

**ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ**

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ГРИБАН МИКОЛА МИКОЛАЙОВИЧ

УДК: 342.95 (477)

**ДИСЕРТАЦІЯ
АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
ДЕРЖАВНОГО НАГЛЯДУ (КОНТРОЛЮ) ЗА БЕЗПЕКОЮ НА
АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ**

081 «Право»
08 «Право»

Подається на здобуття ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело
_____ М. М. Грибан

Науковий керівник:
доктор юридичних наук, доцент
Полянський Антон Олександрович

Харків – 2024

АНОТАЦІЯ

Грибан М. М. Адміністративно-правове забезпечення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. – *Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису*.

Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії зі спеціальності 081 «Право». – Харківський національний університет внутрішніх справ, Харків, 2024.

Дисертаційну роботу присвячено визначенню сутності та особливостей адміністративно-правового забезпечення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, а також розробленню пропозицій та рекомендацій, спрямованих на вдосконалення адміністративного законодавства у відповідній сфері.

Доведено, що сутність безпеки на автомобільному транспорті загального користування як об'єкта нагляду (контролю) можна розкрити крізь такі особливості: особлива мета та перелік завдань, які стоять перед забезпеченням безпеки на автомобільному транспорті загального користування; нерозривний зв'язок з новітніми соціально-економічними, урбанізаційними реаліями та підходами до розуміння транспорту; спрямованість на модернізацію громадського транспорту, розвиток вуличної мережі з урахуванням забезпечення її пріоритетів; адаптація міського простору до пересування вразливих учасників дорожнього руху; спрямованість на позитивні зміни у навколишньому середовищі за рахунок використання екологічно чистих енергетичних ресурсів; формування культури безпеки, а також лідерства у сфері безпеки; врахування інтересів національної безпеки; спрямованість на проведення освітніх заходів з безпеки дорожнього руху; використання новітніх інструментів обробки великої кількості доступних даних за допомогою інтелектуальних систем.

Констатовано, що ключові особливості державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування зводяться до наступних: в основі нагляду (контролю) лежать управлінські

процеси; на процес управління впливають технологічні інновації, специфічна цифрова реальність, у якій функціонують, трансформуються, еволюціонують суспільні відносини; механізми соціальної перцепції державного нагляду (контролю) багато в чому пов'язані з механізмами участі громадської у здійсненні контролю; внутрішньою, ціннісною основою дієвості контрольно-наглядової діяльності суб'єктів публічного адміністрування є морально-етичне лідерство; сучасний державний нагляд (контроль) передбачає інформаційні канали (месенджери, програми тощо) анонімного зв'язку з населенням та документування перевірок і розслідувань з використанням цифрових та інтерактивних механізмів; інструментом забезпечення неухильності та точності нагляду (контролю) виступає його ретельне планування як на рівні загальнодержавних стратегій, так і на рівні щоденних планів роботи; емоційно-вольова культури здійснення державного нагляду (контролю) виступає професійно значущою якістю публічних службовців.

З'ясовано, що до завдань державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування належать: забезпечення оптимального управління державою, усіма одиницями системи управління та функціонування цих елементів у тісній співпраці та узгодженості; забезпечення ефективного управління транспортними потоками; економія грошових і негрошових ресурсів та мінімізація негативного впливу соціально-економічних, технічних та екологічних чинників; забезпечення ефективного застосування сучасних інформаційно-комунікаційних технологій у транспортних системах усіх рівнів; створення безпечної, доступної, економічної, надійної та екологічно чистої системи громадського пасажирського транспорту.

Відмічено, що межі державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування виражено у: напрямках та особливостях розвитку науки та техніки; обмеженнях у сфері охорони здоров'я з поширенням епідемій і пандемій; специфічних обмеженнях, передбачених правовим режимом воєнного стану; громадській думці,

особливо поширюваній за допомогою сучасних соціальних мереж; культурних засадах існування суспільства, зокрема в адміністративній культурі; погодних факторах; положеннях вітчизняних нормативно-правових актів; компетенції суб'єктів нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

Узагальнено, що на сьогоднішній день є необхідність вдосконалення безпеки на автомобільному транспорті загального користування в ході співпраці країн-учасниць Східного партнерства Європейського Союзу, розробки відповідних напрямків міжнародного співробітництва та спільних проєктів, у тому числі наукових ініціатив та програм задля налагодження спільних досліджень проблем транспортної безпеки, надання грантів та стипендій для підтримки дослідницьких проєктів.

Встановлено, що наразі є необхідність в оновлених етичних стандартах діяльності публічних службовців передбачити недопустимість порушення морально-етичних норм в ході здійснення державного нагляду (контролю). При цьому важливим у такому документі є максимально деталізувати, що входить до цих морально-етичних норм, що є дисципліною у публічній службі, якою має бути естетична культура публічного службовця, на чому має ґрунтуватися професійне спілкування та що є категорично неприйнятним у такому спілкуванні.

Відзначено необхідність унормування окремих питань державно-приватного партнерства в ході здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Наголошено на важливості до ч. 1 ст. 4 Закону України «Про державно-приватне партнерство» до основних сфер застосування державно-приватного партнерства включити транспорт та транспортну інфраструктуру.

Підкреслено перспективність таких напрямків вдосконалення адміністративного законодавства, яке регламентує здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, як запровадження відповідальності відповідних суб'єктів

державного нагляду (контролю) за збитки, нанесені підконтрольному суб'єктові через недотримання відповідного порядку (процедури); розроблення та прийняття Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері безпеки на транспорті»; розроблення «Концепції вдосконалення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті»; удосконалення законодавства щодо недопущення до дорожнього руху транспортних засобів, що не відповідають передбаченим на міжнародному рівні вимогам щодо екологічної безпеки.

Акцентовано увагу на тому, що задля вдосконалення організаційних засад проведення зустрічей та нарад необхідно ретельно планувати кожен окрему нараду (зустріч), детально готуватися до наради (зустрічі) з обов'язковим урахуванням часу, відведеного на її проведення, підходів, методів та часу комунікації з кожним учасником наради (зустрічі). Наголошено на необхідності обговорення на таких нарадах (зустрічах) порядку дій у разі настання тих або інших надзвичайних ситуацій в умовах воєнного стану, у тому числі централізованого залишення робочих місць у випадку оголошення сигналу «Повітряна тривога», порядку надання домедичної допомоги у попередньо визначених базових ситуаціях.

Визначено, що у сфері вдосконалення кадрового забезпечення важливим є формування прозорості кадрової політики на рівні кожного окремого підрозділу (управління, відділу, сектору), функціонування інформаційних систем, які б відображали всі рішення, що приймаються відповідною кадровою службою, у тому числі строки на прийняття цих рішень, передбачали можливість цифрового погодження цих рішень з боку керівництва.

Встановлено, що з метою вдосконалення взаємодії суб'єктів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування є необхідність у створенні незалежного органу координації взаємодії між усіма суб'єктами державного нагляду (контролю)

за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, унормування діяльності такого органу на рівні міжвідомчого наказу.

Доведено у контексті вдосконалення науково-методичного забезпечення необхідність у проведенні регулярних та змістовних антикорупційних тренінгів, розроблення пам'яток щодо ідентифікації та подолання корупційних ризиків у повсякденній діяльності публічних службовців. Наголошено, що в організації системи професійної підготовки у сучасних умовах важливим також є використання різноманітних інструментів візуалізації навчального матеріалу, технологій віртуальної реальності та інтерактивних тренажерів.

Ключові слова: забезпечення безпеки, автомобільний транспорт, державний нагляд, контроль, публічне адміністрування, воєнний стан, адміністративні форми, методи, адміністративне законодавство, адміністративні процедури.

SUMMARY

Hryban M. M. Administrative and legal provision of state supervision (control) over safety on public road transport. – *Qualifying scientific work on manuscript.*

Thesis for obtaining the scientific degree of Doctor of Philosophy in specialty 081 "Law". - Kharkiv National University of Internal Affairs, Kharkiv, 2024.

The thesis is devoted to determining the essence and features of the administrative and legal provision of state supervision (control) of safety on public road transport, as well as the development of proposals and recommendations aimed at improving administrative legislation in the field.

It has been proven that the essence of safety on public road transport as an object of supervision (control) can be revealed through the following features: a special purpose and list of tasks facing ensuring safety on public road transport; an inseparable connection with the latest socio-economic, urbanization realities and

approaches to understanding transport; focus on the modernization of public transport, development of the street network taking into account the provision of its priorities; adaptation of urban space to the movement of vulnerable road users; focus on positive changes in the environment through the use of environmentally friendly energy resources; formation of a safety culture, as well as leadership in the field of safety; taking into account the interests of national security; focus on conducting educational events on road safety; using the latest tools for processing a large amount of available data with the help of intelligent systems.

It has been established that the key features of state supervision (control) over safety on public road transport are reduced to the following: management processes are the basis of supervision (control); the management process is influenced by technological innovations, a specific digital reality in which social relations function, transform, and evolve; the mechanisms of social perception of state supervision (control) are largely related to the mechanisms of public participation in the exercise of control; moral and ethical leadership is the internal, value basis of the effectiveness of the control and supervisory activity of public administration subjects; modern state supervision (control) involves information channels (messengers, programs, etc.) of anonymous communication with the population and documentation of checks and investigations using digital and interactive mechanisms; its careful planning both at the level of state-wide strategies and at the level of daily work plans acts as a tool for ensuring consistency and accuracy of supervision (control); the emotional and volitional culture of state supervision (control) is a professionally significant quality of public servants.

