

УДК 349.6



Піддубна Дар'я Сергіївна,
кандидат юридичних наук
(Донецький юридичний інститут МВС України,
м. Кривий Ріг)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2703-8546>

НАЛЕЖНЕ ДОРОЖНЄ ПОКРИТТЯ – ЕЛЕМЕНТ СКЛАДОВОЇ ОРГАНІЧНОГО ГОСПОДАРЮВАННЯ: ПРАВОВІ ПИТАННЯ РЕГУЛЮВАННЯ

У статті досліджено теоретичні й практичні питання нормативно-правового регулювання та реального стану дорожнього покриття в Україні, здійснено аналіз судової практики стосовно забезпечення належного дорожнього покриття. Відзначено, що процес транспортування є одним з основних елементів складової органічного господарювання.

Ключові слова: належне дорожнє покриття; складова органічного господарювання; правові питання регулювання; патрульна поліція; майнові та особисті немайнові права суб'єктів господарювання; природні об'єкти; природні ресурси.

Постановка проблеми. Дорожнє покриття в Україні вже кілька десятиріч років знаходиться у стані, який потребує не тільки покращення, а й негайного фундаментального ремонту та є характерним не лише для однієї адміністративно-територіальної одиниці, а визначає комплексну проблему дорожнього покриття усієї країни. На зміну ситуації не впливає ні її тривалість, ні увага засобів масової інформації, ні звернення громадян, що свідчить про відсутність впливу щодо зміни ситуації зі сторони громадськості. Масштабність проблеми з дорожнім покриттям визначає і відсутність належного реагування зі сторони уповноважених державних органів та відомчих структур. Зазначене, за сукупністю, визначає надзвичайну актуальність обраного напрямку дослідження, оскільки дорожнє покриття можна розглядати і як засіб для пересування, транспортування, перевезення в межах реалізації прав фізичної особи, і як господарський засіб, який забезпечує реалізацію товарообмінної функції для зацікавлених фізичних осіб, фізичних осіб-підприємців, юридичних осіб. Додатково актуальність підтверджується й особливим значенням питання належного дорожнього покриття для суб'єктів господарювання у сфері органічної продукції та сировини, плодів, фруктів, ягід тощо, що пояснюється їхніми властивостями.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання належного дорожнього покриття розглядаються у працях А. Базилюка, М. Барішнікова, І. Білоусова, Р. Бірмана, Л. Бортницької, А. Васиної, М. Веселова, Г. Волковської, М. Ганкіної, Ф. Гончаренка, М. Грашиної, Т. Гуржій, І. Дмитрієвої, Е. Дубіної, О. Іванілової, О. Ізюмського, Н. Казанського, М. Колосовського, Б. Кормішкіної, Д. Крістенсен, І. Нікольського, Є. Прусенка, В. Скорченка, А. Собакаря, О. Солодкової, І. Ходикіної, Д. Фрідмана, В. Шинкаренка, О. Шевчука, Ц. Шмідта, З. Черняка, І. Юхновського та інших науковців не лише юридичного напрямку, а й економічного та технічного.

Формування мети статті. Метою статті є визначення позицій, які мають бути внесені до нормативно-правової бази України, орієнтовних послідовних дій для постраждалих від дорожньо-транспортної пригоди з метою отримання відшкодування майнової та моральної шкоди.

Виклад основного матеріалу. У XXI столітті одним із визначальних напрямів сучасного розвитку визначено органічне виробництво чи органічне господарювання. Популяризація цього виду діяльності обґрунтовується негативними показниками щодо стану екології в цілому. Цей стан характерний не тільки для України, а й для всього світу.

Наступними підставами до запровадження органіки є стан складових навколишнього природного середовища – природних об'єктів, природних ресурсів. Тривала людська діяльність, її вплив на екологію, передові технології і багато чого іншого призвело до того, що необхідними та вкрай негайними є дії, які змінять передусім людське ставлення до природи та її складових. Людина повинна зрозуміти, що вона насамперед завдає шкоду не природі та її елементам, а сама собі через вплив негативного стану природи на людину в близькому чи віддаленому майбутньому.

