

СУБ'ЄКТИ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ У ГАЛУЗІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЙОГО БЕЗПЕКИ (В УМОВАХ АДМІНІСТРАТИВНОГО РЕФОРМУВАННЯ В УКРАЇНІ 2014-2016 РР.)

BUSINESS ADMINISTRATION OF PUBLIC TRAFFIC AND ITS SAFETY (UNDER ADMINISTRATIVE REFORM IN UKRAINE 2014-2016)

Пилипів Р.М.,
старший інспектор-черговий

*Калуський відділ поліції головного управління національної поліції
в Івано-Франківській області*

У науковій статті обґрунтовується пріоритетність публічного адміністрування у галузі дорожнього руху та його безпеки через діяльність відповідних органів з урахуванням адміністративних реформ, які розпочато в Україні у 2014 році. Дається оновлена дефініція суб'єкта публічного адміністрування у сфері дорожнього руху та його безпеки, а також класифікація таких суб'єктів. Окреслюються напрями подальшого вдосконалення діяльності зазначених суб'єктів.

Ключові слова: дорожній рух, безпека дорожнього руху, публічне адміністрування, адміністративна реформа.

В научной статье обосновывается приоритетность публичного администрирования в области дорожного движения и его безопасности через деятельность соответствующих органов с учетом административных реформ, начатых в Украине в 2014 году. Дается обновленная дефиниция субъекта публичного администрирования в сфере дорожного движения и его безопасности, а также классификация таких субъектов. Определяются направления дальнейшего совершенствования деятельности указанных субъектов.

Ключевые слова: дорожное движение, безопасность дорожного движения, публичное администрирование, административная реформа.

In the scientific article the priority of public administration in the field of traffic safety and its activities through the relevant bodies. Since 2014, Ukraine initiated and actively carried out a series of administrative reforms. This directly affected the main subject of road safety – the State Automobile Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine. Elimination police – Establishment of the National Police, the beginning of decentralization of public administration, local government reform – this is what is happening in the country and has a direct impact on the relationship that exists in the field of road safety. Changing the basic subjects of public powers in this area, redistributed their powers. With this in mind, the scientific achievements of previous years that have been made by other authors, to date, not objective. The article provides an updated definition of the subject of public administration in the field of road traffic and its safety. The author analyzes the available options in the science of classification of road safety and proposed its own vision of such classification. Outlines directions for further improvement of these subjects. In particular, the author proposed the establishment of a central public administration body (such as the European countries), which would be carried out coordination of other entities; transfer some functions from units of the National Police and other bodies of public administration; increase the role of local authorities in organizing traffic and ensuring its security.

Key words: traffic, road safety, public administration and administrative reform.

У жовтні 2014 року Кабінетом Міністрів України (далі – КМУ) було схвалено Стратегію розвитку органів внутрішніх справ України та Концепцію першочергових заходів реформування системи Міністерства внутрішніх справ [1], що активно втілюється у життя вже протягом 2015-2016 років (реорганізація пострадянської міліції у Національну поліцію; зокрема, що стосується сфери безпеки дорожнього руху, – це ліквідація Державної автомобільної інспекції МВС України, створення патрульної поліції). Зміни спостерігалися у Міністерстві інфраструктури України: ліквідація Публічного акціонерного товариства «ДАК «Автомобільні дороги України» та віднесення дочірніх підприємств Компанії до сфери управління Державного агентства автомобільних доріг [2]. У 2014 році також було розпочато процес децентралізації влади та реформування місцевого самоврядування в Україні [3]. Усі ці процеси обумовлені необхідністю радикальних зрушень як на державному (публічно-владному) рівні, так і у суспільстві, свідомості кожного окремого мешканця нашої країни з метою побудови держави нового (європейського) формату, наближення публічного адміністрування до потреб населення, конкретної громади.