It has been found that the tasks of state supervision (control) over safety on public road transport include: ensuring optimal management of the state, all units of the management system, and the functioning of these elements in close cooperation and coordination; ensuring effective management of traffic flows; savings of monetary and non-monetary resources and minimization of the negative impact of socio-economic, technical, and environmental factors; ensuring effective

use of modern information and communication technologies in transport systems of all levels; creation of a safe, accessible, economical, reliable, and environmentally friendly system of public passenger transport.

It has been noted that the limits of state supervision (control) over the safety of public road transport are expressed in: directions and features of the development of science and technology; restrictions in the field of health care with the spread of epidemics and pandemics; specific restrictions provided by the legal regime of martial law; public opinion, especially disseminated with the help of modern social networks; cultural foundations of society's existence, in particular in administrative culture; weather factors; provisions of domestic legal acts; competences of subjects of supervision (control) over safety on public road transport.

It has been summarised that today there is a need to improve the safety of public road transport in the course of the cooperation of the countries participating in the Eastern Partnership of the European Union, the development of relevant directions of international cooperation, and joint projects, including scientific initiatives and programmes for the establishment of joint studies of transport safety problems and the provision of grants and scholarships to support research projects.

It has been established that currently there is a need in the updated ethical standards of the activities of public servants to provide for the prohibition of violating moral and ethical norms during the implementation of state supervision (control). At the same time, it is important in such a document to detail as much as possible what is included in these moral and ethical norms, what is discipline in public service, what should be the aesthetic culture of a public servant, what professional communication should be based on, and what is categorically unacceptable in such communication.

The need to normalize certain issues of public-private partnership in the course of state supervision (control) of safety on public road transport has been noted. The importance of p. 1 of Art. 4 of the Law of Ukraine "On Public-Private

Partnership" to include transport and transport infrastructure in the main areas of application of public-private partnerships.

The perspective of such areas of improvement of administrative legislation, which regulates the implementation of state supervision (control) of safety on public road transport, as the establishment of responsibility of the relevant subjects of state supervision (control) for damages caused to the subject under control due to non-compliance with the relevant order (procedures); development and adoption of the Law of Ukraine "On the Basic Principles of State Supervision (Control) in the Field of Transport Safety"; the development of the "Concept of improvement of state supervision (control) over road safety" has been emphasized; improvement of the legislation on the prohibition of vehicles that do not meet the requirements for environmental safety stipulated at the international level.

Attention has been focused on the fact that in order to improve the organisational principles of holding meetings and councils, it is necessary to carefully plan each individual meeting (council) and prepare for it in detail with the obligatory consideration of the time allocated for its holding, approaches, methods, and time of communication with each participant of the meeting (council). It was emphasised the need to discuss at such meetings (councils) the procedure in the event of certain emergency situations in martial law conditions, including the centralised abandonment of workplaces in the event of the announcement of the "Air Alarm" signal and the procedure for providing first aid in pre-determined basic situations.

It has been determined that in the field of personnel improvement, it is important to form a transparent personnel policy at the level of each individual unit (agency, department, sector) and the functioning of information systems that would reflect all decisions made by the relevant personnel service, including the deadlines for the adoption of these decisions, provided for the possibility of digital approval of these decisions by management.

It has been established that in order to improve the interaction of subjects of state supervision (control) over safety on public road transport, there is a need to

create an independent body for coordination of interaction between all subjects of state supervision (control) over safety on public road transport and normalisation of activities. Such a body ought to be at the level of an interdepartmental order.

In the context of improving scientific and methodological support, the need to conduct regular and meaningful anti-corruption trainings in order to develop reminders on identifying and overcoming corruption risks in the daily activities of public servants has been proven. It is emphasized that in the organization of the professional training system in modern conditions, it is also important to use various tools for visualizing educational material, virtual reality technologies, and interactive simulators.

Keywords: road safety, motor transport, state supervision, control, public administration, martial law, administrative forms, methods, administrative legislation, administrative procedures.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

Наукові праці, в яких опубліковано основні наукові результати:

1. Грибан М. М. Вдосконалення правового забезпечення здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. *Наше право*. 2022. № 1. С.230-235. https://nashe-pravo.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/archive/NP-2022-1/NP_2022_1_230.pdf
2. Грибан М. М. Сутність безпеки на автомобільному транспорті загального користування як об'єкту державного нагляду (контролю). *Вісник Кримінологічної Асоціації України*. 2023. № 1 (28). С. 273-282. <https://vca.univd.edu.ua/index.php/vca/article/view/107/103>
3. Грибан М. М. Принципи державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. *Право.UA*. 2023. № 4. С.238-243. https://pravo.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/archive/Pravo-ua-2023-4/Pravo_ua_2023_4_238.pdf
4. Грибан М. М. Зарубіжний досвід здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. *Вісник Кримінологічної Асоціації України*. 2023. № 3 (30). С.252-262. <https://vca.univd.edu.ua/index.php/vca/article/view/33/106>
5. Грибан М. М. Межі державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. *Європейські перспективи*. 2024. № 1. С.207-212. https://ep.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/archive/EP-2024-1/EP_2024_1_207.pdf

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

6. Грибан М. М. Окремі напрямки удосконалення адміністративних процедур здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. *Гуманітарні аспекти цифрового суспільства* : тези доп. учасників міжн. наук.-практ. конф.

(Харків, 8 груд. 2022 р.), С. 90-92. URL: https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_20221208/article/view/hryban

7. Грибан М. М. Щодо розуміння сутності безпеки на автомобільному транспорті загального користування. *Теоретичні питання юриспруденції і проблеми правозастосування: виклики XXI століття* : тези доп. учасників VII Всеукр. наук.-практ. конф. (Харків, 09 черв. 2023 р.), С. 70-71. URL: https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_20230609/article/view/hryban

8. Грибан М. М. Аналіз досвіду Польщі та Латвії зі здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. *Протидія дезінформації в умовах російської агресії проти України: виклики і перспективи*: тези доп. учасників міжн. наук.-практ. конф. (Анн-Арбор - Харків, 12-13 груд. 2023 р.), С. 376-377. DOI: <https://doi.org/10.32782/PPSS.2023.1.100>

ЗМІСТ

ВСТУП	15
РОЗДІЛ 1	24
МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ЗДІЙСНЕННЯ ДЕРЖАВНОГО НАГЛЯДУ (КОНТРОЛЮ) ЗА БЕЗПЕКОЮ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ	24
1.1. Сутність та зміст безпеки на автомобільному транспорті загального користування як об'єкту державного нагляду (контролю).....	24
1.2. Поняття та особливості державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.....	35
1.3. Види державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування	51
1.4. Правові засади здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування та місце серед них адміністративно-правових норм	63
Висновки до Розділу 1	73
РОЗДІЛ 2	78
АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ЗДІЙСНЕННЯ ДЕРЖАВНОГО НАГЛЯДУ (КОНТРОЛЮ) ЗА БЕЗПЕКОЮ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ	78
2.1. Принципи, завдання та функції державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування	78
2.2. Предмет та межі державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.....	95
2.3. Система суб'єктів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування та характеристика їх повноважень.....	108
2.4. Адміністративні інструменти державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування	125
Висновки до Розділу 2	139

РОЗДІЛ 3	145
НАПРЯМКИ УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО НАГЛЯДУ (КОНТРОЛЮ) ЗА БЕЗПЕКОЮ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ	145
3.1. Зарубіжний досвід здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування та можливості його використання в Україні.....	145
3.2. Перспективні напрямки вдосконалення адміністративного законодавства, яке регламентує здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування	162
3.3. Удосконалення адміністративних процедур здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.....	182
Висновки до Розділу 3	194
ВИСНОВКИ.....	203
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	210
ДОДАТКИ.....	245

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Забезпечення безпеки всіх учасників дорожнього руху виступає основним пріоритетом на автомобільному транспорті загального користування. У цьому аспекті врегулювання адміністративно-правових засад державного нагляду (контролю) є надійною основою забезпечення безпеки дорожнього руху, недопущення переобладнання автомобільного транспорту загального користування з порушенням відповідних правил, норм і стандартів, випуску на лінію таких транспортних засобів та інших протиправних діянь, що можуть загрожувати життю та здоров'ю людей.

Дослідження системи державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування дозволяє органічно втілювати найкращі практики зарубіжного досвіду, апробовані часом та багаторічним досвідом, розширювати розуміння причин виникнення дорожньо-транспортних пригод та виокремлювати передові, у тому числі з використанням передових цифрових та технологічних рішень, напрямки вдосконалення сфери безпеки на автомобільному транспорті загального користування.

Варто відзначити, що в науковій літературі окремим проблемним аспектам адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в Україні приділялась увага різними науковцями. Зокрема, до цієї проблематики звертались: А.В. Бабич, О.М. Бандурка, А.І. Берlach, Ю.П. Битяк, В.М. Бевзенко, В.Т. Білоус, К.Л. Бугайчук, В.М. Василенко, С.С. Вітвіцький, А.М. Волощук, С.М. Гусаров, Е.Ф. Демський, А.В. Денисова, О.В. Зайчук, Д.П. Калаянов, Т.О. Коломоєць, В.К. Колпаков, А.Т. Комзюк, О.В. Кузьменко, В.І. Курило, О.Ю. Макаренко, О.М. Музичук, В.О. Невядовський, О.І. Остапенко, О.М. Рєзнік, О.Ю. Салманова, П.В. Синицький, В.В. Сокурєнко, Н.В. Хорошак та багато інших. Втім, незважаючи на чималу кількість наукових здобутків, вчені фактично поза своєю увагою залишили проблемні питання адміністративно-правового

забезпечення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

Таким чином, необхідність забезпечення безпеки дорожнього руху, недостатня розробленість теоретичних положень, недосконалість правового регулювання у цій сфері з огляду на її динамічний розвиток у світовому контексті обумовлюють актуальність комплексного дослідження сутності та особливостей адміністративно-правового забезпечення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами. Дисертаційне дослідження виконане відповідно до: «Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року», схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-2020-р.; «Стратегії людського розвитку», затвердженої Указом Президента України від 02.06.2021 р. № 225/2021; Тематики наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок на 2020–2024 роки, затвердженої наказом Міністерства внутрішніх справ України від 11.06.2020 р. № 454; Основних напрямів наукових досліджень Харківського національного університету внутрішніх справ на 2021–2024 роки, ухвалених рішенням Вченої ради Харківського національного університету внутрішніх справ від 28.07.2021 року (протокол № 7).

