

згідно із Законами України від 23. 12. 2015 р. № 901-19. - Електрон. дан. (1 файл). - Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/580-19/page>. - Назва з екрана.

16. Про Дисциплінарний статут Національної поліції України [Електронний ресурс] : проект закону від 01. 02. 2016 р. № 3857. - Електрон. дан. (1 файл). - Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=58005. - Назва з екрана.

17. Про затвердження Інструкції про порядок проведення службових розслідувань в органах внутрішніх справ України [Електронний ресурс] : наказ МВС України від 12. 03. 2013р. №230. - Електрон. дан. (1 файл). - Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0541-13>. - Назва з екрана.

18. Конституція України [Електронний ресурс] : закон України від 28. 06. 1996 р. № 254к/96-ВР із змін., внес. згідно із Законами України та Рішеннями Конституційного Суду : за станом на 15. 05. 2014 № v005p710-14. - Електрон. дан. (1 файл). - Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр/card4#History>. - Назва з екрана.

19. Про затвердження Інструкції про порядок проведення атестування поліцейських МВС України [Електронний ресурс] : наказ МВС України від 11. 07. 2015 р. № 1465. - Електрон. дан. (1 файл). - Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1445-15/paran15#n15>. - Назва з екрана.

20. Про Дисциплінарний статут органів внутрішніх справ України [Електронний ресурс] : закон України від 22. 02. 2006 р. № 3460-IV із змін., внес. згідно із Законами України від 09. 06. 2013 р. № 245-18. - Електрон. дан. (1 файл). - Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3460-15>. - Назва з екрана.

Медведевко Н.В.,
аспірант докторнатури та ад'юнктури
Одеського державного університету
внутрішніх справ
Надійшла до редакції: 09.01.2016

УДК 347.763:656.13(477)

ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ

Присяжнюк А. В.

На підставі аналізу механізму адміністративно-правового забезпечення пасажирських перевезень автомобільним транспортом, у статті розглядаються такі його складові як: адміністративно-правове регулювання пасажирських перевезень автотранспортом, забезпечення контрольної діяльності у цьому напрямі, економічна, інвестиційна, кредитна, бюджетна, податкова, інноваційна, кадрова та соціальна політика у механізмі адміністративно-правового забезпечення пасажирських автомобільних перевезень, розвиток і вдосконалення маршрутної мережі та структури рухомого складу.

Ключові слова: механізм адміністративно-правового забезпечення, пасажирські перевезення автомобільним транспортом.

На основани анализа механизма административно-правового обеспечения пассажирских перевозок автомобильным транспортом, в статье рассматриваются такие его составляющие как: административно-правовое регулирование пассажирских перевозок автотранспортом, обеспечение контрольной деятельности в этом направлении, экономическая, инвестиционная, кредитная, бюджетная, налоговая, инновационная, кадровая и социальная политика в механизме административно-правового обеспечения пассажирских автомобильных перевозок, развитие и совершенствование маршрутной сети и структуры подвижного состава.

Ключевые слова: механизм административно-правового обеспечения, пассажирские перевозки автомобильным транспортом.

The mechanism of administrative-legal regulation of passenger road transport author considers as a set of administrative and legal means by which the impact on the relations arising in the process of implementing administrative obligations of public administration.

Based on the analysis of the mechanism of administrative-legal regulation of passenger road transport the article deals with such components as: administrative and legal regulation of passenger transportation by road, provision of control activities in this direction, economic, investment, credit, budgetary, fiscal, innovation, human resources and social policy in the mechanism of administrative-legal regulation of road passenger transport, development and improvement of the route network and structure of the rolling stock.

It is proved that the improvement of the mechanism of administrative-legal regulation of carriage of passengers by road vehicles, primarily involves improving the quality of services for passenger vehicles through: 1) improving coordination and implementation of programmes for development of roads, renewal of the technical Park, enhance road safety; 2) toughening of requirements to motor carriers and monitor their compliance with legislative requirements; 3) improvement of legal framework regarding environmental protection, energy conservation, energy efficiency and use of vehicles alternative fuels; 4) adaptation of national legislation to European one in the field of road transport, in particular for creating a unified vehicle classification, the establishment of an effective General system of driving and the safety management system of passenger transportation, regulation of the market of transport services, improving the competitiveness of motor carriers; 5) the introduction of economic and fiscal mechanisms aimed at enhancing the competitiveness of passenger motor carriers; 6) development of a clear mechanism of competitive admission to the service of road passenger transport, etc.