Усі ці реформи відбиваються на безпеці дорожнього руху, адже ми спостерігаємо певні кардинальні зміни в основному складі «гравців» – суб'єктів, які задіяні в організації дорожнього руху та забезпеченні його безпеки. Належна організація та координація діяльності зазначених суб'єктів визначає процеси оптимального функціонування дорожнього руху, задає тенденції щодо подолання його негативних проявів: дорожньо-транспортна аварійність, екологічного забруднення довкілля (особливо у великих

містах) та заторів. І, навпаки, неналежна їхня діяльність лише погіршує ситуацію. З огляду на це, вважаємо, що зазначене питання заслуговує на увагу науковців.

Спроби дати поняття, визначити перелік основних суб'єктів забезпечення БДР ми спостерігаємо у працях С.М. Гусарова [4, с. 18-20], М.М. Долгополової [5, с. 123-129], В.Й. Развадовського [6, с. 225-227], М.Ю. Веселова [7, с. 94], В.М. Бесчастного [8, с. 101-106], Т.О. Гуржія [9, с. 241], В.Ф. Муцка [10, с. 72-85], О.В. Пефтієва [11, с. 69-72], Б.Ю. Бурбела [12, с. 77-83], Л.І. Сопільника [13, с. 89-98], В.В. Доненка [14, с. 168-184], С.І. Будника [15, с. 87-89], Ю.С. Коллера [16, с. 44] тощо (перелік прізвищ надано у хронологічній послідовності). Незважаючи на повноту чи ґрунтовність, узагальненість чи деталізацію авторських поглядів, з огляду на радикальні зміни у законодавстві, навіть останні з них на сьогодні не є цілковито об'єктивними.

Метою цієї статті є визначення провідної ролі публічного адміністрування (через систему відповідних суб'єктів) у галузі дорожнього руху та його безпеки в сучасних умовах, а також окреслення основних напрямів його вдосконалення.

Дорожній рух має задовольняти потребам зручності, комфортності, стабільності (мінімально залежати від несприятливих кліматичних умов, ландшафтних особливостей місцевості), швидкості тощо. Проте питання безпеки функціонування автомобільного транспорту, враховуючи високий рівень ризиків, що несуть у собі загрози безконтрольного дорожнього руху, є тим пріоритетним компонентом, який має бути врахований та забезпечений у прагненні до всіх інших переваг (зазначених раніше). Наведене пояснює те, що заходи забезпечення безпеки дорожнього

руху (далі – БДР) нероздільно пов'язані з іншими (у цьому випадку умовно їх можна назвати основними) відносинами, які генеруються у зв'язку з процесом просторового переміщення матеріальних об'єктів та людей з використанням транспортних засобів. Враховуючи основні вектори прогресу людства – отримання прибутку, задоволення потреб, здобуття благ та переваг, умови БДР фактично мають другорядне значення. Найпомітніше це проявляється на індивідуальному рівні (наприклад, окремих автоперевізників у багатьох випадках схильний нехтувати додатковими умовами безпеки пасажирів задля особистої вигоди тощо). Це обумовлює те, що питання безпеки дорожнього руху мають забезпечуватися переважно у публічному секторі правовідносин. Тому механізм забезпечення БДР та гарантії його функціонування обумовлюються рівнем розвиненості правової системи та економічної стабільності окремо взятої країни.

Отже, державна політика в галузі дорожнього руху та його безпеки має переважно адміністративно-правовий характер і зазвичай реалізується через законодавство, програмні акти та стратегічні концепції. Але, як зазначає В.М. Бесчастний, не менш важливу роль відіграють також суб'єкти забезпечення БДР, від злагоджених дій яких залежать стан аварійності, рівень транспортного обслуговування населення, якість надання автотранспортних послуг тощо [17]. Необхідність удосконалення наявної системи управління БДР неодноразово ставала предметом уваги багатьох українських фахівців та науковців. Як зазначає Т.О. Гуржій, «обов'язковою передумовою формування ефективної політики БДР є визначення кола учасників цього процесу...», «суб'єкти публічно-владних повноважень відіграють стрижневу роль у формуванні державної політики БДР. З-поміж усіх інших учасників політичного процесу тільки вони наділені повноваженнями діяти від імені народу, приймати загальнообов'язкові управлінські рішення, примушувати до їх виконання, розпоряджатися загальнонаціональними ресурсами» [9, с. 189-190]. Саме створення інституційно відокремленої системи органів забезпечення БДР допоможе розв'язати проблеми, що виникають у зазначеній сфері.