Зазначена специфіка характеризує екологічний напрям, який існує в тісному зв'язку з людиною та відображає всі її дії на природі, так званий «принцип бумеранга» – що віддаєш, те й отримуєш, до того ж відповідь може мати свій прояв як відразу, так і в майбутньому та стосуватиметься нащадків людини. Водночас ще однією специфічною ознакою буде те, що ця відповідь, цей вплив виникне обов'язково.

Відсутність сприятливого навколишнього середовища зумовлює вимирання чи переміщення представників флори, фауни, мікро- та макроорганізмів і т. д., а значить і людина не матиме можливості до розвитку та існування у звичному режимі. У природі все взаємопов'язане та становить єдиний ланцюг, єдиний природний баланс, частиною якого є і людина. Випадання якогось елемента з нього – крок до збою нормального функціонування усієї системи. Такий збій уже має місце, що фіксується представниками екологічних формувань, об'єднань, рухів тощо та визначається на рівні нормативно-правових актів. Ситуацію щодо стану навколишнього природного середовища можна охарактеризувати й визначеними статистичними даними Державної служби статистики України. Погіршений екологічний стан визначається і безпосередніми положеннями, які обґрунтовують прийняття нормативно-правових актів.

Відповідно до Закону України «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року» наводяться показники щодо загального екологічного стану та безпосередньо за складниками, зокрема антропогенне і техногенне навантаження на навколишнє природне середовище в Україні в декілька разів перевищує відповідні показники у розвинутих країнах світу; тривалість життя в Україні становить у середньому близько 66 років (у Швеції – 80, у Польщі – 74). Серед першопричин визначено: зношеність основних фондів промислової і транспортної інфраструктури; існуюча система державного управління у сфері охорони навколишнього природного середовища, регулювання використання природних ресурсів, відсутність чіткого розмежування природоохоронних та господарських функцій; недостатня сформованість інститутів громадянського суспільства; недостатнє розуміння в суспільстві пріоритетів збереження навколишнього природного середовища та переваг сталого розвитку; недотримання природоохоронного законодавства тощо [1]. Зазнають характеристики складові впливу на атмосферне повітря, водні ресурси, зокрема й на питне водопостачання; землі та ґрунти, ліси; надра; відходи та небезпечні хімічні речовини, потрапляє до залежності біобезпека, біологічне та ландшафтне різноманіття; питання забезпечення екологічно збалансованого природокористування та ін.

На шляху реалізації останнього необхідно відмітити запровадження реалізації концепції сталого розвитку як домінантної ідеології цивілізації у XXI столітті. Саме у зазначеній позиції і відображається характер обраного напрямку висвітлення, а саме екологічне безпечне господарювання чи органічне господарювання, адже передбачено, що сталий соціально-економічний розвиток будь-якої країни означає таке функціонування її господарського комплексу, коли одночасно задовольняються зростаючі матеріальні і духовні потреби населення, забезпечується раціональне та екологічно безпечне господарювання, і високоефективне збалансоване використання природних ресурсів, створюються сприятливі

умови для здоров'я людини, збереження і відтворення навколишнього природного середовища та природно-ресурсного потенціалу суспільного виробництва. Кроками дій на шляху до цього є інтеграція екологічної політики та удосконалення системи інтегрованого екологічного управління.

Запровадження новітніх екологічно чистих технологій та поширення найкращого досвіду є дуже повільними. Недостатньо врахованим залишається аспект щодо екологізації під час розробки різних планів, карт, схем, концепцій розвитку як місцевого, так і державного значення. Екологізація має відбуватися за кожною адміністративно-територіальною одиницею України. Екологічне безпечне господарювання: за сільськогосподарським спрямуванням має бути спрямований на поширення та підтримку органічного господарювання, який на сьогодні регулюється базовим нормативно-правовим актом, а саме Законом України «Про виробництво та обіг органічної сільськогосподарської продукції та сировини», але у відповідності до своїх складових, які повинні бути врегульовані відповідними постановами Кабінету Міністрів України, потребують свого прийняття, а деякі значного уточнення. Поза увагою залишаються питання сертифікації, контролю, перевірки відповідних суб'єктів зі сторони державних органів та їхньої допомоги на шляху такої реалізації.