Key words: mechanism of administrative and legal support, passenger road transport.

Зміни, що очікуються в економіці України в наслідок

© А.В. Присяжнюк, 2016

економічних реформ, створення умов для подальшого зростання пасажирообігу та конкуренції на ринку, надання якісних автомобільних послуг, потребують суттєвих змін у механізмі адміністративно-правового забезпечення діяльності системи пасажирських перевезень автотранспортом.

Важливе місце в механізмі адміністративно-правового забезпечення пасажирських перевезень автотранспортом відводиться правовому регулюванню. У теорії права під правовим регулюванням пропонується розуміти цілеспрямований вплив на поведінку людей і суспільні відносини за допомогою правових (юридичних) засобів [1, с. 257]. У цьому визначенні підкреслюється динамізм права, його зв'язок з урегульованими суспільними відносинами. В. С. Нерсесянц наголошує на тому, що правове регулювання відображає суто динамічну роль права. При цьому зорганізується поведінка учасників суспільних відносин, що змушує їх діяти активно відповідно до покладених обов'язків [2, с. 416].

Механізм правового регулювання є тривалим процесом, що розпадається на стадії, на кожній із яких працюють особливі юридичні засоби [3, с. 384]. Тому правове регулювання пасажирських перевезень автотранспортом неможливе: якщо немає процесуальних норм, які встановлюють правила поведінки суб'єктів; не визначена процесуальна правосуб'єктність, яка наділяє органи публічної адміністрації якостями необхідними для налагодження та здійснення такої діяльності; не встановлені юридичні факти, які спричиняють певні процесуальні наслідки; не врегульовані процесуальні форми відносин (права і обов'язки) учасників пасажирських перевезень. Ці юридичні засоби в сукупності утворюють механізм правового регулювання пасажирських перевезень автотранспортом.

Слід відмітити, що сьогодні в механізмі забезпечення пасажирських перевезень автотранспортом переважно застосовується адміністративно-правове регулювання. А механізм адміністративно-правового регулювання, - як зазначають провідні адміністративісти - це сукупність адміністративно-правових засобів, за допомогою яких здійснюється вплив на відносини, що виникають у процесі реалізації адміністративних зобов'язань публічної адміністрації [4, с. 38].

Не зважаючи на те що категорія "механізм" широко використовується в різних сферах правових знань, єдиного розуміння поняття "механізм адміністративно-правового забезпечення" на сьогодні не вироблено. Найбільшого поширення при цьому набули поняття "механізм держави", "механізм державного управління", "механізм правового регулювання" тощо. Одні автори розглядають його як систему органів, установ і підприємств, об'єднаних з метою виконання яких-небудь завдань [5, с. 87], інші - як систему правових засобів, з допомогою яких здійснюється врегулювання відносин [6, с. 111], треті - як комплекс необхідних дій [7, с. 21], четверті - як правові засоби що дозволяють перевести правову волю у фактичну поведінку суб'єктів права [4, с. 38]. Різноманітність точок зору на поняття "механізм" обумовлена особливостями явищ, що лежать у його основі. Але загальним є те, що термін "механізм" розуміється всіма як спосіб функціонування, система засобів впливу [3, с. 383]. Загалом механізм є системою з високим ступенем організованості, а кожна система має свою структуру [8, с. 15].

У механізмі адміністративно-правового забезпечення

пасажирських автоперевезень задіяні різні суб'єкти: органи державної влади, місцевого самоврядування, підприємства різних форм власності, окремі підприємці. В залежності від компетенції, зазначені суб'єкти у своїй діяльності використовують різні форми адміністративно-правового забезпечення, серед яких найважливіше місце відводиться нормативно-правовому регулюванню відносин у сфері пасажирських перевезень автотранспортом. Така діяльність пов'язана з виданням нормативно-правових актів, які тягнуть за собою виникнення, зміни або припинення транспортних відносин і потребують чіткого юридичного вираження та регламентовану процедуру здійснення [9, с. 31-39].