Основу автотранспортної діяльності, дорожнього руху та його безпеки становить багатогранна система суспільних відносин. Такі відносини органічно вплітаються до низки сфер, що забезпечують суспільне життя населення, обслуговують постійно зростаючі потреби людини, а саме: транспортної системи, містобудування, освіти, медицини тощо. До того ж ці відносини не є постійними. Вони можуть тривати протягом певного періоду, зберігати деякі характерні риси за наслідками трансформації, проте постійно відчувають організаційні та інші зміни. Додатковим доказом цього припущення може слугувати витяг із доповіді О.С. Проневича на профільній конференції: «Система управління БДР... є динамічною, оскільки націленість на запобігання аварійності на автомобільних дорогах і мінімізацію соціально-економічних збитків від ДТП зумовлює постійне її вдосконалення та пошук інноваційних підходів до вирішення актуальних проблем» [18, с. 17].

Із цієї причини, на думку О.В. Пефтієва, виникають певні складнощі щодо чіткого визначення суб'єктного складу інституціонального механізму функціонування автомобільного транспорту в Україні, оскільки він є набагато ширшим за коло державних органів, до функцій яких входить лише формування, реалізація або контроль виконання державної політики у певній галузі транспорту [11, с. 63].

Багатогалузевий та багаторівневий характер забезпечення БДР в Україні завжди визначав необхідність і вагомість керуючого впливу з боку держави. Без нього неможливо досягти необхідної узгодженості у діях значної кількості суб'єктів, основна мета діяльності яких не завжди стосується БДР. На доповнення зазначеного нами раніше обґрунтування рис публічності у правовідносинах,

які є об'єктом цього дослідження, слід сказати, що переважна більшість організацій не пов'язані матеріальною і юридичною відповідальністю зі станом дорожньо-транспортної аварійності, економічно не зацікавлені у вкладанні коштів у ті напрями їхньої діяльності, які виступають як складові частини забезпечення БДР. Тому фактор наявності державного управління у сфері забезпечення БДР завжди існував і повинен бути присутнім надалі [19].

Отже, обов'язковими учасниками правовідносин у галузі дорожнього руху та його безпеки, якщо такі відносини розглядати як об'єкт державного регулювання, будуть суб'єкти управління. З огляду на історичну обумовленість формування інституту державного управління в адміністративно-правовій науці та розмаїття поглядів на дефініцію суб'єкту управління у галузі дорожнього руху та (або) автомобільного транспорту, пропонуємо проаналізувати наявні у теорії погляди. Так, О.І. Стахов визначає орган забезпечення безпеки як державний орган чи орган місцевого самоврядування, їх системні утворення та посадових осіб, які мають право (та водночас несуть обов'язок) видавати правові акти з встановлення та (чи) забезпечення виконання загальнообов'язкових умов та вимог безпеки [20, с. 40]. Певні вітчизняні автори під суб'єктами управління транспортом розуміють органи, організації та їхніх посадових осіб, створені у встановленому законодавством порядку спеціально для здійснення управлінських функцій, наділені правами і обов'язками, щоб своїми діями реалізувати надані права і виконувати покладені на них обов'язки [21, с. 28-29]. У дослідженні В.Й. Разводовського суб'єктом державного регулювання транспортної системи названа організаційно відокремлена складова системи органів виконавчої влади (їх посадових та службових осіб), що має державно-владні, розпорядчі, організаційні повноваження щодо здійснення завдань та реалізації функцій державної політики у галузі транспорту, з регулюванням діяльності нормами переважно адміністративного права [7, с. 225]. Л.І. Сопільник обґрунтовує, що систему суб'єктів управління у сфері забезпечення БДР утворюють державні (регіональні, галузеві) та громадські (органи місцевого самоврядування, громадські організації) суб'єкти управління [13]. М.А. Микитюком сформульовано поняття «суб'єкт владних відносин у сфері забезпечення БДР»: це державний орган, що наділяється компетенцією застосування заходів державного впливу з метою забезпечення прав, свобод та законних інтересів громадян у сфері БДР [22, с. 7]. Нарешті Б.Ю. Бурбело у дефініції суб'єкта забезпечення БДР бачить лише перебування більш-менш загальних або конкретних заходів (функцій), у яких цей суб'єкт реалізує свій адміністративно-правовий статус (сукупність прав та обов'язків): організації дорожнього руху; підготовки та допуску до участі у дорожньому русі водіїв транспортних засобів і т. ін. [12, с. 77]. Безумовно, це не є вичерпним переліком поглядів на зазначену дефініцію.