Серед зазначених позицій, які пояснюють потребу до підтримки та подальшого розвитку органічного господарювання, потрібно визначати і питання з приводу дорожнього покриття. Можливо, на перший погляд, це не має жодного відношення до досліджуваного напряму, проте дорожнє покриття забезпечує здійснення транспортування продукції, сировини, ягід, плодів, фруктів тощо. Тобто, сприяючи переміщенню товарів, передбачає реалізацію майнових прав громадян та суб'єктів господарської діяльності. Характерною особливістю органічних продуктів є їхня «ніжність» та схильність до швидкого псування, їхнє транспортування має відбуватися в одному положенні, без струсів і т. д., тобто поверхня дорожнього покриття має бути рівною, тобто відповідати вимогам.

З урахуванням тих вибоїв, нерівностей тощо, які існують на дорожньому полотні в Україні, до уваги потрібно взяти правове регулювання щодо функціонального обов'язку здійснення забезпечення належного дорожнього покриття, а також контролю зі сторони відповідних органів.

Насамперед необхідно розуміти, що ремонт доріг може включати в себе такі елементи діяльності: ліквідацію ямковості, капітальний ремонт, поточний середній ремонт, реконструкцію та будівництво доріг.

За кожним видом здійснення ремонтних робіт передбачено відповідні галузеві будівельні норми, які вміщують організаційно-методичні, економічні, технічні нормативи [3]. Щодо автомобільних доріг визначено: шари дорожнього одягу з кам'яних матеріалів, відходів промисловості і ґрунтів, укріплених цементом (проектування та будівництво) [4]; капітальний ремонт – вимоги проектування [5]; внесення поправок до ГБН В.2.3.-37641918-552:2015 Автомобільні дороги. Визначення класу наслідків (відповідальності) та категорії складності об'єктів дорожнього будівництва [6]; габіонні конструкції, проектування та будівництво ГБН В.2.3.-37641918-558:2016 [7] тощо.

Цікавим бачиться визначення: «капітальний ремонт – запланований обсяг робіт без підвищення категорії дороги з комплексного відновлення чи підвищення транспортно-експлуатаційних характеристик автомобільних доріг і інженерних споруд або приведення геометричних параметрів і технічних характеристик окремих елементів, з урахуванням зростання інтенсивності руху та осьових навантажень, до діючих нормативних вимог з урахуванням категорій і значення доріг; поточний дрібний ремонт – підтримання транспортно-експлуатаційних характеристик автомобільних доріг шляхом усунення незначних пошкоджень окремих елементів дороги, що виникли в процесі експлуатації; поточний середній ремонт – відновлення необхідних транспортно-експлуатаційних показників проїзної частини (рівності та шорсткості покриттів шляхом влаштування поверхневих обробок, тонкошарових покриттів або інших шарів зносу), виправлення незначних пошкоджень

окремих елементів автомобільної дороги (земляного полотна, укосів виїмок та насипів, водовідведення, штучних споруд та інших) і доведення елементів облаштування до нормативних вимог» [3]. Водночас визначення «споживчі властивості дороги» розглядається як «сукупність показників, що безпосередньо відображають зацікавленість користувачів дороги в якості послуг, їх вплив на якість автомобільної дороги та довкілля, а саме: безпеку, швидкість, безперервність, комфортність дорожнього руху; пропускну здатність дороги, зокрема спроможність пропускати автомобілі і автопоїзди з дозволеними для руху осьовими навантаженнями, загальною масою і габаритами; екологічний та естетичний стан дороги; рівень обслуговування та інформаційного забезпечення» [3].

Відповідно до передбачених термінологічними закріпленнями визначаються два види ремонтів: капітальний та поточний, який розподіляється на середній і дрібний. Проте аналіз визначень, які за своєю суттю і створюються задля всебічного врегулювання суспільних відносин, формує підстави щодо ствердження відсутності досконалого термінологічного закріплення та визначає лише підстави для зведення чи створення нових доріг, але не ремонт пошкоджених, які не характеризуються незначним пошкодженням. Це суттєвий недолік на шляху зміни стану доріг, які є на сьогодні в Україні. Поточний дрібний, чи поточний середній, ремонт також не визначає фундаментальності щодо ремонту, оскільки у визначеннях чітко розкрито його застосування для усунення незначних пошкоджень окремих елементів дороги.