Недооцінка адміністративно-правового забезпечення в галузі автомобільних пасажирських перевезень негативно позначається на безпеці таких перевезень, економіці як окремого регіону, так і держави в цілому. Підтвердженням нашої думки є те, що, уже сьогодні, з метою удосконалення законодавства України та поетапної інтеграції України в європейську та світову транспортні системи Міністерством юстиції України пропонується: 1) розширити та зміцнити співробітництво у рамках міжнародних транспортних організацій і у реалізації міждержавних угод в галузі транспорту; 2) створити ефективну державну систему контролю за діяльністю транспортних підприємств і підприємців-громадян у сфері міжнародних перевезень на території України; 3) здійснити необхідні заходи захисту і підтримки діяльності транспортних підприємств і підприємців-громадян на зовнішніх ринках у разі введення міжнародними організаціями та урядами окремих держав жорстких економічних, технічних та інших вимог щодо транспортної діяльності; 4) коригувати стратегію розвитку міжнародних транспортних комунікацій у межах України відповідно до змін міжнародної транспортно-економічної кон'юнктури; 5) гармонізувати нормативно-правову базу у сфері транспорту з відповідними міжнародно-правовими нормами; 6) розробити і здійснити заходи щодо забезпечення техніко-технологічного зближення рухомого складу та транспортної мережі України з європейською транспортною системою; 7) наблизити технічні, технологічні та екологічні стандарти і вимоги у сфері транспорту до європейських та поступово їх запровадити на вітчизняному ринку [10].

На нашу думку, основним завданням адміністративно-правового забезпечення в галузі автомобільних пасажирських перевезень є те, що діяльність підприємств транспорту має бути спрямована на досягнення конкретної мети - максимального задоволення потреб населення, а органи публічної влади мають діяти так, щоб створити належні умови для реалізації цієї мети.

Сьогодні в Україні назріла потреба у створенні сприятливих умов для інтеграції національної транспортної системи до загальноєвропейської та світової транспортної мережі на підставі гармонізації існуючої нормативно-правової бази та розробки нових правових документів, використання уніфікованих транспортних технологій відповідно до вимог і параметрів, що встановлені міжнародними конвенціями і угодами.

Обраний Україною напрям руху до асоційованого членства у ЄС вимагає приведення у відповідність з нормами європейського законодавства врегулювання діяльності національної транспортної системи.

Основними напрямками приведення у відповідність транспортного законодавства України до законодавства ЄС повинно стати: 1) розробка нормативних актів, що

регулюють діяльність транспорту в Україні та відповідають директивам ЄС щодо транспорту, положенням Генеральної Угоди про тарифи і торгівлю (ГАТТ) і Світової організації торгівлі (СОТ), Угоди про партнерство та співробітництво між Україною та ЄС чи вдосконалення існуючої нормативно-правової бази України; 2) участь України у міжнародних та європейських транспортних організаціях, виконання резолюцій, рекомендацій, що приймаються в рамках цих організацій; 3) вступ України до складу міжнародних та європейських транспортних організацій; 4) приєднання до Конвенцій, протоколів та договорів, укладених під егідою міжнародних та європейських організацій; 5) підготовка та укладення двосторонніх міжурядових угод у галузі транспорту між Україною та ЄС.

Для забезпечення перевірки ефективності функціонування системи правового регулювання ринку транспортних послуг має бути створена й ефективна система контролю, оскільки регулювання і контроль тісно взаємопов'язані, повинні кореспондувати один одному, тобто окремим засобам правового регулювання мають відповідати певні засоби контролю. Тому ми підтримуємо думку науковців [11, с. 167; 9, с. 97-100], що зараз уже назріла нагальна необхідність розробки Транспортного кодексу України на основі чинних кодексів, статутів, законів і підзаконних актів. 16 березня 2000 року Верховною Радою України була прийнята Постанова № 1557-III "Про проекти Кодексу автомобільного транспорту України та Закону України "Про введення в дію Кодексу автомобільного транспорту України", але, на жаль, подальший правотворчий процес призупинений.