У визначенні суб'єкта адміністративно-правової профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму (одного з напрямів забезпечення БДР) М.Ю. Веселов робить акцент на таких рисах: а) ними можуть бути державні та недержавні структури; б) характер зв'язків між ними – взаємодія або підпорядкування [7, с. 94]. Із цього можна зробити певні висновки: характер діяльності цих суб'єктів дещо виходить за суто розпорядницький. Увагу на цьому ми зосередили беззаставно. Треба сказати, що на сьогодні в Україні, як у науці, так потрохи й у законодавстві все більшого поширення набуває використання дефініції «публічне адміністрування» або інших, пов'язаних із цим поняттям термінів (наприклад, «публічна безпека» у Законі України «Про Національну поліцію»).

Публічна адміністрація в адміністративному праві європейських країн визначається як сукупність органів та установ, які реалізують публічну владу шляхом ви-

конання законів, підзаконних нормативно-правових актів та вчинення інших дій у публічних інтересах [23, с. 173]. Ю.В. Фомін звертає увагу на те, що таке її розуміння є актуальним і для української правової системи, звісно, з урахуванням певних національних особливостей [24, с. 39].

Актуалізація проблеми публічного права викликана низкою причин, серед яких виділяються: необхідність проведення правової реформи; глибока зміна багатьох галузей права; розвиток структури і системи правових галузей; посилення ролі держави в реалізації планів соціально-економічного розвитку країни [25, с. 74]. Крім органів, які представляють державний сектор, публічне право також поширює свою дію і на сферу організації та функціонування недержавних установ, зокрема органів місцевого самоврядування, які не входять до вищезазначеного сектору.

Публічна адміністрація як правова категорія має два виміри – функціональний і організаційно-структурний. При функціональному підході – це діяльність відповідних структурних утворень із виконання функцій, спрямованих на реалізацію публічного інтересу. Таким інтересом в українському праві визнається інтерес соціальної спільноти, що легалізований і задоволений державою. Таким чином, наприклад, виконання публічною адміністрацією правоохоронної функції означає системну діяльність усіх структурних утворень, які мають таку функцію. В.К. Колпаков вважає, що таку діяльність доцільно позначити терміном «публічне адміністрування». При організаційно-структурному підході публічна адміністрація – це сукупність органів, які утворюються для здійснення (реалізації) публічної влади [26, с. 135]. Такої самої позиції дотримується у своєму дослідженні В.В. Доненко [14, с. 168]. Л.В. Шевченко наголошує, що у широкому значенні до «публічної адміністрації», крім органів публічної влади, відносять ті органи, які не входять до неї організаційно, але виконують делеговані нею функції (незалежні публічні підприємства та будь-які фізичні особи під час виконання ними повноважень офіційних органів) [27, с. 116-118].

Враховуючи вже зазначене та врешті, щоб сформулювати завершене уявлення про публічне адміністрування взагалі, доречно навести деякі думки із цього приводу О.В. Кузьменко. Шановна пані-вчена каже, що сучасна правова система тяжіє до узагальненого терміна, який би охоплював зміст, характер та особливості діяльності публічної адміністрації. У класичній адміністративно-правовій науці використовується термін «адміністрування», під яким розуміється провідіння, організування, виконання, розпорядження та контролювання (в цій частині автор посилається на вже існуючі погляди інших науковців [28, с. 11]). У межах публічного адміністрування змінюються пріоритети цілей та завдань, постійно вдосконалюється технічна система, домінантна роль покладається на досягнення цілі. Причини, умови та результат угруповань проявляється в системі координаційного механізму контролю, узагальненні ресурсів посадових позицій та організаційних одиниць, встановленні узагальнених показників результативності діяльності та у відповідному взаємному узгодженні, що дає змогу здійснювати цей процес відповідно до визначених принципів. Отже, публічне адміністрування – це діяльність публічної адміністрації щодо задоволення загальних публічних інтересів соціуму [29].