Мета і завдання дослідження. *Мета* дисертаційного дослідження полягає в тому, щоб на основі використання сучасних методів наукового пізнання, звертаючись до передових наукових поглядів вітчизняних та зарубіжних учених, норм чинного законодавства та практики правозастосування, визначити сутність, зміст та особливості адміністративно-правового забезпечення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, на основі чого розробити пропозиції та рекомендації, спрямовані на вдосконалення адміністративного законодавства у відповідній сфері.

Для досягнення поставленої мети в дисертації необхідно було виконати такі основні *завдання*:

- встановити сутність та зміст безпеки на автомобільному транспорті загального користування як об'єкту державного нагляду (контролю);
- визначити поняття та особливості державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування;
- охарактеризувати види державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування;
- визначити правові засади здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування та місце серед них адміністративно-правових норм;
- розкрити сутність принципів, завдань та функцій державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування;
- встановити предмет та межі державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування;
- окреслити систему суб'єктів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування та надати характеристику їх повноважень;
- розкрити адміністративні інструменти державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування;
- узагальнити зарубіжний досвід здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування та опрацювати можливості його використання в Україні;
- встановити перспективні напрямки вдосконалення адміністративного законодавства, яке регламентує здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування;

– визначити шляхи удосконалення адміністративних процедур здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

Об’єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають під час здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

Предметом дослідження є адміністративно-правове забезпечення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

Методи дослідження. Під час підготовки дисертаційного дослідження були використані як загальні, так і спеціальні методи наукового пізнання. Так, за допомогою використання аналітичного методу було з’ясовано сутність та зміст безпеки на автомобільному транспорті загального користування як об’єкту державного нагляду (контролю) (підрозділ 1.1.). На основі використання логіко-семантичного методу було розкрито поняття та особливості державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування (підрозділ 1.2.). Метод документального аналізу та формально-юридичний метод дозволили надати характеристику правовим засадам здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування та встановити місце серед них адміністративно-правових норм (підрозділ 1.4.), а також встановити предмет та межі державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування (підрозділ 2.2.). Завдяки порівняльно-правовому методу було узагальнено зарубіжний досвід здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування та опрацьовано можливості його використання в Україні (підрозділ 3.1.). На основі методів моделювання та прогнозування було встановлено шляхи удосконалення адміністративних процедур здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування (підрозділ 3.3.).

Науково-теоретичне підґрунтя роботи становлять праці фахівців у галузі соціології, філософії, психології, адміністративного права, загальної теорії держави і права, теорії управління, кримінального права та багатьох інших галузевих наук. Нормативно-правовою основою дослідження слугують Конституція України, закони України, укази Президента України, постанови Кабінету Міністрів України, відомчі нормативно-правові акти та інші правові джерела. Інформаційну та емпіричну основу дисертації становлять узагальнення практичної діяльності суб'єктів, уповноважених на здійснення нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, довідкові видання та статистичні матеріали. Крім того, у процесі підготовки дисертації було використано власний досвід роботи дисертанта щодо здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті.

Наукова новизна отриманих результатів визначається тим, що дисертація стане однією з перших спроб комплексного осмислення досліджуваної проблематики, втілюючи в собі аналіз норм чинного адміністративного законодавства та практики його реалізації, а також широке коло пропозицій та рекомендацій щодо удосконалення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. У результаті проведеного дослідження сформульовано низку нових наукових положень та висновків, запропонованих особисто здобувачем. Основні з них такі:

вперше:

– виділено нетипові види нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, зокрема науковий контроль за масивом даних на рівні статистики, матеріалів у сфері засобів масової інформації, звітів, планів, маршрутів перевезень тощо. Також виокремлено державний психологічний контроль у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, контроль за допомогою програмованих систем керування;

- аргументовано необхідність вдосконалення безпеки на автомобільному транспорті загального користування в ході співпраці країн-учасниць Східного партнерства Європейського Союзу, розробки відповідних напрямків міжнародного співробітництва та спільних проєктів, у тому числі наукових ініціатив та програм задля налагодження спільних досліджень проблем транспортної безпеки, надання грантів та стипендій для підтримки дослідницьких проєктів;

- наголошено на необхідності розроблення відомчого наказу Міністерства внутрішніх справ України «Про затвердження основних напрямків взаємодії поліції з населенням», який би закріпив перспективні форми та методи виховного впливу поліції на суспільство, у тому числі в сфері транспортної безпеки.

удосконалено:

- перелік принципів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, до яких віднесено: принцип верховенства права; принцип екологічної прогресивності; принцип рівності; принцип цифровізації; принцип дотримання прав осіб з обмеженими можливостями, зокрема ветеранів та ветеранок, які отримали каліцтво під час участі в бойових діях;

- розуміння меж державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, які виражено у: напрямках та особливостях розвитку науки та техніки; обмеженнях у сфері охорони здоров'я з поширенням епідемій і пандемій; специфічних обмеженнях, передбачених правовим режимом воєнного стану; громадській думці, особливо поширюваній за допомогою сучасних соціальних мереж; культурних засадах існування суспільства, зокрема в адміністративній культурі; погодних факторах; положеннях вітчизняних нормативно-правових актів; компетенції суб'єктів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування;

- обґрунтування думки про те, що у контексті аналізу досвіду Франції

доречним є функціонування в Україні органу подібного до Французького агентства з фінансування транспортної інфраструктури, яке є національним державним органом, місія якого полягає в тому, щоб від імені держави сприяти фінансуванню великих проєктів транспортної інфраструктури та мобільності, дотримуючись при цьому Цілей сталого розвитку;

дістали подальшого розвитку:

- обґрунтування доцільності запровадження відповідальності суб'єктів державного нагляду (контролю) за збитки, нанесені підконтрольному суб'єктові через недотримання відповідного порядку (процедури); розроблення та прийняття Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері безпеки на транспорті»; розроблення «Концепції вдосконалення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті»; удосконалення законодавства щодо недопущення до дорожнього руху транспортних засобів, що не відповідають передбаченим на міжнародному рівні вимогам щодо екологічної безпеки;

- науковий підхід до вдосконалення кадрового забезпечення на основі формування прозорості кадрової політики на рівні кожного окремого підрозділу (управління, відділу, сектору), функціонування інформаційних систем, які б відображали всі рішення, що приймаються відповідною кадровою службою, у тому числі строки на прийняття цих рішень, передбачали можливість цифрового погодження цих рішень з боку керівництва;

- обґрунтування необхідності створення незалежного органу координації взаємодії між усіма суб'єктами державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, унормування діяльності такого органу на рівні міжвідомчого наказу.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що викладені в дисертації висновки і пропозиції можуть бути використані у:

- науково-дослідній сфері – для подальшого розроблення теоретичних та практичних проблем, пов'язаних із здійсненням державного нагляду

(контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування (*акт Харківського національного університету внутрішніх справ від 22 січня 2024 року*);

- правотворчості – як основа для розробки нових нормативно-правових актів та вдосконалення чинного адміністративного законодавства, яке регламентує здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування (*акт впровадження Науково-дослідного інституту публічної політики і соціальних наук від 26 січня 2024 року*);

- правозастосовній діяльності – з метою удосконалення окремих форм та методів діяльності органів державної влади, діяльність яких спрямована на здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування;

- освітньому процесі – під час підготовки підручників та навчальних посібників, а також при проведенні занять з дисциплін «Адміністративне право», «Адміністративний процес», «Публічне адміністрування», «Судові та правоохоронні органи України», «Основи адміністративно-юрисдикційної діяльності» (*акт впровадження Харківського національного університету внутрішніх справ від 23 січня 2024 р.*).

Апробація матеріалів дисертації. Підсумки розроблення проблеми в цілому, окремих її аспектів, одержані узагальнення і висновки було оприлюднено на міжнародних, всеукраїнських та регіональних науково-практичних конференціях, семінарах, круглих столах, зокрема: «Гуманітарні аспекти цифрового суспільства» (Харків, 8 груд. 2022 р.); «Теоретичні питання юриспруденції і проблеми правозастосування: виклики ХХІ століття» (Харків, 09 черв. 2023 р.); «Протидія дезінформації в умовах російської агресії проти України: виклики і перспективи (Анн-Арбор - Харків, 12-13 груд. 2023 р.).

Публікації. Основні положення дисертаційного дослідження знайшли своє висвітлення у 5 статтях, опублікованих у наукових фахових виданнях

України та наукових періодичних виданнях інших держав, та тезах наукових повідомлень на 3 науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, поділених на одинадцять підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Повний обсяг дисертації становить 246 сторінок. Список використаних джерел включає 330 найменувань та розміщений на 34 сторінках, додатки займають 2 сторінки.