Позитивними змінами у напрямку розвитку ринку пасажирських перевезень стало удосконалення нормативно-правової бази щодо безпеки пасажирських перевезень та якості надання автотранспортних послуг, створення підґрунтя для забезпечення рівних умов функціонування суб'єктів підприємницької діяльності різних форм власності, підвищення ефективності механізму державного забезпечення пасажирських перевезень в цілому.

Основні вектори розвитку автомобільного транспорту сформовані у "Транспортній стратегії України до 2020 року", затвердженій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10. 2010р. № 2174-р [12] та в регіональних програмах її реалізації.

На наш погляд, досягнення цілей передбачених Стратегію можливе за умов вирішення тактичних завдань у певних правових, економічних та організаційно-адміністративних напрямах.

Ключовими аспектами, які дозволять забезпечити ефективне та стабільне перевезення пасажирів автотранспортом є розвиток і вдосконалення маршрутної мережі та структури рухомого складу, удосконалення економічних відносин, реформування діючої системи пільг на проїзд у громадському транспорті загального користування приміського та міжміського сполучення, забезпечення вільного ціноутворення на ринку автотранспортних послуг, легалізація тіншового сектору ринку, а також оновлення матеріально-технічної бази перевізників.

У сфері автомобільних пасажирських перевезень можуть бути задіяні перевізники усіх форм власності. Виняток становлять ті напрями діяльності, які пов'язані з організацією безпеки руху і контролю. Ці напрями діяльності мають забезпечуватися структурними підрозділами органів державної влади та місцевого самоврядування.

Вони повинні займатися також питаннями формування маршрутної мережі, графіків руху, зупинками громадського транспорту, дорогами, іншими елементами транспортної інфраструктури.

Сьогодні потребує серйозного аналізу ефективність діяльності пасажирських підприємств різних форм власності, удосконалення умов діяльності як підприємств комунальної власності, так суб'єктів підприємницької діяльності фізичних та юридичних осіб. Для підвищення рівня надання послуг з перевезення пасажирів необхідно розробити більш чіткі умови участі в конкурсах: враховуючи наявність бази технічного обслуговування і ремонту, медичного огляду, кадрової підготовки у конкурсантів та ін.

Адміністративно-правове забезпечення пасажирських автомобільних перевезень шляхом удосконалення економічних відносин. При формуванні ринку послуг автомобільних пасажирських перевезень мають бути дотримані вимоги ефективної конкуренції, недопущення монополізації ринку поряд з організаційними, контрольними і регуляторними функціями з боку державних і комунальних структур.

У рамках сформованої маршрутної мережі розподіл маршрутів між перевізниками має здійснюватися винятково на конкурсній основі, причому організаційно-технічні, економічні та інші фактори, що враховуються при визначенні переможця конкурсу, повинні бути максимально формалізовані. Виходячи, а принципів формування маршрутної мережі, маршрути, що виносяться на конкурс, необхідно формувати у вигляді пакетів, які включають у себе, як правило, маршрути різних режимів руху, що переважно працюють на одному напрямку з різними рівнями рентабельності.

Для ефективного розподілу транспорту по різних режимах руху необхідно систематично робити обстеження пасажиропотоків з урахуванням переваг пасажирів за співвідношенням "час поїздки - комфортабельність - ціна". В економічному плані пакети повинні забезпечити рентабельну роботу підприємства при встановленому рівні вартості поїздки. Для забезпечення цього необхідно використовувати економічні паспорти маршрутів, які пройшли якісну розробку та незалежну експертну оцінку.

Пакети маршрутів мають бути сформовані таким чином, щоб середній рівень їхньої рентабельності був однаковим.

Органи державної влади та місцевого самоврядування здійснюючи адміністративно-правове забезпечення діяльності автомобільного пасажирського транспорту повинні забезпечувати: 1) захист економічних інтересів споживачів послуг (пасажирів); 2) інвестиційну привабливість ринку автомобільних пасажирських перевезень; 3) захист інтересів пасажирів при здійсненні пільгових перевезень і роботі за регульованими тарифами; 4) безпеку пасажирських перевезень; 5) здорову конкуренцію перевізників.