Питання визначення придатності дороги та її критеріїв встановлюється у відповідності до терміна «споживчі властивості дороги», який чітко передбачає увесь комплекс складових, які необхідно забезпечити для нормального функціонування дорожнього руху.

Надалі постає питання безпосереднього здійснення ремонту робіт, тобто тих дій, які мають бути виконані та які включають в себе усі безпосередні роботи, починаючи з підготовчих і завершуючи здаванням дороги до експлуатації. Усі ці позиції також характеризуються своєю складністю та нагромадженням. Визначено, що «вид ремонту, склад і обсяги робіт по кожній ділянці дороги, окремій дорожній споруді або елемента дороги встановлюють на підставі результатів діагностики й оцінки їхнього фактичного стану, інженерних вишукувань, випробувань і обстежень, які зафіксовані в дефектних актах та інших документах, із врахуванням міжремонтних строків експлуатації дорожніх одягів та покриттів на автомобільних дорогах загального користування згідно з ВБН Г.1-218-050» [3, с. 3]. Капітальний ремонт має здійснюватися комплексно на всіх спорудах та елементах дороги, і лише у виключних, але водночас обґрунтованих позиціях можливий капітальний ремонт окремих ділянок та елементів дороги. До того ж капітальний ремонт здійснюється на підставі розробленої проектно-кошторисної документації, до якої має бути враховано вартість розроблення та погодження проектно-кошторисної документації об'єкта капітального ремонту, утримання служб технічного нагляду, авторський нагляд проектною організацією (за погодженням із замовником та Укравтодором) [3, с. 4]. Будівельні норми мають і чіткий перелік робіт, які можуть здійснюватися для забезпечення капітального ремонту автомобільних робіт та дорожніх споруд, а їхній аналіз знову констатує, у переважній більшості, будову нових полотен, спорудження відповідних будівель і т. д., і лише дві позиції визначають питання ремонту, а саме: «ліквідація колій глибиною більше 40 мм із заміною нестабільних шарів дорожнього одягу методами фрезерування і ресайклінгу (регенерації) на ширину однієї або кількох смуг руху або на всю ширину покриття з укладанням одного чи декількох шарів асфальтобетону та вирівнюванням поперечного і поздовжнього профілів та поновлення профілю щєбєневих, гравійних покриттів з додаванням кам'яних матеріалів більше 500 м³ на один кілометр» [3, с. 5], що можливо застосувати під час зміни стану доріг, який існує нині в Україні. Також потрібно враховувати і ряд відповідних дій задля такої реалізації, які віднесено до проектних, науково-дослідних та інших супутніх робіт – «розробка проектно-кошторисної документації з капітального ремонту автомобільних доріг, інженерних споруд та її експертиза; виконання науково-технічних і проектно-

конструкторських робіт, направлених на розробку прогресивних методів і технологій з ремонту автомобільних доріг та інженерних споруд; науково-технічний супровід виконання робіт та авторський нагляд; контроль якості ремонтних робіт та технічний нагляд замовника; розробка і узгодження схем організації руху автотранспорту і пішоходів на ділянках, де передбачається виконання ремонтних робіт» [3, с. 7]. Вважаємо, що таке нагромадження не сприяє проведенню капітальних ремонтних робіт, яких на сьогодні потребують українські дороги.

Безпосередньо поточний ремонт здійснюється на підставі проектно-кошторисної чи кошторисної документації, що складається на підставі дефектного акта або матеріалів інженерних вишукувань чи обстежень та затверджується замовником.

Цікавим є те, що безпосередньо за визначенням, яке наводиться стосовно поточного середнього ремонту, досить складно віднести ремонт ям, які на сьогодні мають місце на дорогах України. Однак у переліку робіт, які виконуються при поточному середньому ремонті, мають місце наступні позиції: «суцільний ремонт дорожніх покриттів окремих ділянок доріг, у тому числі з фрезеруванням (на глибину до 45 мм), регенерацією і профілюванням та влаштуванням шарів зносу покриття дорожнього одягу» [3, с. 8].