РОЗДІЛ 1

МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ЗДІЙСНЕННЯ ДЕРЖАВНОГО НАГЛЯДУ (КОНТРОЛЮ) ЗА БЕЗПЕКОЮ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

1.1. Сутність та зміст безпеки на автомобільному транспорті загального користування як об'єкту державного нагляду (контролю)

На початку даного підрозділу ми вважаємо доречним крізь призму зарубіжного досвіду окреслити новітні соціально-економічні, урбанізаційні реалії та підходи до розуміння транспорту, які, у свою чергу, формують сприйняття сутності безпеки на автомобільному транспорті загального користування.

Розглядаючи сутність транспорту, Пан Гі Мун слушно відзначив, що транспорт є життєво важливим для кожної людини, стійкий транспорт допомагає нам організувати краще майбутнє, знизити рівень бідності при одночасному захисті планети й економічному зростанні» [1, с. 3].

Латвійські дослідники А. Patlinsa, N. Kunicina, L. Ribickis наголошують, що останні роки характеризуються високим рівнем автомобілізації населення, зростанням соціальної значущості громадського транспорту. До негативних наслідків збільшення кількості приватних автомобілів на вулицях можна віднести затори, забруднення навколишнього середовища, проблеми з безпекою та брак місць для паркування. У світі такі проблеми вирішуються за рахунок модернізації громадського транспорту, розвитку вуличної мережі з урахуванням забезпечення її пріоритетів, виділення смуг з урахуванням структури та технічного рівня транспортних засобів [2, с. 49].

Польські дослідниці К. Sosik-Filipiak та О. Osypchuk зазначають, що наразі частка автомобільного транспорту в міських транспортних системах є викликом для сучасних міських територій, що динамічно розвиваються відповідно до концепції стійких і розумних міст [3]. Все більшого значення

набуває потреба адаптувати міський простір до пересування вразливих учасників дорожнього руху, визначення типології та ієрархії рішень, які сприятимуть підвищенню безпеки на автомобільному транспорті.

Саме тому сучасні дослідження у сфері адміністративно-правового регулювання безпеки на транспорті мають охоплювати новітнє бачення та останні тенденції урбанізаційних процесів у світі, а також враховувати передовий досвід зарубіжних держав та окремих міст, які впевнено утримують лідерські позиції у соціально відповідальному, екологічному, рівному та доступному міському будівництві. Адже безпека на транспорті не може, на наше глибоке переконання, розглядатися окремо від розбудови міста в цілому. Так, представники мультинаціонального наукового колективу Friant M., Reid K., Boesler P., Vermeulen W., Salomone R. наголошують, що міста відіграють центральну роль у циркулярній економіці, оскільки вони є важливими центрами виробництва та споживання, відповідальними за 80% світового ВВП. Враховуючи, що європейські міста є особливо важливими через їх вплив у світовій економіці як основні ринки та місця промислових і соціальних інновацій, дослідники порівнюють досвід містобудування у Глазго, Амстердамі та Копенгагені, у результаті чого констатують, що техноцентричні підходи, у тому числі у сфері регулювання безпеки на транспорті, домінують у всіх трьох містах [4].

M. Monteiro, C. de Azevedo, M. Kamargianni, G. Cantelmo, S. Tavory, A. Gal-Tzur, C. Antoniou, Y. Shiftan, встановлюючи місце транспорту в міському середовищі, у своєму дослідженні вивчають питання оренди та прокату автомобілів (каршерінгу) в Копенгагені, Мюнхені і Тель-Авіві, що, на думку науковців, сприяє сталій міській мобільності та позитивним змінам у суспільстві та навколишньому середовищі. При цьому на основі проведених опитувань науковці констатують, що, наприклад, у Мюнхені респонденти віддають перевагу послугам каршерінгу із автопарками, що складаються з електромобілів; у Копенгагені більше цінується висока ймовірність знайти автомобіль та можливість його заздалегідь забронювати [5].

Водночас китайські науковці Gao Ziyou, Huang Hai-jun, Guo, Jifu, Yang, Lixing, Wu Jianjun, аналізуючи цифрові та науково-технічні реалії сьогодення, стверджують, що впровадження революційних інновацій у транспортну галузь неминуче спричинить серйозні потрясіння у транспортному секторі. Однак, як зауважують науковці, існуючим дослідженням бракує систематичних теорій і методологій для представлення базових характеристик майбутніх міських транспортних систем. Розглядаючи проблематику інституційного забезпечення розвитку інновацій у транспортній галузі, науковці відзначають, що у 2022 році Національний фонд природничих наук Китаю (NSFC) офіційно схвалив проєкт Центру фундаментальних наук під назвою «Управління міським транспортом майбутнього». Дослідники наголошують, що проєкт охоплюватиме міждисциплінарні дослідження для вивчення критичних питань, що впливають на майбутнє управління міським транспортом, та буде спрямований на розробку фундаментальних теорій і методів, заснованих на соціальних і технологічних розробках найближчого майбутнього і досліджуватиме інноваційні рішення в сфері міської мобільності [6].

У світлі окреслених новітніх реалій з'ясуємо саму сутність терміну «транспорт». Дана категорія походить від латинських слів *trans* (через) і *portare* (нести). Продукцією транспорту є процес перевезення, тобто процес переміщення вантажів та пасажирів в середовищі життєдіяльності людини. Транспорт – це галузь економічної інфраструктури, що вважається однією із пріоритетних у державі. Своєрідність транспорту як виду економічної діяльності з надання послуг полягає в тому, що у цій сфері не створюються нові матеріальні цінності, але забезпечується сприяння виробничому процесу інших галузей економіки шляхом переміщення продукції від виробника до споживачів [7, с. 53].

Відзначимо, що з середини XIX ст. саме завдяки вдосконаленню адміністративно-правового регулювання з боку держав світу почався як

стрімкий розвиток транспорту, так і вдосконалення, модернізація транспортної інфраструктури.

Водночас окремі дослідники, розглядаючи становлення вітчизняного автомобільного транспорту загального користування, зазначають, що після проголошення державної незалежності України у 1991 р. почався процес становлення національного адміністративного і транспортного права. Адже, як зазначають Ю. О. Загуменна та В. В. Лазарев, «у радянські часи головна роль в організації діяльності та функціонуванні органів державної влади в УРСР до 1990 р. належала Комуністичній партії. Особливостями адміністративно-територіального устрою було те, що на кожному рівні фігурувала відповідна партійна організація, така як обком, райком, міськком, а всі керівники рад чи виконкомів обов'язково належали до правлячої партії» [8, с. 107].

З проголошенням незалежності вітчизняне право звільнилось від одіозних форм тоталітарного минулого, наповнилось національним змістом, запозичило адекватний українським умовам зарубіжний досвід, ринкові принципи управління господарськими процесами на транспорті, участь громадськості у прийнятті публічно-владних рішень тощо [9, с. 23].

Вітчизняна дослідниця Н. Аленіна до транспорту загального користування відносить «автотранспортні підприємства і організації, що перебувають у власності Державного департаменту автомобільного транспорту України. Відмінною рисою транспорту загального користування є те, що він задовольняє потреби в перевезенні вантажів підприємств різних форм власності незалежно від відомчої приналежності, а також у пасажирських перевезеннях населення та переміщення багажу і вантажів громадян» [10, с. 226].

Л. П. Докіль зазначає, що «автомобільний транспорт загального користування перевозить вантажі в містах і промислових центрах для промислових підприємств, торгових, постачальних і будівельних організацій. На нього покладено завдання з організації міжміських перевезень і

централізоване завезення та вивезення вантажів на станції залізниці, у порти й аеропорти. Транспорт загального користування здійснює перевезення і в сільській місцевості, доставляє сільгосппродукцію від виробника до місць її споживання та переробки. Окрім цього транспорт загального користування використовується для організації змішаних перевезень, надання легкових автомобілів державним установам, підприємствам і організаціям для службових поїздок» [11]

Туніські науковці А. Derbel та Y. Boujelbene зауважують, що покращення роботи автомобільного транспорту загального користування може докорінно змінити ситуацію на дорогах. Під таким покращенням дослідники розуміють підвищення якості обслуговування та привабливості громадського транспорту, щоб урівноважити переваги між приватним автомобільним транспортом та автомобільним транспортом загального користування. Дослідники пропонують аналізувати продуктивність останнього шляхом використання системи показників економічної та фінансової ефективності, актуальності та якості обслуговування, контролю операторів громадського транспорту на всіх рівнях, розробки планів управління ризиками продуктивності [12, с. 53].

У науковій літературі звертається увага на те, що характеристика публічного (громадського, муніципального) транспорту базується у першу чергу на споживанні енергії і кількості викидів шкідливих речовин у навколишнє середовище. Зміст цієї риси визначає стійкість (стабільність) системи муніципального транспорту. Дійсно стійкі системи громадського транспорту складаються з транспортних засобів таких характеристик: працюють на різних видах енергії; переважаюча частка використовує екологічно чисті (і/або відновлювальні) енергетичні ресурси; обслуговують потреби усіх користувачів [13, с. 77].

Щодо сутності терміну «безпека», який виступає центральною категорією всього дисертаційного дослідження. Як наголошує Л. М. Полюга, «безпека – це стан, за якого не загрожує небезпека, і отже, припускає

небезпеку. Все має свою протилежність, безпека – теж термін, який вживається спеціально для позначення протилежного безпеці – небезпека. Протилежності не існують одне без одного» [14, с. 44].

Американські дослідники N. McMillion, A. Smith, A. Miller розглядають більш комплексну та осмислену на основі програмного підходу категорію «культура безпеки», яка, на думку науковців, охоплює особисту та громадську відповідальність [15, с. 105]. Як раз на рівні культури як сукупності цінностей можливо підійти до більш глибокого бачення безпеки не лише як специфічного стану, але й як предметної сфери, що лежить в основі функціонування цілої низки соціальних інститутів.