Саме суб'єкти публічно-владних повноважень у сфері безпеки дорожнього руху як офіційні інститути влади виступають основним провідником у забезпеченні БДР, оскільки безпосередньо вони відповідають за цю сферу, окреслюють її напрями, розробляють та активують механізми її реалізації [16, с. 44]. Ми воліємо підтримати погляди Т.О. Гуржія з приводу того, що публічну адміністрацію у сфері БДР потрібно розглядати як єдиний інституційно-функціональний механізм, об'єднаний генеральною метою – забезпечити невинне зниження аварійності й травматизму на автомобільному транспорті [9, с. 240].

Враховуючи наведене, пропонуємо суб'єктів публічного адміністрування у галузі дорожнього руху та його безпеки розглядати як сукупність органів та установ, які реалізують публічну владу (у межах власної або делегованої компетенції) шляхом виконання законів, підзаконних нормативно-правових актів та вчинення інших дій щодо задоволення публічних інтересів суспільства у зручному, економічному та безпечному дорожньому русі.

На підставі аналізу чинного законодавства можна стверджувати, що ці суб'єкти являють собою розгалужену, багаторівневу систему й, з одного боку, консолідується навколо вирішення спільних завдань, з іншого – провадять специфічні напрями діяльності відповідно до своїх функцій, статусу, компетенції [9, с. 241].

Зробити вичерпний опис усіх суб'єктів публічного адміністрування у зазначеній галузі дуже складно, адже, з огляду на багатофункціональність та різноманітність правовідносин, які виникають у процесі дорожнього руху, а додатково – його забезпеченні, крім того, пов'язаних із цим адміністративно-деліктних відносин, перелік таких органів та установ може бути надто розгорнутим.

На наш погляд, пропорційно до закріплених функцій основним критерієм, який має бути покладений в основу розподілу суб'єктів за певними групами, є зміст їхніх повноважень (або компетенція), які вони (їхні органи та посадові особи) виконують у сфері дорожнього руху та його безпеки. Із цього питання у вітчизняній теорії також існує плюралізм поглядів. Ми більш схильні до підтримання позиції Т.О. Гуржія [9, с. 252], проте з деякими власними корективами. Наше бачення класифікації суб'єктів публічного адміністрування у сфері дорожнього руху та його безпеки базується на тих засадах, що є певні суб'єкти, які визначають умови дорожнього руху та межі діяльності транспортної системи – інституційні; суб'єкти, які забезпечують реалізацію або формування державної політики БДР на загальнодержавному (забезпечення БДР є основним або одним з основних завдань) та міжгалузевому (впливають на стан БДР через адміністрування суміжними сферами суспільних відносин) рівнях, а також органи місцевого самоврядування з питань реалізації делегованих повноважень (у перспективі – реалізації власних розширених повноважень громади) – у якості окремої групи. До першої групи належать: ВРУ, Президент України, КМУ. У перспективі вважаємо, що до цієї групи має бути включений спеціальний державний орган – Національне бюро безпеки дорожнього руху, на який покладатиметься головна державна функція вдосконалення та коригування єдиної державної політики, а також єдиних державних цільових програм у сфері дорожнього руху та його безпеки шляхом координації діяльності міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ та громадських організацій у цьому питанні та напрацювання відповідних законодавчих змін, спрямованих на удосконалення дорожнього руху та підвищення його безпеки. До другої групи належать Міністерство внутрішніх справ України, Національна поліція України, центральні органи виконавчої влади, що забезпечують формування державної політики у сфері транспорту, дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами, безпеки на наземному транспорті, освіти і науки, охорони здоров'я. До третьої групи можна віднести таких суб'єктів, як центральні органи виконавчої влади, що реалізують державну політику у сфері наглядку (контролю) в агропромисловому комплексі, залізничного транспорту, у сфері будівництва, архітектури, містобудування та житлово-комунального господарства, військового управління, у підпорядкуванні якого перебувають ЗС України тощо. Четверту групу становлять органи місцевого самоврядування та їх виконавчі органи.