Фактом підтвердження проблемного стану дорожнього покриття є і вже винесені судові рішення. Так, можливо зазначити судову справу Рівненського міськсуду № 569/18043/17 від 15.06.2018 [8], за якою, згідно з фактологією справи, визначено: «власник вантажного автомобіля та напівпричепу звернувся до суду із позовною заявою про стягнення зі Служби автомобільних доріг та обласного дорожнього господарства майнової шкоди в сумі 762 306, 95 грн. Такі вимоги обґрунтовано тим, що внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, яка сталася через невідповідність стану автомобільної дороги вимогам безпеки дорожнього руху, належному позивачу транспортному засобу та напівпричепу було спричинено пошкодження... Суд першої інстанції, з яким погодилися суди апеляційної та касаційної інстанцій, такі позовні вимоги задовольнив. Обґрунтовуючи своє рішення, місцевий суд послався на те, що судовим рішенням у справі про адміністративне правопорушення, передбачене ст. 124 КУпАП, вини водія належного позивачу автомобіля не встановлено. Водночас згідно з експертними дослідженнями, проведеними під час розгляду справи в порядку КУпАП, ДТП сталося саме внаслідок неналежного стану дорожнього покриття. Відповідно до вимог ч. ч. 1, 2 ст. 1166 ЦК України, майнова шкода, завдана неправомірними рішеннями, діями чи бездіяльністю особистим немайновим правам фізичної або юридичної особи, а також шкода, завдана майну фізичної або юридичної особи, відшкодовується в повному обсязі особою, яка її завдала. Згідно з положеннями пп. «в», «г» пункту 2.12. Правил дорожнього руху, власник транспортного засобу має право на відшкодування збитків, завданих унаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки дорожнього руху, а також на безпечні та зручні умови для руху. Згідно зі статтею 14 Закону України «Про дорожній рух», учасники дорожнього руху мають право на безпечні умови дорожнього руху, на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху. Статтею 24 Закону України «Про дорожній рух» встановлено, що власники доріг, вулиць та залізничних переїздів або уповноважені ними органи несуть відповідальність за створення безпечних умов руху на дорогах, вулицях та залізничних переїздах, що знаходяться у їх віданні. Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, правила користування ними та їх охорони затверджуються Кабінетом Міністрів України. Власники доріг, вулиць та залізничних переїздів, керівні працівники дорожньо-експлуатаційних організацій несуть відповідальність, зокрема кримінальну, якщо дорожньо-транспортна пригода або несвоєчасне забезпечення екстреною медичною допомогою людини, яка перебуває у невідкладному стані, сталася з їх вини. Таким чином, неналежне утримання дорожнього покриття, яке спричинило настання ДТП, є підставою для стягнення з утримувача автодороги матеріальних збитків» [8].

Висновки. Аналіз нормативно-правових актів у сфері дорожнього руху, рішень суду, позицій адвокатів надає підстави констатувати щодо потреби здійснення доопрацювання нормативів та стандартів з приводу капітального ремонту дорожнього покриття; корегування терміна «капітальний ремонт», у якому передбачити безпосередній ремонт уже покладеного дорожнього полотна. Стан доріг безпосередньо впливає не тільки на процес транспортування органічної продукції, своєчасність виконання контрактів, договорів тощо, своєчасність отримання прибутку, а також і на її якість та терміни придатності продукції.