Тайванські науковці Wei Siao-Yun та Kuo Yen-Ku зазначають, що безпека є фундаментальною для будь-якої організації; прийняття організаційних рішень та сам процес управління втратили б будь-який сенс, якби не базувалися на безпеці. Результати проведеного науковцями дослідження показали, що чим глибше солдати-добровольці на Тайвані відчують лідерство у сфері безпеки, тим чіткішим є їх сприйняття ризиків і тим більше це дозволяє досягнути показників безпеки. Дослідники також торкаються сутності раніше згадуваної нами культури безпеки, яка, як вони глибоко переконані, може опосередковувати відносини між лідерством у сфері безпеки та показниками безпеки [16].

Ми поділяємо підхід указаних зарубіжних науковців, зокрема щодо виокремлення окремої категорії «лідерства у сфері безпеки», під якою розуміємо сформовану на основі наявної освіти, морально-етичних якостей та навичок здатність особи (організації) спонукати інших до дотримання правил безпеки, у тому числі до підтримання культури безпеки як системи усталених підходів до виконання повсякденних завдань та функцій.

У психології потребу в безпеці (бажання людини уникнути хвороб і травм, зберегти здоров'я та працездатність, уникнути посягання на її власність тощо) віднесено до первинних потреб людини. Отже, згідно з психологічним підходом безпека являє собою не лише одну з основних

потреб людини, але також виступає умовою її нормального розвитку, самореалізації, активної життєвої позиції, участі у житті суспільства тощо [17, с. 38–39].

У своїй дисертації М. В. Удод зазначає, що «дослідники зазвичай розуміють безпеку як певний стан, проте це не обмежується лише відсутністю потенційних небезпек для об'єкта. Вчений зазначає, що у багатьох випадках простої відсутності загроз недостатньо, адже не завжди є можливість контролювати потенційні загрози, або ж є варіанти уникнення реальних небезпек. Для забезпечення стану безпеки на потрібному рівні необхідно організувати свідому діяльність людей з метою усунення джерел небезпеки. Це зменшує можливість переростання потенційних загроз у реальні» [18].

Відповідно до точки зору С. А. Подоляка, поняття «безпека» в сучасному світі «є дуже популярним і вважається доступним на інтуїтивному (підсвідомому) рівні, але наукове дослідження його суті та змісту не було повністю проведене. Існує багато дискусій та різних підходів до визначення та розуміння таких базових понять, як «національні інтереси», «національна безпека», «військова організація держави» та інших критеріїв і методів оцінки безпеки, які характеризують та відображають потенційні небезпеки» [19, с. 90]. Тож, узагальнює науковець, «безпека – це стан захищеності життєво важливих інтересів особи, суспільства і держави від зовнішніх та внутрішніх загроз» [19, с. 90].

Також варто зазначити, що в умовах воєнного стану поняття безпеки трансформується відповідно до нових безпекових викликів. Так, розпочатий 24 лютого 2022 року збройний конфлікт Російської Федерації на території України та анексія Криму призвели до того, що багато людей покинули свої домівки та переїхали до безпечніших регіонів країни [20, с. 171].

Подібна позиція настановляє нас на думку про перебудову сутнісного розуміння безпеки, яка наразі актуалізується саме на рівні національної безпеки як всеохоплюючої категорії, пріоритетної по відношенню до всіх

соціальних відносин, що відбуваються у державі з метою вирішення критично важливих питань стримування окупаційних військ та забезпечення суверенності та територіальної цілісності держави.

Отже, безпеку на рівні загального розуміння ми тлумачимо як певний стан організаційно-управлінського, нормативно-правового, соціально-економічного, ціннісно-ідеологічного забезпечення діяльності окремого суб'єкта (особи, організації, регіону), за якого будуть зменшені та/або усунені загрози для даного суб'єкта, у тому числі і загрози для національної безпеки на рівні держави.

Представник Барселонського університету R. Blasco, аналізуючи сутність безпеки у сфері транспорту, зазначає, що дорожньо-транспортні пригоди є соціальною проблемою та проблемою охорони здоров'я нашого часу. Науковець, досліджуючи психологічний вимір даної проблематики, зазначає, що в Іспанії протягом років досвід і методи психологів у цій галузі варіювалися: спочатку це була суто психотехніка, проте починаючи з 1980-х років професійні зустрічі та конгреси за участю провідних дослідників з інших країн закладали різноманітність нових досліджень: освіта дітей з безпеки дорожнього руху, ергономічний аналіз транспортних засобів, поведінка за кермом, роль людського фактора в дорожньо-транспортних пригодах соціальні аспекти, міські та сільські програми безпеки дорожнього руху тощо [21, с. 313].

Чинниками, що породжують скоєння порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, окремі вітчизняні науковці вважають такі: «1) керування транспортом після вживання алкогольних напоїв, у хворобливому стані, при гострому емоційному збудженні, відволіканні уваги від контролю руху; 2) поверховість працівників сервісних центрів МВС під час перевірки професійних знань та вмінь осіб, які прагнуть отримати право на керування транспортом, корисливі зловживання при виконанні цих функцій та відповідних операцій; 3) невикористання водієм і пасажиром пристосувань індивідуальної безпеки; 4) порушення нормативів

робочого часу, що викликає психологічне перенапруження водія; 5) віктимна поведінка пасажирів; 6) конструктивні недоліки автотранспортних засобів, особливо системного керування та гальмування; 7) неналежний контроль власників за технічним станом автотранспортних засобів; 8) недостатнє фінансування дорожнього господарства, що перешкоджає підтриманню в належному стані автомобільних шляхів і доріг, дотриманню нормативів їх прокладення, утримання, ремонту» [22, с. 691–692].

Л. Веселова до основних складових сфери безпеки дорожнього руху відносить: «технічний стан транспортних засобів; дорожні умови; нормативно-правове забезпечення; організацію дорожнього руху; стан підготовки, культури та правосвідомості учасників дорожнього руху; професіоналізм та координацію діяльності суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху» [23, с. 9].

Представники нідерландської наукової думки D. Tselentis, E. Paradimitriou, P. van Gelder констатують, що останні дослідження безпеки на транспорті зосереджені на обробці великої кількості доступних даних за допомогою інтелектуальних систем, щоб зменшити кількість аварій для користувачів транспорту. Дослідники зауважують, що задля вирішення проблем безпеки та підвищення ефективності транспортних систем було розроблено кілька додатків машинного навчання (ML) і штучного інтелекту (AI). Водночас науковці описують зростаючий інтерес транспортних дослідників і практиків до застосування штучного інтелекту для прогнозування аварій, виявлення інцидентів/збоїв, допомоги водієві/оператору чи маршруту, а також проблем оптимізації [24].

Таким чином, під безпекою на автомобільному транспорті загального користування ми розуміємо стан організаційно-управлінського, нормативно-правового, соціально-економічного, ціннісно-ідеологічного забезпечення функціонування такого транспорту, а також всього комплексу транспортної інфраструктури, за якого в умовах новітніх соціально-економічних, цифрових, науково-технічних та урбанізаційних реаліях за якого будуть

зменшені та/або усунені загрози для водія та пасажирів даного автомобільного транспорту, пішоходів, інших транспортних засобів та довкілля.

Щодо розгляду безпеки на автомобільному транспорті загального користування саме як об'єкту нагляду (контролю), то у філософській літературі об'єкт розкривається як річ або явище або будь-який фрагмент реальності, на які спрямована пізнавальна або практична діяльність людини. Згідно з поглядами сучасних філософів, об'єктивне само по собі поза людським відношенням постає неможливим, а тому воно набуває умовного характеру і здебільшого позначає те у предметному змісті свідомості, що наділене рисами самовладності та самодостатності [25, с. 115].

С. O'Callaghan наголошує, що сприйняття об'єкта розгортає набір перцептивних можливостей, які обмежують увагу, спрямовують повторну ідентифікацію, підпорядковують розпізнаванню та закріплюють демонстративне мислення. Так, згідно з поглядом дослідника об'єкти сприйняття – це предмети, які мають ознаки сприйняття і мають частини, які сприймаються, утворюючи єдине ціле [26, с. 1269].

Представник Міланського університету Е. Paganini розподіляє об'єкти на реальні та вигадані, зазначаючи, що останні є створеними культурою абстрактними об'єктами, існування яких залежить від удаваного ставлення групи людей до даного вигаданого змісту [27, с. 158].

Австралійська філософія К. Miller окремо зазначає, що існує фундаментальна онтологічна різниця між двома видами сутності: речами та об'єктами. На відміну від речей, стверджує дослідниця, об'єкти не є ідентичними у будь-якому поєднанні (злитті) складових, що до них входять. На відміну від речей, предмети не мають мереологічних (класифікаційно-описових) частин та інші ознаки [28, с. 69].

За визначенням М. В. Лошицького, об'єктом адміністративного права виступають адміністративно-правові відносини [29, с. 19]. Останні, на думку О. М. Якуби, – це «суспільні відношення, що охороняються державою та

регулюються адміністративно-правовою нормою, в яких одна зі сторін наділена правом вимагати від іншої сторони, в процесі виконавчої та розпорядчої діяльності, здійснення поведінки, вказаної в адміністративно-правовій нормі» [30, с. 53].

В. Г. Даєв та М. М. Маршунов, аналізуючи сутність прокурорського нагляду, наголошують, що «єдино вірним, таким, що відповідає призначенню прокуратури, є погляд на об'єкт прокурорського нагляду як на законність діяльності органів, організацій та осіб, за якими ведеться нагляд. Відповідно, поняття предмету нагляду доцільно використовувати для конкретизації об'єкта прокурорського нагляду, коли є необхідність сконцентрувати увагу прокурора на діях і актах, законність яких слід перевіряти» [31, с. 91].