Інвестиційна, кредитна, бюджетна і податкова політика у механізмі адміністративно-правового забезпечення пасажирських автомобільних перевезень. Інвестиційна політика на ринку автомобільних пасажирських перевезень повинна визначатися насамперед власними ресурсами підприємств-перевізників і працюючих на цьому ринку приватних підприємств. Ці ресурси, у свою чергу, залежать від економічних характеристик маршрутів, що обслуговуються, встановленого рівня тарифів і цін. Як відомо, економічні характеристики маршрутів

відображуються, у відповідних економічних паспортах, що дають можливість комплектувати для вивезення на тендер відповідні маршрутні пакети.

Однією з найважливіших економічних характеристик маршруту є його рентабельність, при цьому маршрути, що працюють у різних режимах руху, за цим показником різко відрізняються. Так, маршрути звичайного режиму руху (соціально-значимі маршрути) є збитковими. Автобуси великого і середнього класу, що працюють у режимі “Маршрутного таксі”, мають рентабельність до 10%, а маршрути, що обслуговуються автобусами малого класу, як правило, працюють з рентабельністю, яка перевищує 25%. Тому інвестиційна політика щодо рухомого складу, що працює на різних маршрутах повинна істотно відрізнятися.

З причини неприпустимості втручання органів державного управління у господарську діяльність підприємств, питання компенсації збитків від роботи автобусів звичайного режиму руху та інвестицій в їхнє відновлення мають бути однією з умов проведення конкурсу між замовником (органом місцевого самоврядування) та підприємством-перевізником (автопідприємством) на обслуговування відповідного пакету маршрутів з автоперевезення пасажирів.

Розвиток і вдосконалення маршрутної мережі та структури рухомого складу. Сьогодні адміністративні межі більшості міст України в основному сформовані. Тому першочерговим завданням вдосконалення маршрутної мережі є постійний моніторинг її стану, визначення й уточнення пасажиропотоків на різних напрямках та її поточне коригування з урахуванням того, щоб кожний напрям в обов'язковому порядку обслуговувався транспортом, який працює в усіх режимах руху, що надасть можливість на кожному напрямі задовольнити потреби усіх категорій пасажирів, обравши той вид транспорту, що найбільше влаштовує їх за співвідношенням “час поїздки - комфортність - ціна”. На кожному напрямку в обов'язковому порядку повинні функціонувати як маршрути звичайного режиму руху (мінімальна вартість проїзду, перевезення всіх “пільгових” категорій пасажирів, більш високі витрати часу на поїздки і відносно більш низька її комфортність), так і маршрути таксі (відносно дорожча вартість поїздки, скорочена кількість “пільгових” пасажирів, мінімальний час поїздки і більш високий рівень комфорту).

Плануючи подальший розвиток маршрутної мережі, необхідно враховувати такі важливі фактори як екологія і пропускну здатність існуючих доріг. Вирішувати вказане питання необхідно шляхом пріоритетного використання електротранспорту, реконструкції та розширення окремих вулиць і транспортних розв'язок, переобладнання частини автобусів для роботи на газовому паливі.

Вдосконалення механізму адміністративно-правового забезпечення пасажирських перевезень за допомогою заходів інноваційної політики. Досягнення необхідного рівня якості транспортного обслуговування населення неможливе без його науково-технічного і технологічного забезпечення. Як пріоритетні напрями цього виду діяльності передбачається наступне: 1) системне вивчення й аналіз пасажиропотоків на міських, приміських та міжміських маршрутах; 2) оптимізація структури ТЗ, що використовуються на міських, приміських та міжміських пасажирських перевезеннях, обладнання маршрутів необхідним забезпеченням, координація видів транспорту; 3) підвищення ефективності роботи центральної диспет-

черської служби на базі поновлення роботи автоматичної системи диспетчерського управління (АСДУ) міським та приміським пасажирським транспортом (насамперед по соціально-значимій маршрутній мережі). Відтворення АСДУ має здійснюватися: з використанням сучасних апаратних і програмних засобів; подальший розвиток автоматичної системи управління дорожнім рухом; розробка і впровадження комплексу технічних і технологічних засобів по безготівковій оплаті проїзду на міському транспорті; проектування і будівництво мережі газозаправних станцій, визначення ліцензованих станцій технічного обслуговування з установки газобалонного устаткування; проектування швидкісної транспортної осі, транспортних розв'язок підземних і надземних переходів, паркінгів та інших об'єктів транспортної інфраструктури.

