезень автомобільним транспортом та його розвитку були розглянуті в працях М.К. Александрова-Дольника, В.К. Андрєєва, В.В. Вітрянського, В.К. Гіжевського, В.Л. Грохольського, В.А. Єгіазарова, О.О. Карлова, Н.С. Ковалевської, М.Н. Курка, О.В. Клепікової, В.В. Луця, В.К. Макутова, Д.К. Медведєва, В.Й. Раззадовського, Л.Я. Свистуна, В.Т. Смирнова, О.М. Тарасова, М.Л. Шелухіна. Однак, на нашу думку, існує нагальна потреба в продовженні досліджень з цієї проблематики.

Метою нашого дослідження є визначення напрямків розвитку автомобільного транспорту та ефективності його вантажних і пасажирських перевезень.

Для досягнення поставленої мети автором були поставлені наступні завдання:

- проаналізувати існуючі наукові праці й стан чинного законодавства в контексті досліджуваної теми;
- розробити відповідні пропозиції з удосконалення напрямків розвитку автомобільного транспорту й

нормативно-правових актів України у сфері транспортного законодавства.

Проведений у ході роботи над джерелами аналіз структури діючого парку автобусів і вантажних автомобілів показав, що більшість транспортних засобів суб'єктів господарювання України за своєю конструкцією, пасажиромісткістю, тоннажністю, типами кузова, класом комфортності, показниками споживання палива, екологічними нормативами не відповідають сучасним вимогам.

Процес оновлення парку рухомого складу автомобільного транспорту України відбувається повільними темпами - майже 70 % рухомого складу є технічно або морально застарілими, а 50 % автобусів експлуатуються більш як 10 років [2, 3].

Перехід економіки України на ринкові умови господарювання й швидка приватизація підприємств істотним чином змінили систему перевізного процесу. У результаті ринкових трансформацій, які активно відбувалися в середині 90-х років, на ринку автотранспортних послуг з'явилася значна кількість суб'єктів господарювання всіх форм власності. Якщо раніше в галузі функціонували майже тисяча автотранспортних підприємств, то сьогодні господарську діяльність здійснюють понад сто тисяч автомобільних перевізників, діяльність більшості з яких не відповідає елементарним вимогам. Володіючи 1-2 автомобілями, приватні перевізники, як правило, не мають потрібної для здійснення цієї діяльності бази й відповідних спеціалістів, не забезпечують технічний огляд і обслуговування транспортних засобів, проведення медичного огляду водіїв, не знають діючих нормативних документів, не сплачують податків і ухиляються від юридичної відповідальності [3, 146].

Таке ставлення перевізників до організації надання транспортних послуг, які переслідують єдину мету - одержати прибуток за будь-яку ціну, в умовах повної свободи підприємництва та низького рівня контролю з боку уповноважених органів влади, характеризується різким зростанням порушень вимог безпеки дорожнього руху й екологічної безпеки, призводить до зростання показників аварійності. Як наслідок, страждає споживач, який не отримує автотранспортні послуги на засадах комфорту, якості та безпеки.

Сьогодні більшість автотранспортних підприємств працюють в умовах відсутності централізованих замовлень, що викликає певну визначену нестабільність формування обсягів їх послуг протягом запланованого періоду часу. Негативним наслідком такого стану є невпевненість підприємств у досягненні позитивних результатів від їх виробничо-господарської діяльності,

© О.С. Фалатюк, 2013

оскільки постійно зростають ризики для їх стабільного функціонування на конкурентному ринку.

Гострою на місцевому рівні залишається проблема компенсації понесених втрат доходів автомобільних перевізників у зв'язку з перевезенням пільгових категорій громадян і перевезень за регульованими тарифами, оскільки в сьогоденні умовах неможливо чітко визначити реальний обсяг доходів автомобільних перевізників.

Недосконалою залишається система організації міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, зокрема механізму укладання двосторонніх угод з автоперевезень, процедури перетинання державного кордону, розмитнення вантажу та отримання віз водіяма транспортних засобів.

Останнім часом в Україні зростає тенденція до загострення екологічних проблем, пов'язаних з діяльністю транспорту. Викиди в атмосферу шкідливих речовин засобами автомобільного транспорту складають 95 % викидів від загальної кількості, що виробляються пересувними джерелами забруднення.

Як відомо, процеси розвитку й вдосконалення автомобільного транспорту України відбуваються відповідно до положень Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту до 2015 року з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу й забезпечується фінансовою підтримкою держави [4].

Як заявляють керівники Мінінфраструктури України, загальний обсяг державного фінансування зазначеної Програми складе 15238300 тис. грн., у тому числі за рахунок коштів державного бюджету - 2178340 тис. грн., за рахунок місцевих бюджетів - 250960 тис. грн., інших джерел - 12809000 тис. грн. [5].