А відтак, сутність безпеки на автомобільному транспорті загального користування як об'єкта нагляду (контролю) можна розкрити крізь такі особливості: особлива мета та перелік завдань, які стоять перед забезпеченням безпеки на автомобільному транспорті загального користування; нерозривний зв'язок з новітніми соціально-економічними, урбанізаційними реаліями та підходами до розуміння транспорту; спрямованість на модернізацію громадського транспорту, розвиток вуличної мережі з урахуванням забезпечення її пріоритетів; адаптація міського простору до пересування вразливих учасників дорожнього руху; врахування передового досвіду зарубіжних держав та окремих міст, які впевнено утримують лідерські позиції у соціально відповідальному, екологічному, рівному та доступному міському будівництві та транспорті; спрямованість на позитивні зміни у навколишньому середовищі за рахунок використання екологічно чистих (і/або відновлювальних) енергетичних ресурсів; формування культури безпеки як сукупності цінностей, що лежать в основі функціонування цілої низки соціальних інститутів, а також лідерства у сфері безпеки, тобто сформованої на основі наявної освіти, морально-етичних якостей та навичок здатності особи (організації) спонукати інших до дотримання правил безпеки, у тому числі до підтримання культури безпеки

як системи усталених підходів до виконання повсякденних завдань та функцій; врахування національної безпеки як всеохоплюючої категорії, пріоритетної по відношенню до всіх соціальних відносин, що відбуваються у державі, з метою вирішення критично важливих питань стримування окупаційних військ та забезпечення суверенності та територіальної цілісності держави; спрямованість на проведення освітніх заходів з безпеки дорожнього руху; використання новітніх інструментів обробки великої кількості доступних даних за допомогою інтелектуальних систем задля зменшення кількості аварій на автомобільному транспорті загального користування.

1.2. Поняття та особливості державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування

Додержання та виконання вимог законодавства у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування є фактично неможливим без здійснення державного нагляду (контролю) за відповідним напрямом. В основі такого нагляду (контролю), на наше переконання, знаходяться управлінські процеси, зокрема, у контексті досліджуваної проблематики глибинного аналізу потребує управління системою транспорту загального користування.

Основою управління Н. Р. Нижник та Л. А. Пашко розглядають людський аспект, оскільки «будь-яка проблема організації – це проблема управління людськими ресурсами, під яким розуміємо безперервний процес впливу на колектив людей для організації і координації їх трудової діяльності задля досягнення найкращих результатів з необхідними для цього затратами» [32, с. 105]. Водночас румунський науковець S. Iordache зазначає, що підходи до управління людськими ресурсами повинні бути чітко визначені залежно від цілей, завдань, економічних і фінансових ресурсів, динамічних небезпек,

загроз, вразливостей і ризиків, що виникають, понесені або пов'язані з ними тощо [33, с. 105].

Малазійські дослідники А. Ahmad та М. Idris, втілюючи новітній підхід щодо осмислення ейдосу (думки) в умовах сучасного стану цифрової трансформації, зазначають, що у наш час управління знаннями є ключовим фактором успіху та виживання організації. У конкурентному бізнес-середовищі управління знаннями включає процеси стратегічного управління. Дані процеси складаються з етапів формулювання, реалізації та контролю [34, с. 1295].

На нашу думку, управління знаннями може бути осмислене крізь призму його зовнішнього вираження – управління інформацією як системою оброблених, структурованих, доступних населенню знань. Зокрема, в умовах воєнного стану зростає значення управління стратегічними комунікаціями, яке передбачає, на думку А. Носача, І. Остапенко, Є. Жукової, роботу з інформування в населення у великих масштабах про хід війни, протидію поширенню фейкових новин і встановлення надійних каналів для постачання інформації [35, с. 425].

Аналізуючи сутність процесу управління, вважаємо доречним зупинитися на позиції В. П. Пилипишина, який зазначає, що «управління є особливою соціальною функцією, що виникає з потреб суспільства як самодостатньої системи і здійснюється у відповідних державних чи недержавних формах шляхом організаторської діяльності спеціально створеної для цього групи органів» [36, с. 13].

Формуючи власний погляд на проблему співвідношення управління та суспільства, представники Бухарестського університету Р. Marinescu, S.-G. Toma, L. Zăinea зазначають, що процес управління (менеджмент) має значний гносеологічний потенціал, оскільки він сприяє координації індивідуальної та групової діяльності, використовуючи ресурси організації для досягнення її цілей відповідно до її місії та рівня її економічної та соціальної відповідальності. Так, дослідники підходять до того, що на розвиток

суспільства впливає процес управління, на який, у свою чергу, впливає управління інноваціями, розвиток компаній та здатність їх інтегруватися в конкурентне середовище [37, с. 530].

Ми переконані, що процес управління неможливо розглядати окремо від технологічних інновацій, цифрової реальності, у якій функціонують, трансформуються, еволюціонують суспільні відносини.

Польські науковці Rokicki A. та Nogalski B. звертають увагу подальших дослідників на важливість осмислення сутності менеджменту послуг (Service Management) як міжгалузевої науки про управління. Управління послугами, на думку вчених, окреслює принципово нову перспективу, більш орієнтовану на клієнтську цінність, сутність особистості клієнта, яка майже не присутня в наукових дослідженнях менеджменту, що по суті ґрунтуються на виробництві та управлінні виробництвом [38, с. 136].

Розглядаючи процес управління крізь призму досліджуваної категорії транспорту, вважаємо доречним навести позицію латвійських дослідників Patlins A. та Kunicina N, які визначають, що таке сталий розвиток системи громадського транспорту, що є невід'ємною частиною транспорту загального користування, пропонуючи розглядати управління системою громадського транспорту як управління стійкістю системи [39, с. 229].

Елементи такої системи можливо осмислити на основі Цілей сталого розвитку, зокрема до них можливо віднести екологічність транспорту, доступність для всіх без виключення осіб, незалежно від наявних у них обмежених можливостей, доступність транспорту та безпечність його експлуатації.

Осмислюючи співвідношення процесу управління, соціальних інновацій та транспорту загального користування, іспанські дослідники A. Gomez-Ortega, S. Flores-Ureba, V. Gelashvili, M. Jalon зазначають, що інновації та політика сталого розвитку, що застосовуються в послугах громадського транспорту, цінуються та мотивують громадян користуватися такими послугами. Політичні та управлінські рішення можуть бути

відірваними від реальності, яку сприймають користувачі. Ці рішення можуть бути більше пов'язані з регулятивним тиском і включати високі витрати на реалізацію, тому, зазначають дослідники, необхідно розглянути оцінку послуг для користувачів, щоб вигода або соціальна віддача від цих інвестицій була високою, заохочуючи подальше використання послуги [40].

Водночас можемо констатувати, що поширеним на сьогодні поглядом є трактування контролю як кульмінації управлінського процесу. Але слушною в даному контексті вважаємо думку О. А. Павлюха, який вважає, що «контроль не варто розглядати як кінцеву стадію процесу управління, насправді він наявний на кожній його стадії. Тобто застосування контролю відбувається і у прийнятті управлінського рішення, і в процесі поточної перевірки шляхів його реалізації, і на кінцевому етапі при отриманні результату управлінської діяльності» [41, с. 117].

З'ясуємо сутність контролю з точки зору буквального тлумачення. Так, у словниковій літературі контроль визначається як перевірка, облік діяльності кого-, чого-небудь, нагляд за кимось, чимось; установа або організація, що здійснює нагляд за ким-, чим-небудь або перевіряє його; контролери [42, с. 271].

На переконання С. С. Вітвіцького, «контроль – це сукупність різних за формою дій, що здійснюються суб'єктами контролю за поведінкою людей (власною поведінкою), відносинами, які виникають у суспільстві, або для встановлення будь-яких наукових та інших пізнавальних цілей при дослідженні об'єктів матеріального світу» [43].

За визначенням видатного вітчизняного вченого-адміністративіста О. М. Музичука, «контроль у державному управлінні – це функція держави та усіх без винятку суб'єктів управління, що реалізується ними під час перевірки дотримання (виконання) об'єктами контролю встановлених вимог (правил, норм), сукупність заходів із виявлення, запобігання та припинення дій (бездіяльності), що суперечать таким вимогам, під час яких суб'єкт контролю наділений правом втручання у професійну (господарську,

виробничу) діяльність підконтрольного об'єкта шляхом його підміни, заміни або тимчасового відсторонення від виконання службових обов'язків, відміни або припинення дії його рішення, притягнення останнього до відповідальності» [44, с. 72; 45, с. 49; 46].

О. П. Полінець визначає контроль в державному управлінні як «сукупність дій, які контролюючі суб'єкти здійснюють стосовно підконтрольних об'єктів для досягнення цілей контролю з метою запобігання стагнації та руйнування системи державного управління під впливом зовнішніх та внутрішніх чинників» [47, с.15].

Водночас ми переконані, що на розуміння сутності контролю впливає і громадська думка, особливо поширювана за допомогою сучасних соціальних мереж, адже суспільний резонанс, підтримуваний вільними та неупередженими засобами масової інформації, здатний у сучасних умовах вплинути на рішення посадових осіб та навіть привернути увагу міжнародних партнерів, а також культурні засади існування суспільства, зокрема адміністративна культура, яку породжує особливе соціальне, культурне, економічне та політичне середовище [48].