Задля захисту прав власника транспортного засобу у вигляді матеріальної та моральної компенсації можливо визначити карту-черговість дій: зупинення транспортного засобу, здійснення забезпечення безпеки руху через встановлення знаків аварійної зупинки та виклик патрульної поліції; фіксація дорожньої обстановки, пошкодженого полотна та ушкоджень автомобіля за допомогою фото- та відеозасобів; зупинення свідків дорожньо-транспортної пригоди із фіксуванням даних та засобів зв'язку; після приїзду поліцейських – складення акта обстеження ділянки вулично-шляхової мережі на місці ДТП, у якому мають бути зафіксовані всі пошкодження дорожнього полотна, що спричинило дорожньо-транспортну пригоду та завдані ушкодження автомобілю (під час складання акта необхідно здійснити максимально детальний опис пошкодженого дорожнього полотна, зокрема ширини, глибини, висоти, діаметру, оскільки згідно з вимогами ДСТУ від розмірів вибоїни залежить недопустимість її знаходження на дорозі, однак потрібно пам'ятати, що ДСТУ передбачає ще й пошкодження в межах норми); як приїдуть поліцейські, необхідно висловити бажання написати заяву про вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого частиною 4 статті 140 КУпАП, оскільки за частиною 4 статті 140 КУпАП передбачено адміністративну відповідальність відповідальних службових осіб за порушення правил, норм і стандартів при утриманні автомобільних доріг і вулиць, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху чи позначення на автомобільних дорогах і вулицях місць провадження робіт, що спричинили створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна; до заяви необхідно обов'язково долучити копії складених актів поліцейських; надалі невідкладно на місці ДТП необхідно здійснити повідомлення про страховий випадок на гарячу лінію страхової компанії, у якій був застрахований транспортний засіб; здійснити оцінку вартості відновлювального ремонту автомобіля (залучення експерта); вимагати складення схеми ДТП, якщо ж буде відмова зі сторони працівників поліції, це має бути зазначено у поясненнях; доцільніше на місці ДТП викликати і представників дорожньої служби, що є відповідальною за стан дороги – у межах п. 11 Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг; у поліцейських взяти довідку про пошкодження автомобіля, копію схеми ДТП та ін. матеріали; звернутися до суду з позовом щодо відшкодування матеріальної та моральної шкоди; враховувати, що наїзд на незакріплений люк, вибоїну, що спричинило ушкодження автомобілю, є також дорожньо-транспортною пригодою.

Список використаних джерел

1. Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року: Закон України від 21.12.2010. № 2818-VI. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2818-17> (дата звернення: 03.12.2018).
2. Про виробництво та обіг органічної сільськогосподарської продукції та сировини: Закон України від 13.09.2013. № 425-VII. Дата оновлення: 05.04.2015. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/425-18> (дата звернення: 03.12.2018).
3. Ремонт автомобільних доріг загального користування. Види ремонтів та перелік робіт ГБН Г. 1-218-182:2011. URL: http://ukravtodor.gov.ua/4489/standarty_ta_normy/hbn_h_1-218-182_2011_orhanizatsiino-metodychni_ekonomichni_i_tekhnichni_normatyvy_remont_avtomobilnykh_dorih_zahalnoho_korystuvannia_vydy_remontiv_ta_perelik_robit/hbn_h_1-218-182_2011.pdf (дата звернення: 06.12.2018).

4. Шари дорожнього одягу з кам'яних матеріалів, відходів промисловості і ґрунтів, укріплених цементом. Проектування та будівництво. ГБН В.2.3.-37641918-554:2013. URL: http://ukravtodor.gov.ua/4489/standarty_ta_normy/hbn_v_2_3-37641918-554_2013_shary_dorozhnoho_odiahu_z_kam_yanykh_materialiv_vidkhodiv_promyslovosti_i_hruntiv_u_kriplenykh_tsementom_proektuvannia_ta_budivnytstvo/hbn_v_2_3-37641918-554_2013.pdf (дата звернення: 06.12.2018).

5. Капітальний ремонт. Вимоги проектування. ГБН В.2.3.-218-551:2011. URL: http://ukravtodor.gov.ua/4489/standarty_ta_normy/hbn_v_2_3-218-551_2011_kapitalnyi_remont_vymohy_proektuvannia/hbn_v_2_3-218-551_2011.pdf (дата звернення: 06.12.2018).

6. Поправка до ГБН В.2.3.-37641918-552:2015 Автомобільні дороги. Визначення класу наслідків (відповідальності) та категорії складності об'єктів дорожнього будівництва. URL: http://ukravtodor.gov.ua/4489/standarty_ta_normy/popravka_do_hbn_v_2_3-37641918-552_2015_avtomobilni_dorohy_vyznachennia_klasu_naslidkiv_vidpovidalnosti_ta_katehorii_skladnost_i_ob_yektiv_dorozhnoho_budivnytstva/popravka_do_hbn_v_2_3-37641918-552_2015.pdf (дата звернення: 06.12.2018).

7. Автомобільні дороги. Габіонні конструкції. Проектування та будівництво. ГБН В.2.3.-37641918-558:2016. URL: http://ukravtodor.gov.ua/4489/standarty_ta_normy/hbn_v_2_3-37641918-558_2016_avtomobilni_dorohy_habionni_konstruktsii_proektuvannia_ta_budivnytstvo/hbn_v_2_3-37641918-558_2016.pdf (дата звернення: 06.12.2018).