Вдосконалення адміністративно-правового забезпечення кадрової та соціальної політики в галузі пасажирських автоперевезень. Одним з важливих питань у розвитку системи автомобільних пасажирських перевезень є кваліфікаційний рівень працівників підприємств-перевізників. Відсутність кваліфікованих працівників може створювати наступні проблеми: 1) зростання аварійності й травматизму; 2) зростання собівартості перевезень; 3) зниження якості обслуговування; 4) зниження готовності до дій у надзвичайних ситуаціях; 5) зниження рівня технічного обслуговування рухомого складу та ін. Виходячи з цього, необхідно: 1) забезпечити підготовку і перепідготовку фахівців пасажирського транспорту до рівня, що відповідає державним вимогам з питань безпеки, економіки, технології перевезень; 2) створити конкуренто-спроможну систему доступу перевізників до ринку послуг.

Вимоги до професійного рівня фахівців мають бути єдиними для працівників підприємств усіх форм власності та відповідати вимогам державних стандартів. Рівень підготовки керівників, фахівців і водіїв підприємств-перевізників має стати одним з факторів, що враховуються при проведенні конкурсів на право роботи на автобусних маршрутах.

Підсумовуючи вище викладене можна зробити висновок, що удосконалення механізму адміністративно-правового забезпечення перевезення пасажирів автотранспортом, в першу чергу, передбачає підвищення якості надання послуг з перевезення пасажирів автотранспортом за рахунок: 1) покращення координації та виконання програм щодо розвитку автомобільних доріг, як державного, так і місцевого значення, оновлення технічного парку, підвищення безпеки дорожнього руху; 2) посилення вимог до автомобільних перевізників та забезпечення контролю за дотриманням ними вимог законодавства; 3) удосконалення нормативно-правової бази щодо охорони навколишнього природного середовища, енергозбереження, енергоефективності та використання транспортних засобів альтернативних видів палива; 4) адаптації національного законодавства до європейського у галузі автомобільного транспорту, зокрема, щодо створення єдиної класифікації транспортних засобів, створення ефективної, як загальної системи управління автотранспортом так і системи управління безпекою пасажирських перевезень, регулювання ринку транспортних послуг, підвищення конкурентоспроможності автомобільних перевізників; 5) запровадження економічного і податкового механізмів, спрямованих на підвищення конкуренто-спроможності пасажирських автомобільних перевізників; 6) розроблення чіткого

механізму конкурсного допуску до обслуговування пасажирських автомобільних перевезень та ін.

Література

1. Теория государства и права : учебник для юридических вузов и факультетов. / под ред. В. М. Корельского и В. Д. Первалова - М. : Издательская группа ИНФРА М - НОРМА, 1997. - 570 с.
2. Нерсесянц В. С. Проблемы общей теории права и государства : [учебник для вузов] / Под общ. ред. члена-корр. РАН, д. ю. н., проф. Нерсесянца В. С.]. - М. : Издательская группа НОРМА-ИНФРА М, 1999. - 832 с.
3. Комаров С. А. Общая теория государства и права: [учебник] / С. А. Комаров // 4-е изд., переработанное и дополненное. - М. : Юрайт, 1998. - 416 с.
4. Курс адміністративного права України : підручник / В. К. Колпаков, О. В. Кузьменко, І. Д. Пастух, В. Д. Суцценко [та ін.]. - 2-ге вид., перероб. і дооп. - К. : Юрінком Інтер, 2013. - 872 с.
5. Скакун О.Ф. Теорія держави і права : [підручник] / Ольга Федорівна Скакун - Харків: Консум; Ун-т внутр. справ, 2006. - 656 с.
6. Лазарев В. В. Общая теория права и государства : учебник / Под. ред. В. В. Лазарев. - М. : Юрист, - 1994. - 360 с.
7. Ростовщиков И. В. Реализация прав личности в деятельности органов внутренних дел : [учебное пособие].