На думку О. М. Ключова, за допомогою контролю вирішуються наступні управлінські завдання: «забезпечення неухильного виконання законів і нормативних актів, регламентуючих діяльність державних органів та інших об'єктів управління; досягнення своєрідності і якості виконання прийнятих рішень; підвищення виконавської дисципліни, відповідальності за доручену справу; своєчасне прийняття заходів до усунення виявлених в процесі контролю недоліків; виявлення передового досвіду і впровадження його в практику роботи; здійснення необхідної допомоги підпорядкованим апаратам та працівникам» [49].

Один із фундаторів вітчизняної адміністративно-правової доктрини В. Б. Авер'янов розглядає це поняття у трьох аспектах: «1) контроль виступає в якості інформації стосовно перебігу процесу управління; 2) контроль є

фактором оптимізації й кореляції інших функцій управління; 3) контроль є джерелом прийняття рішення» [50, с. 78].

І. М. Дудик переконаний, що «домінуючим в адміністративно-правовій доктрині залишається сприйняття контролю як самостійної й одночасно функціонально специфічної функції державної діяльності, зокрема, державного управління, яка, враховуючи її вагому роль, не може вважатися несуттєвою, другорядною» [51, с. 38].

На думку З. Кісіль та Р. Кісіль, «контроль повинен бути універсальним, системним, дійовим, охоплювати всі сфери і галузі управління, що досягається широким залученням громадськості до контрольної діяльності. Контроль повинен бути об'єктивним, оперативним і результативним» [52, с. 350].

Американський науковець М. Boylan крізь призму громадського здоров'я розмірковує про етичні наслідки контролю над зброєю, пропонуючи більш широке осмислення світоглядних перспектив – як особистих, так і громадських, обговорення поглядів держави та громадськості щодо контролю над зброєю, критичну оцінку позицій кожної зі сторін, зокрема пропозицій щодо майбутнього без зброї у звичайних громадян [53, с. 119]. Ми також переконані, що механізми соціальної перцепції державного контролю багато в чому пов'язані з механізмами громадської участі у здійсненні контролю. Такі механізми наразі лежать в площині соціальної активності, проєктного менеджменту, що надає громадськості можливості реальної участі у контрольній діяльності.

У контексті аналізу позиції науковця вважаємо доречним зупинитися на морально-етичній складовій контролю. Результати дослідження колективу китайських та американських науковців у складі Ко С., Haney M.H., Lee G. вказують на те, що етичне лідерство та формальні системи контролю функціонують як доповнення для спільного обмеження опортуністичної поведінки працівників [54, с. 1350]. Ми ж, у свою чергу, глибоко переконані у необхідності подальшого дослідження морально-етичної складової

контролю. Так, потребують осмислення інституційні основи забезпечення реалізації у контрольній діяльності суб'єктів публічного адміністрування морально-етичного лідерства, яке ми розглядаємо як внутрішню основу контролю, що постає безпосередньо з принципів права, правової свідомості, правової культури. Водночас у науці є досить дискусійним питання співвідношення лідерства та управління. Ми переконані в необхідності подальшого міждисциплінарного осмислення на рівні психологічних, адміністративно-правових проблем сутності такого лідерства, у тому числі і контролю не лише як складової стадій процесів управління, а й складової лідерства.

Не випадково науковець Г. В. Симоненко звертає увагу, що давній вислів «*Jus est ars boni et aequi*» – «Право є мистецтво добра й справедливості» розкриває органічний зв'язок права, юстиції й моралі [55, с. 248]. Так, і контрольна діяльність є невіддільною від морально-етичної складової, зокрема в частині здійснення етичного контролю як складової морально-психологічного забезпечення та його інституційного закріплення на рівні діяльності суб'єктів публічного адміністрування. Під окресленим нами етичним контролем ми розуміємо такий різновид державного контролю, який охоплює систему інституційних, організаційних, нормативно-правових основ збору, обробки інформації про ознаки вчинення працівниками (представниками) органів державної влади (органів місцевого самоврядування, інститутів громадянського суспільства) порушень морально-етичних вимог організації, сформованих на рівні кодексів (традицій та підходів до організації роботи, статутів, нормативно-правових актів) з подальшим втручанням у діяльність, що здійснюється з такими порушеннями, припиненням такої діяльності та вжиттям організаційно-управлінських, наукових, програмно-методичних заходів щодо усунення таких порушень у майбутньому. Подібний етичний контроль також, на нашу думку, передбачає сучасні канали (месенджери, програми тощо) анонімного зв'язку з населенням та документування перевірок і розслідувань з

використанням цифрових та інтерактивних механізмів за умови дружнього, товариського, відкритого та прозорого характеру здійснення самої перевірки (розслідування).

Варто згадати і точку зору китайського мислителя Сунь Ятсена, відповідно до якої контроль виступає як самостійна гілка влади, формуючи «конституцію п'яти гілок влади», в якій він виокремлював, окрім класичних «законодавчої», «виконавчої», «судової», ще і самостійні «екзаменаційну» та «контрольну» влади [56]. Як бачимо, відомий лікар і політичний діяч також розглядає контроль крізь призму процесу управління та його глибинних особливостей. Дана позиція носить значний гносеологічний потенціал ще й тому, що дозволяє суттєво масштабувати поняття контролю за рахунок дослідження самостійних особливостей, які розкриваються на рівні порівняння наведених мислителем гілок влади.

Так, під контролем ми розуміємо невід'ємну складову процесу управління, а також загальну функцію усіх суб'єктів публічного адміністрування, організаційно пов'язану з технологічними інноваціями та цифровізацією суспільних відносин, засновану на Цілях сталого розвитку, в основі якої лежить система інституційних, організаційних, нормативно-правових основ збору, обробки інформації про ознаки вчинення працівниками (представниками) органів державної влади (органів місцевого самоврядування, інститутів громадянського суспільства) порушень дисципліни та законності з подальшим втручанням у діяльність, що здійснюється з такими порушеннями, припиненням такої діяльності та вжиттям організаційно-управлінських, наукових, програмно-методичних заходів щодо усунення таких порушень у майбутньому.

Щодо нагляду, то його буквальне тлумачення відповідно до довідникової літератури зводиться до «дії за значенням наглядати; процесу пильнування, стеження за кимось, чимось для контролю, забезпечення порядку; посади (діяльності) службовця, групи осіб або органу влади, що мають право наглядати за ким-небудь, чим-небудь» [57, с. 554–555; 58, с. 503].

О. Ф. Андрійко визначає нагляд як «вид державного контролю із забезпечення законності, дотримання спеціальних норм, виконання загальнообов'язкових правил, що містяться в законах і підзаконних актах, що полягає у систематичному нагляді спеціальних державних органів за діяльністю непідпорядкованих їм органів або осіб із метою виявлення порушень законності» [59, с. 140].

На думку В. К. Колпакова, «нагляд здійснюється з метою забезпечення неухильного та точного дотримання виконавчо-розпорядчими органами та іншими суб'єктами суспільних правовідносин правил, передбачених нормативно-правовими актами» [60, с. 622, 675]. Водночас вважаємо доречним у контексті даної позиції звернути увагу на необхідність осмислення інструментів, що забезпечують неухильність і точність самого нагляду. До таких інструментів ми, у першу чергу, відносимо його ретельне планування як на рівні загальнодержавних стратегій, так і на рівні щоденних планів роботи, затвердження таких планів керівниками під час регулярних нарад.

В. І. Прокопенко у своєму науковому дослідженні аргументує, що «під наглядом найбільш доцільно розуміти правову форму здійснення захисної функції з додержання законності в трудових правовідносинах, відповідності дій власника підприємства або уповноваженого ним органу приписам трудового законодавства. Нагляд, підкреслює науковець, є особливою правозастосовною діяльністю, адже орган, який його здійснює, може вказати на допущені порушення, заявити подання щодо їх усунення, але не покарати, оскільки орган з нагляду не має відомчих повноважень щодо організації, яка перевіряється» [61; Ошибка! Источник ссылки не найден., с. 394].

А. О. Собакарь під наглядом розуміє «постійне, систематичне спостереження спеціальних державних органів (посадових осіб) за діяльністю організаційно не підлеглих їм суб'єктів публічного управління з приводу виконання ними загальнообов'язкових норм, правил і стандартів з метою попередження, виявлення і припинення правопорушень, відновлення

встановленого порядку і притягнення винних до адміністративної відповідальності» [63, с. 275].

Досить довгий час нагляд на території нашої держави асоціювався виключно з роботою прокурорських органів. Закон України «Про прокуратуру» визначає, що «прокуратура виконує такі функції, як нагляд за додержанням законів органами, що провадять оперативно-розшукову діяльність, дізнання, досудове слідство і нагляд за додержанням законів при виконанні судових рішень у кримінальних справах, а також при застосуванні інших заходів примусового характеру, пов'язаних з обмеженням особистої свободи громадян» [64].

Окремі дослідники, зокрема пакістанські науковці F. Nameed, S. Shaheen, B. Ahmad, M. Anwar, M. Ahmad-ur-Rehman, виділяють жорсткий та м'який нагляд, при цьому, наголошуючи, що як перший, так і другий види мають свої переваги та недоліки. Дослідники вивчають сутність жорстокого нагляду за роботою слухачів у різних поліцейських коледжах Пакистану, аналізуючи саме позитивний вплив такого нагляду на ентузіазм і продуктивність слухачів [65, с. 1123].

Осмислюючи психологічний аспект здійснення нагляду у сфері соціального забезпечення населення, шотландський науковець R. Ingram розглядає місце емоцій у практиці соціальної роботи та простежує зв'язок між емоціями та раціональним прийняттям рішень у межах державного нагляду [66, с. 5]. У цьому аспекті ми можемо окремо наголосити на необхідності подальшого наукового осмислення емоційно-вольової культури здійснення державного нагляду як професійно значущої якості публічних службовців.