Головним завданням стратегії розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період і до 2020 р. є визначення шляхів розв'язання проблем подальшого розвитку транспортної галузі, зростання попиту на транспортні послуги, активізації процесів інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України до європейської та світової транспортних систем [6].

Основними причинами необхідності подальшого удосконалення адміністративно - правового регулювання діяльності автомобільного транспорту, на нашу думку, є:

- недосконалість законодавства щодо регулювання діяльності автомобільних перевізників, а також інших суб'єктів підприємницької діяльності, які забезпечують безпеку перевезень пасажирів і вантажів, та системи контролю за його дотриманням;

- недостатній обсяг фінансування витрат, пов'язаних з наданням соціально значущих послуг, за рахунок бюджетних коштів;

- відсутність єдиних системних підходів до забезпечення функціонування автомобільного транспорту.

Для вирішення окреслених у дослідженні проблем, на нашу думку, необхідно вжити наступних заходів.

1. Удосконалити систему державного управління в галузі автомобільного транспорту, підвищити якість надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів шляхом:

- координації та виконання державних програм, зокрема щодо розвитку автомобільних доріг, як державного, так і місцевого значення, розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів, енергоз-

- береження, підвищення безпеки дорожнього руху;

- створення ефективного адміністративно-правового механізму надання соціально значущих послуг, зокрема перевезення пасажирів у сільській місцевості та осіб з обмеженими фізичними можливостями;

- урегулювання відносин між автомобільними перевізниками, власниками автостанцій і органами центральної та місцевої виконавчої влади;

- удосконалення правил перевезення пасажирів у таксі, конкретизації вимог до такого виду діяльності та її квотування, проведення державної перереєстрації автомобілів, які обладнані для роботи як таксі;

- посилення вимог до автомобільних перевізників і забезпечення контролю за дотриманням ними вимог законодавства щодо безпеки дорожнього руху;

- удосконалення нормативно-правової бази щодо охорони навколишнього природного середовища, енергозбереження, енергоефективності та прискорення переходу автотранспорту на альтернативні види палива;

- впорядкування системи страхування від нещасних випадків на транспорті під час здійснення нерегулярних і регулярних спеціальних перевезень пасажирів;

- адаптації національного законодавства до європейського в галузі автомобільного транспорту, зокрема щодо управління перевезеннями, регулювання ринку транспортних послуг, доступу до ринку послуг з перевезення пасажирів і вантажів, підвищення конкурентоспроможності автомобільних перевізників, забезпечення безпеки руху, здійснення транзитних перевезень, спрощення процедур проходження прикордонного контролю, визначення сучасних технічних вимог до колісних транспортних засобів, транспортної статистики, екологічних і соціальних вимог;

- запровадження ефективного економічного механізму регулювання транспортною діяльністю, спрямованого на підвищення конкурентно-спроможності автомобільних перевізників, забезпечення збереження й створення нових робочих місць;

- розроблення спрощеного адміністративно-правового механізму допуску автомобільних перевізників до здійснення господарської діяльності на ринку послуг з перевезення пасажирів і вантажів.

2. Удосконалити діючу систему тарифного й податкового регулювання діяльності автомобільних перевізників, забезпечити інноваційний і інвестиційний розвиток галузі автомобільного транспорту шляхом:

- розроблення й запровадження нового механізму виплати окремим категоріям громадян адресної дотації для пільгового проїзду автомобільним транспортом;

- розроблення механізму встановлення економічно обґрунтованих тарифів на перевезення пасажирів і автостанційні послуги;

- розроблення й запровадження єдиного механізму оподаткування автомобільних перевізників, які надають послуги з перевезення пасажирів і вантажів і провадять господарську діяльність в однакових конкурентних умовах;

- зниження розміру ставок ввізного мита на ввезення деяких типів вантажних і пасажирських транспортних засобів, які не виробляються в Україні;

- удосконалення механізму нарахування та сплати податків з власників транспортних засобів;

- запровадження карткових електронних систем безготівкових розрахунків за перевезення пасажирів на маршрутах міського автобусного сполучення;

- створення умов для оновлення автомобільними перевізниками парку рухомого складу автомобільного транспорту й оптимізації його структури, використання новітніх технологій та інформаційних систем.

3. Підвищити рівень безпеки здійснення пасажирських і вантажних перевезень шляхом:

- удосконалення системи підготовки, перепідготовки й підвищення кваліфікації персоналу автомобільного транспорту;

- посилення вимог до безпечності конструкції та технічного стану транспортного засобу шляхом переходу на європейські норми й стандарти у сфері безпеки дорожнього руху;

- розроблення гармонізованого з європейськими вимогами положення щодо режиму праці й відпочинку водіїв транспортних засобів;

- створення нормативно-правової бази щодо затвердження типу колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин до них відповідно до європейського законодавства;

- розроблення й запровадження технічного регламенту надання послуг з технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів.