8. Суд: За незадовільний стан дорожнього покриття з автодора стягнуто 762 307 грн. (Рівненський міськсуд № 569/18043/17 від 15.06.2018). URL: https://protocol.ua/ua/sud_za_nezadovilnyi/ (дата звернення: 06.12.2018).

Поддубная Дарья Сергеевна,
кандидат юридических наук
(Донецкий юридический институт МВД Украины, г. Кривой Рог)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2703-8546>

НАДЛЕЖАЩЕЕ ДОРОЖНОЕ ПОКРЫТИЕ – ЭЛЕМЕНТ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ ОРГАНИЧЕСКОГО ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ: ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ

В статье исследованы теоретические и практические вопросы нормативно-правового регулирования и реального состояния дорожного покрытия в Украине, осуществлен анализ судебной практики по обеспечению надлежащего дорожного покрытия. Отмечено, что процесс транспортировки является одним из основных элементов составляющей органического хозяйствования.

Ключевые слова: *надлежащее дорожное покрытие; составляющая органического хозяйствования; правовые вопросы регулирования; патрульная полиция; имущественные и личные неимущественные права субъектов хозяйствования; природные объекты; природные ресурсы.*

Piddubna Daria Sergiivna,
PhD in Law
(Donetsk Law Institute, MIA of Ukraine, Kryvyi Rih)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2703-8546>

PROPER ROAD COVERING - ELEMENT OF ORGANIC COMPONENTS: LEGAL ASPECTS OF REGULATION

The article examines the theoretical and practical issues of legal regulation and the actual state of the road surface in Ukraine, analyzes the judicial practice to ensure adequate road surface. The transportation process is one of the main elements of organic farming.

The analysis of legal acts in the field of road traffic, court decisions, lawyers' positions gives grounds in a systemic manner to state the need for refining standards for the overhaul of road pavement; corrections of the term "overhaul" in which to provide for the immediate repair of an already laid roadway.

To protect the rights of the vehicle's owner in the form of material and moral compensation, it is possible to define a card-sequence of actions: stopping the vehicle, ensuring traffic safety by establishing signs of an emergency stop and calling the patrol police; fixing the road situation, damaged road and car damage using photo and video tools; stopping of witnesses of a traffic accident with recording data and communication facilities; after the arrival of the police - drawing up an inspection report of the road network in the place of an accident in which all damage to the roadway should be recorded, causing a traffic accident and damage to the vehicle (when drawing up the act, it is necessary to make a most detailed description of the damaged roadway, including width, depth, height, diameter, because according

to the requirements of national standards of Ukraine – the inadmissibility of its location on the road depends on the size of the pothole, however, you need to remember that national standards of Ukraine provides for and damage within normal limits); upon the arrival of the police, it is necessary to note the desire to write a statement about the administrative offense provided for in part 4 of article 140 of the Code of Ukraine on administrative offense, since part 4 of article 140 of the Administrative Code provides for the administrative responsibility of liable officials for violation the rules, norms and standards in maintaining roads prohibit or restrict traffic or mark workplaces on roads and streets causing the creation of an emergency situation and more damage to vehicles, cargo, roads, streets, level crossings, road structures or other property; the application must include copies of the Acts of the Police; in the future, on the spot of the accident, it is necessary to report the insurance case to the hotline of the insurance company in which the vehicle was insured; to carry out an assessment of the cost of repairing a car (engaging an expert) to require the drawing up of an accident scheme, if there is a refusal by the police, this should be indicated in the explanatory note. It is more expedient to call the representatives of the road service responsible for the condition of the road to the place of the accident - within p. 11 of the Uniform Rules for Repair and Maintenance of Highways; in the police to get a certificate of damage to the car, a copy of the accident scheme and other materials; go to court with a claim for compensation of material and moral damage; take into account that hitting a loose hatch, a pothole, which caused damage to the car as well as a traffic accident.

Key words: *proper paving; component of organic farming; legal regulatory issues; patrol police; property and personal non-property rights of business entities; natural objects; natural resources.*

Надійшла до редколегії **14.11.2018**