Від критичного аналізу дискусійного та полемічного матеріалу, який сьогодні становить вітчизняний науковий

фонд, пропонуємо перейти до викладу аргументованої власної позиції з удосконалення функціонування суб'єктів публічного адміністрування у сфері дорожнього руху та його безпеки у сучасний період.

По-перше, провідним суб'єктом проведення державної політики безпеки дорожнього руху виступає публічна адміністрація. На наше переконання, цією дуже вдалою, а саме лаконічною і водночас ємною, дефініцією – запозиченням із праці Т.О. Гуржій [9, с. 239] – вдається підкреслити провідну роль суб'єктів публічного адміністрування в організації та забезпеченні БДР.

По-друге, багаторівневий та багатофункціональний характер побудови, а також схильність до перетворень системи органів публічного адміністрування у визначеній сфері суспільно-правових відносин потребує формулювання деякої узагальненої, шаблонної моделі, зокрема, у напрацюванні загальних термінів, що має неабияке значення для уніфікації законодавчих та інших нормативно-правових актів. У цьому має стати в нагоді визначення кола основних суб'єктів публічного адміністрування у галузі дорожнього руху та його безпеки (далі для зручності – суб'єктів БДР). Ми пропонували перелік таких суб'єктів, «які забезпечують реалізацію або формування державної політики БДР на загальнодержавному рівні», у цьому підрозділі раніше. При цьому, враховуючи часті зміни у назвах міністерств, інших органів виконавчої влади, їх реорганізацію, цілком розумним є використання узагальненої лексичної формули «центральный орган виконавчої влади, що забезпечує формування (реалізацію) державної політики у сфері...».

По-третє, необхідно чітко окреслити межі компетенції кожного із суб'єктів БДР, визначити, умовно кажучи, зони дотику між ними з метою виключення випадків дублювання і конкуренції, виконання непотрібних функцій, утворення додаткових зайвих правовідносин як на горизонтальному рівні між суб'єктами, так і на вертикальному рівні у стосунках з юридичними та фізичними особами приватної сфери.

По-четверте, доцільність узгодженості окремих питань та впровадження дозвільного характеру у взаємовідносинах суб'єктів між собою та суб'єктів з елементами об'єкту регулювання має ґрунтуватися на засадах ергономіки та економії фінансово-матеріальних ресурсів, категорично виключаючи прояви заробляння грошей на питаннях БДР та надмірний бюрократизм. Останнім часом у цьому напрямі ми спостерігаємо позитивні тенденції (зміни, що були обумовлені ухваленням Закону України від 05.07.2011 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень» [30]; утво-

рення наприкінці 2015 року (замість реєстраційно-екзаменаційних підрозділів ДАІ) як юридичних осіб публічного права територіальних органів із надання сервісних послуг МВС [31] тощо).

По-п'яте, необхідність удосконалення та коригування єдиної державної політики, а також єдиних державних цільових програм у сфері дорожнього руху та його безпеки вимагає дієвих заходів щодо створення центрального органу публічної адміністрації (на кшталт європейських країн), який би здійснював координацію діяльності інших суб'єктів забезпечення БДР (центральных органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ та громадських організацій у цьому питанні).

По-шосте, з метою створення належної конкуренції та підвищення якості надання відповідних послуг та виконання робіт необхідно створити умови для залучення та об'єднання зусиль великої кількості компаній, науково-дослідних установ, зайнятих у дорожньому будівництві, автомобілебудуванні, сферах безпеки та послуг. Із цією метою, як закликає В.В. Доненко, потрібно зміцнювати статус приватних осіб у відносинах з органами публічної адміністрації шляхом справедливого правового регулювання адміністративної процедури, впровадження нових організаційних форм та стандартів якості адміністративних послуг, удосконалення механізму правового захисту приватних осіб у відносинах із публічною адміністрацією [32, с. 36].