5. Провести комплекс заходів по інтеграції системи автомобільного транспорту України до європейської шляхом:

- розробка нормативних актів, що регулюють діяльність транспорту в Україні й відповідають директивам ЄС щодо транспорту, положенням Генеральної Угоди про тарифи і торгівлю (ГАТТ) і Світової організації торгівлі (СОТ), Угоди про партнерство й співробітництво між Україною та ЄС чи вдосконалення існуючої нормативно-правової бази України;

- участь України в міжнародних і європейських транспортних організаціях, виконання резолюцій, рекомендацій, що приймаються в рамках цих організацій; вступ України до складу міжнародних і європейських транспортних організацій;

- приєднання до Конвенцій, протоколів і договорів, укладених під егідою міжнародних та європейських організацій;

- підготовка й укладення двосторонніх міжурядових угод у галузі транспорту між Україною та європейськими державами;

- об'єднання з транс'європейською транспортною мережею відповідно до Європейської політики сусідства, підвищення ефективності використання транзитного потенціалу.

На нашу думку, реалізація державою запропонованих заходів дозволить автомобільному транспорту України вийти на рівень загальноєвропейських стандартів своєї діяльності.

Література

1. Проект Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного та міського електричного транспорту на 2012-2015 роки. // [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [www.ten-t.org.ua /data/upload/ .. /transport_strategy_of_ukraine_ua.doc](http://www.ten-t.org.ua/data/upload/..transport_strategy_of_ukraine_ua.doc)

2. Пєфтїєв О.В. Адміністративно-правові засади функціонування автомобільного транспорту: Автореф. дис. канд. юр. наук. / О.В. Пєфтїєв. - Донецьк.: Ун-т внутр. справ - 2011, с. 3.

3. Бойченко К. Розвиток автомобільного транспорту в Україні: економічно-правові аспекти. / Збірка наукових праць ХНАДУ. - Харків., 2011.- С. 146-149.

4. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2011 р. № 732-р "Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року". // [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [http://www.rbc.ua/ ukr/top/show/na-programmu-razvitiya-avtomobilnogo-transporta-ukrainy-09082011191500](http://www.rbc.ua/ukr/top/show/na-programmu-razvitiya-avtomobilnogo-transporta-ukrainy-09082011191500).

5. Про фінансування Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року. // [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [http://www.rbc.ua/ ukr/top/show/na-programmu-razvitiya-avtomobilnogo-transporta-ukrainy-09082011191500](http://www.rbc.ua/ukr/top/show/na-programmu-razvitiya-avtomobilnogo-transporta-ukrainy-09082011191500).

6. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р "Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року". // [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [www.ten-t.org.ua /data/upload/ .. /transport_strategy_of_ukraine_ua.doc](http://www.ten-t.org.ua/data/upload/..transport_strategy_of_ukraine_ua.doc)

Фалатюк О.С.

здобувач наукового ступеню
кандидата юридичних наук ОДУВС
Надійшла до редакції: 07. 12. 2012

УДК 342. 9. 086

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ: СУЧАСНА ПАРАДИГМА

Черкасов Ю. Е.
Корнієнко М. В.

У демократичній правовій державі, якою прагне бути Україна, визначальними серед інших є наступні конституційні положення: 1) людина, її життя й здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються найвищою соціальною цінністю; 2) ніхто не може бути примушений робити те, що не передбачено законодавством (іншими словами - громадянам дозволено все, що прямо не заборонено законом); 3) ніхто не може бути двічі притягнений до юридичної відповідальності одного виду за одне й те саме правопорушення; 4) закони та інші нормативно-правові акти, що визначають права й обов'язки громадян, мають бути доведені до відома населення в порядку, встановленому законом. Закони та інші нормативно-правові акти, що визначають права й

обов'язки громадян, не доведені до відома населення в порядку, встановленому законом, є не чинними. Означені положення є підґрунтям до розуміння юридичної відповідальності загалом і адміністративно-правової зокрема.

Водночас слід відмітити, що зміна пріоритетів у розвитку України (у порівнянні з Українською РСР), обрання саме як соціальної цінності людини (а не держави чи комунізму) кардинальним чином впливає на відносини "людина-держава", вимагає перегляду функціональної спрямованості державного примусу і юридичної відповідальності як його складової. Втім, і до сьогодні чинним є Кодекс України про адміністративні правопорушення, що був прийнятий 7 грудня 1984 р.

Відтак, особливої уваги потребує питання відповідно-
© Ю.Е. Черкасов, М.В. Корнієнко 2013