/ И. В. Ростовщико - Волгоград : ЮИ МВД Российской Федерации, 1996. - С. 21, 142.

8. Пікуля Т.О. Правоохоронні органи в механізмі держави України (теоретико-правові питання функціонування) : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01. / Пікуля Тетяна Олександрівна - К., 2004. - 203 с.

9. Рубан А. Є. Адміністративно-правові засади державного контролю у галузі автомобільних перевезень: дис... канд. юр. наук: 12.00.07 / Рубан Андрій Євгенович. - ХНУВС.- Х.: 2009.-226 с.

10. Шерендяк Ю.С. Статистичний аналіз та оцінка автомобільної промисловості України/ Ю.С. Шерендяк - [Електронний ресурс]. - Режим доступу-<http://наука.kushnir.mk.ua>.

11. Транспортне право України : підруч. для студ. вищ. навч. закл. / [М. Л. Шелухін, О.І. Антонюк, В.О. Вишнівецька та ін.]; за ред. М. Л. Шелухіна. - К.: Ін Юре, 2008. - 896 с.

12. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: Розпорядження КМ України від 20.10.2010 № 2174-р. // ОВУ. - 2010. № 92.

Присяжнюк А. В.,
здобувач ОДУВС

Надійшла до редакції: 27.12.2015

УДК 343.2

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ СПОРИ: ПОНЯТТЯ ТА ВИДОВА ХАРАКТЕРИСТИКА

Ситніченко О. М.

Стаття присвячена дослідженню поняття та змісту адміністративно-правових спорів як різновидів публічно-правових. Звернуто увагу на відсутність нормативно-правового закріплення даної категорії. У роботі наведено класифікаційну характеристику адміністративно-правових спорів та наголошено, що кожен із наведених видів адміністративних спорів представлений своїми суб'єктами та відповідною процедурою адміністративного вирішення.

Ключові слова: публічно-правовий спір, адміністративно-правовий спір, адміністративне судочинство, адміністративна юрисдикція, адміністративний судовий процес.

Статья посвящена исследованию понятия и содержания административно-правовых споров как разновидности публично-правовых. Обращено внимание на отсутствие нормативно-правового закрепления данной категории. В работе приведено классификационную характеристику административно-правовых споров и отмечено, что каждый из указанных видов административных споров представлен своими субъектами и соответствующей процедурой административного решения.

Ключевые слова: публично-правовой спор, административно-правовой спор, административное судопроизводство, административная юрисдикция, административный судебный процесс.

The article is devoted to the concept and content of administrative-legal dispute as a kind of public law. Attention is drawn to the lack of legal fixation of this category. The paper presents the classification

characteristics of administrative disputes and stressed that each of these types of administrative disputes submitted its subjects and procedures of administrative solution.

Key words: public legal dispute, administrative and legal dispute, administrative proceedings, administrative jurisdiction, administrative judicial process.

Сучасний стан розвитку суспільних відносин в Україні набуваючи різностороннього змісту та форм характеризуються проблемністю дотримання конституційних прав та свобод людини і громадянина, а також права на захист та їх відновлення у випадку порушення. Варто зауважити, що лівова частка порушень прав та свобод приватних осіб припадає на їх відносини з органами публічної адміністрації. Саме у цій площині ми можемо спостерігати найбільшу кількість адміністративно-правових спорів, що пов'язані з виникненням правових конфліктів.

Варто зауважити, що впродовж одинадцяти років в Україні сформовано та функціонує система адміністративного судочинства. Однак з внесенням до Конституції України змін щодо правосуддя, серйозних змін зазнає система адміністративних судів, зокрема ліквідація Вищого адміністративного суду України. Варто з цього приводу навести думку професора В.М. Бевзенка, який зазначає, що "можливо це і потрібно, але, ліквідувавши Вищий адміністративний суд України і набравши нових суддів, чи буде запропоновано дієвий інструмент для розв'язання адміністративних спорів? Чи будуть нові судді в Касаційному адміністративному суді належно обізнані із адміністративним правом і готові правильно захищати суб'єктивні права, якщо вони не знатимуть судову практику, до якої йшов понад десяток років і Ви-