По-сьоме, з огляду на процеси євроінтеграції та імплементації Україною правових засад та міжнародного досвіду не лише на рівні законодавства, а й у діяльності органів публічної адміністрації, вважаємо за доцільне переглянути та зробити перерозподіл певних функцій у сфері дорожнього руху та його безпеки між центральними органами виконавчої влади. Зокрема, на тлі реформування ОВС, утворення Національної поліції в нашій державі низку функцій, які традиційно поклалися на міліцію (підрозділи ДАІ), треба делегувати іншим суб'єктам публічної адміністрації у сфері БДР.

По-восьме, у межах реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади в Україні з метою підвищення ефективності організації дорожнього руху та його безпеки на відповідній території, наближення адміністративно-регулюючого впливу до задоволення транспортних потреб громади необхідно переглянути обсяги та збалансованість (відповідність потреб та матеріальної спроможності, кадрового забезпечення) перерозподілу певних повноважень від центральных органів виконавчої влади (їх територіальних підрозділів) до органів місцевого самоврядування.

ЛІТЕРАТУРА

1. Питання реформування органів внутрішніх справ України : розпорядження Кабінету Міністрів України; від 22.10.2014 № 1118-р // Офіційний вісник України. – 2014. – № 96. – С. 34. – Ст. 2767.
2. Про деякі питання публічного акціонерного товариства «Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України» : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.07.2015 № 576 // Офіційний вісник України. – 2015. – № 66. – С. 19. – Ст. 2179.
3. Про схвалення Концепції реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади в Україні : розпорядження Кабінету Міністрів України від 01.04.2014 № 333-р // Офіційний вісник України. – 2014. – № 30. – С. 18. – Ст. 831.
4. Гусаров С.М. Адміністративно-правові засади управлінської діяльності Державної автомобільної інспекції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху : рукопис. дис... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / С.М. Гусаров ; Харків. нац. ун-т внутр. справ. – Х., 2002. – 169 с.
5. Долгополова М.М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху : рукопис дис... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / М.М. Долгополова ; Харків. нац. ун-т внутр. справ. – Х., 2003. – 182 с.
6. Развадовський В.Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання) : рукопис. дис... д-ра юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / В.Й. Развадовський ; Харків. нац. ун-т внутр. справ. – Х., 2004. – 508 с.
7. Веселов М.Ю. Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні : монографія / М.Ю. Веселов ; ДЮІ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка. – Донецьк : Видавничий дім «Норд-Прес», 2011. – 219 с.
8. Бесчастний В.М. Державне управління в сфері безпеки дорожнього руху : монографія / В.М. Бесчастний. – Донецьк : ДЮІ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка, 2011. – 473 с. : табл., рис.
9. Гуржій Т.О. Державна політика безпеки дорожнього руху – теоретико-правові та організаційні засади : дис. ... докт. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / Т.О. Гуржій – К., 2011. – 551 с.

10. Муцко В.Ф. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в Україні : рукопис дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / В.Ф. Муцко ; Нац. ун-т біоресурсів і природокористування України. – К., 2011. – 198 с.
11. Пефтієв О.В. Адміністративно-правові засади функціонування автомобільного транспорту : рукопис дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / О.В. Пефтієв ; Донецький юрид. інститут ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка – Д., 2011. – 244 с.
12. Бурбело Б.Ю. Організаційно-правові засади взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху : рукопис дис... канд. юрид. наук : 12.00.07 спец. «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / Б.Ю. Бурбело ; Луганський. держ. ун-т внутр. справ ім. Е.О. Дідоренка – Л., 2011. – 229 с.
13. Сопільник Л.І. Теорія та практика адміністративно-правового регулювання організації безпеки дорожнього руху в Україні : рукопис. дис... д-ра юрид. наук: 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / Л.І. Сопільник ; Харківський. нац. ун-т внутр. справ. – Х., 2012. – 422 с.
14. Доненко В.В. Публічне адміністрування безпеки дорожнього руху : рукопис. дис... д-ра юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / В.В. Доненко ; Дніпропетровський держ. ун-т внутр. справ. – Д., 2012. – 436 с.
15. Будник С.І. Адміністративно-правове забезпечення протидії правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху : рукопис дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / С.І. Будник ; Міжрегіон. академія управл. персоналом – К., 2013. – 225 с.
16. Коллер Ю.С. Безпека дорожнього руху: основні складові / Ю.С. Коллер. // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти : матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 12 листопада 2014 р.). – Київ, 2014. – С. 40-45.
17. Бесчастний В. Стратегічне реформування державної політики безпеки дорожнього руху: від причин до конкретних заходів / Віктор Бесчастний // Віче ; (Журнал Верховної Ради України). – 2012. – № 4 [Електронне видання]. – Режим доступу : <http://www.viche.info/journal/2979/>.
18. Проневич О.С. Європейська правова парадигма забезпечення безпеки дорожнього руху / О.С. Проневич // Проблеми підвищення рівня безпеки, комфорту та культури дорожнього руху: правові та організаційні аспекти : матеріали ІІІ Міжнародної науково-практичної конференції ; (Харків, 16-17 квітня 2013 р.). – Харків, 2013. – С. 17-18.
19. Дубко Ю.В. Державна система безпеки дорожнього руху України: історичний аспект розвитку / Ю.В. Дубко ; [Електронний ресурс] // Режим доступу : http://www.pravo.vuzlib.org/book_z1699_page_37.html.
20. Стахов А.И. Органы обеспечения безопасности как субъекты административного права / А.И. Стахов // Вестник Московского университета МВД России. – 2007. – № 2. – С. 40-43.
21. Транспортне право : навчально-методичний посібник / С.В. Селезень, Л.В. Єрофеєнко, Ю.М. Нещеретний ; М-во освіти і науки України, Харк. нац. автомоб. -дор. ун-т. – Х. : ХНАДУ, 2007. – 263 с.
22. Микитюк М.А. Владні повноваження Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України: проблеми теорії та практики реалізації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : автореф. дис... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / М.А. Микитюк ; Львів. держ. ун-т внутр. справ. – Л., 2008. – 20 с.
23. Колпаков В.К. Адміністративне право – чинник правової держави / В.К. Колпаков // Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка. Спеціальний випуск № 3 «Розвиток держави і права в сучасних умовах: досвід, реалії, перспективи». – Луганськ, 2009. – С. 171-182.
24. Фомін Ю.В. Органи внутрішніх справ України в системі публічної адміністрації: адміністративно-правові засади : рукопис дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / Ю.В. Фомін ; Харківський нац. ун-т внутр. справ – Х., 2012. – 227 с.
25. Галлиган Д. Административное право: история развития и основные современные концепции. / Д. Галлиган, В.В. Полянский, Ю.Н. Стариков – М. : Юристъ, 2002. – 410 с.
26. Колпаков В.К. Поняття публічної адміністрації / В.К. Колпаков // Становлення держави в умовах глобалізації: теоретичний та практичний аспект: матер. міжнар. наук. конф. – К., 2012. – С. 135-137.
27. Шевченко Л.В. Публічне адміністрування в сфері цивільного захисту населення : рукопис дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / Л.В. Шевченко ; Нац. академія вн. справ. – К., 2012. – 244 с.
28. Административное право зарубежных стран / под общ. ред. А.М. Козырина. – М. : «СПАРК», 1996. – 229 с.
29. Кузьменко О.В. Правова детермінація поняття «публічне адміністрування» [Електронне ресурс] / О.В. Кузьменко // Правник. Бібліотека наукової юридичної періодики. – Режим доступу : <http://www.pravnuk.info/2013-12-27-15-13-45/529-pravova-determinaciya-ponyattya-publichne-administrivannya.html>.
30. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень : Закон України від 05.07.2011 № 3565-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – № 5. – С. 245. – Ст. 34.
31. Про утворення територіальних органів з надання сервісних послуг Міністерства внутрішніх справ : Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 № 889 // Офіційний вісник України. – 2015. – № 90. – С. 41. – Ст. 3024.
32. Доненко В.В. Становлення публічного адміністрування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху / В.В. Доненко // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. – 2012. – № 1. – С. 33-41.