Турецький дослідник Al Hamza звертає увагу на те, що за останні роки в публічному управлінні відбулися окремі, але послідовні зміни, які, у свою чергу, впливають і на розуміння нагляду. Однією з найяскравіших змін у публічному управлінні, на думку дослідника, є перебудова відносин між державним сектором і ринковою економікою, коли публічне управління

зосереджується на результатах, а не на процесах. Орієнтація публічного управління на ринок та перехід до нагляду, орієнтованого на результат, зумовлюють необхідність такого нагляду, який здійснюється шляхом оцінки результатів діяльності на основі ринкових цінностей [67]. Можемо відмітити принципову важливість подальшого дослідження впливу ринкової економіки на процес державного нагляду на прикладі держав з розвиненою ринковою економікою, зокрема США, Японії, Німеччини, Великобританії, Франції, Італії, Канада, а також Китаю з огляду на вплив цієї держави на глобальну економіку.

Осмислюючи цифровий вимір здійснення нагляду, представники китайської наукової думки Z. Liu та В. Хіе зазначають, що за рахунок того, що Інтернет має такі особливості, як анонімність, інтерактивність, доцільність і прозорість, нагляд за публічною адміністрацією з боку громадськості у кіберпросторі є невід'ємною частиною громадського нагляду. Оскільки кібердумка відіграє активну та важливу роль у нагляді за державною адміністрацією, вона може сприяти самоаналізу уряду та полегшити публічне управління [68].

Так, у світлі окреслених нами соціальних реалій, а також позицій вітчизняних та зарубіжних авторів під наглядом ми розуміємо спостереження з боку уповноважених державних органів та громадськості за діяльністю суб'єктів публічного адміністрування з приводу виконання ними вимог законів, підзаконних нормативно-правових актів, базових морально-етичних норм та усталених на рівні повсякденної діяльності організацій професійних, технічних, управлінських, емоційно-вольових стандартів, що зводиться до постійного моніторингу з метою виявлення наявних або потенційно можливих порушень, умов, які сприяють таким порушенням.

Щодо співвідношення досліджуваних категорій «нагляд» і «контроль», то, з точки зору буквального сприйняття останніх, ми вважаємо, що контроль може розглядатися крізь категорію «роль», а нагляд в контексті категорії «погляд». У даному контексті особливо виразно сутність нагляду та

контролю, на нашу думку, розкривається за допомогою порівнянь на особистісному рівні. Так, можемо стверджувати, що спостереження окремою особою за власними відчуттями, емоціями, рівнем навантаження, роботою колег є втіленням нагляду на особистісному (побутовому) рівні. Водночас надання такою особою оцінок, суджень, рекомендацій у ході безпосереднього спілкування (взаємодії) з іншими особами розкриває сутність контролю.

Акцентуючи увагу на проблемі співвідношення контролю та нагляду в чинному законодавстві, А. В. Денисова наголосила: «Узагальнення норм чинного законодавства дозволяє вказати на те, що законодавець наголошує на превентивному, профілактичному характері державного нагляду, його спрямованості на забезпечення законності і правопорядку в певній сфері життєдіяльності суспільства. Поряд із цим визнається змістовний зв'язок контролю та нагляду як засобів забезпечення законності, що проявляється в чинному законодавстві використанням цих термінів як синонімів. Крім того, законодавець виділяє певні особливості здійснення контролю і нагляду в окремих сферах суспільної діяльності. У чинному законодавстві визначення нагляду передбачає поєднання ознак позитивної і негативної діяльності, зважаючи на що його доцільно охарактеризувати комплексним явищем, ширшим за змістом, ніж контроль» [69, с. 19].

П. В. Синицький зазначає, що «основним критерієм розмежування контролю та нагляду є те, що контролюючий орган має право втручатися в оперативну чи господарську діяльність підконтрольного об'єкта у формі видання обов'язкових для виконання вказівок (наприклад, указівок, закріплених у вигляді письмового акта перевірки (контролю, ревізії тощо) або іншого процесуального документа (протоколу) і самотійно притягувати правопорушників до юридичної відповідальності. Суб'єкт же нагляду позбавлений цього права. Отже, поняття контролю є ширшим за нагляд (завданням нагляду є лише виявлення та попередження правопорушень)» [70].

Найбільш обґрунтованою ми вважаємо думку про те, що контроль і нагляд є принципово різними категоріями. Зокрема, таку думку підтримує В. М. Гаращук, при цьому зауважуючи, що «чинне законодавство знає випадки, коли контролюючий орган не має деяких з основних контрольних повноважень, що наближує його до нагляду, а в діяльності наглядових, навпаки, виявляється один з елементів контролю. Однак, вчений переконаний, що контроль та нагляд відрізняються один від одного, так як контроль здійснюється повсякденно і безперервно, а нагляд – періодично» [71, с. 454; 72, с. 82].

Аналізуючи новітні високотехнологічні виміри здійснення контролю (нагляду) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, польський дослідник Andrzej Adamski зазначає, що робота громадського транспорту за своєю суттю пов'язана з невизначеністю, починаючи від розкладів, створених відповідно до гіпотетичних умов експлуатації та рівнів попиту, операційних збоїв, динамічної невизначеності реального попиту та закінчуючи складною взаємодією між різними лініями та видами транспорту. У цьому контексті реалізація загальної цілі громадського транспорту щодо підтримки в довгостроковій перспективі гарантованих стандартів мобільності в місті та його околицях із суттєвим зменшенням негативного впливу транспорту вимагає спеціального підходу на основі вдосконаленої системи громадського транспорту. Автор аналізує можливості інтелектуального та інтегрованого диспетчерського керування за допомогою спеціальних автоматизованих систем, що дозволяють здійснювати контроль з динамічним інтелектуальним зворотним зв'язком за реальним часом прибуття автобуса на перехрестя з сигналізацією та вимірюванням відхилень від розкладу та завантаженості автобуса [73, с. 1206].

Дана позиція спрямовує подальші наукові пошуки в царині державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування у напрямку інженерно-технічних та цифрових інновацій. У

тому числі потребує свого осмислення проблема місця штучного інтелекту в ході здійснення такого нагляду (контролю), використання відповідних чат-ботів і програм, зокрема ChatGPT, MidJourney, Leonardo AI, плагіни для ChatGPT, інструменти з ClipDrop, Pictory.ai тощо для генерування текстів та зображень.

A. Patlins та N. Kunicina зазначають, що потенціал нових інформаційно-комунікаційних технологій і наявні можливості апаратного забезпечення пропонують великі можливості для розробки ефективних і гнучких інструментів управління та контролю для громадського транспорту, зокрема інструментів моделювання для динамічного оптимального диспетчерського управління: контроль пунктуальності, контроль регулярності та синхронізаційне керування з лінійним зворотним зв'язком; стохастичне керування з оцінкою параметрів моделі в реальному часі; контроль зони автобусного маршруту для синхронізації пересадок пасажирів або роботи різних ліній на спільних ділянках маршруту [74, с. 33].

A. Rindfleisch та J. Heide зазначають, щоб прийняти правильні рішення щодо впровадження контролю за продажами, менеджери повинні оцінити невизначеність середовища та поведінки [75]. Невизначеність навколишнього середовища, як зазначають T.G. Noordewier, G. John, J.R. Nevin, відноситься до «непередбачуваних обставин, що оточують процес продажу» [76], а невизначеність поведінки, як стверджує O. Williamson [77], вказує на ступінь труднощів, пов'язаних з оцінкою внеску партнера по транзакції (продавця). життєво важливий контекстний фактор взаємозв'язку між контролем продажів і результатами роботи.

Таким чином, нагляд і контроль за безпекою на автомобільному транспорті загального користування виступають двома різними формами здійснення перевіркової діяльності у відповідній сфері. Так, здійснення контролю за безпекою на автомобільному транспорті загального користування покладається на спеціально уповноважені суб'єкти за допомогою визначеного на нормативно-правовому рівні інструментарію та

зводиться до цільової перевірки підконтрольних об'єктів на предмет дотримання нормативних приписів у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування. Водночас нагляд являє собою систематичне розлоге в часі спостереження, що спрямоване на виявлення порушень у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, а також притягнення до відповідальності за виявленні порушення.

Водночас проведене наукове дослідження дає змогу виокремити ключові особливості контролю та нагляду за безпекою на автомобільному транспорті загального користування:

- в основі нагляду (контролю) лежать управлінські процеси;
- у сучасних умовах управління знаннями постає ключовим фактором розвитку будь-якої організації;
- управління знаннями може бути осмислене крізь призму його зовнішнього вираження – управління інформацією як системою оброблених, структурованих, доступних населенню знань. Зокрема, в умовах воєнного стану зростає значення управління стратегічними комунікаціями;
- на процес управління впливають технологічні інновації, специфічна цифрова реальність, у якій функціонують, трансформуються, еволюціонують суспільні відносини;
- управління системою громадського транспорту можна розглядати як управління стійкістю системи, елементи якої можливо осмислити на основі Цілей сталого розвитку, зокрема до них можливо віднести екологічність транспорту, доступність для всіх без виключення осіб, незалежно від наявних у них обмежених можливостей, доступність транспорту та безпечність його експлуатації;
- механізми соціальної перцепції державного нагляду (контролю) багато в чому пов'язані з механізмами громадської участі у здійсненні контролю. Такі механізми наразі лежать в площині соціальної активності,

проектного менеджменту, що надає громадськості можливості реальної участі у контрольній діяльності;

- внутрішньою, ціннісною основою дієвості контрольно-наглядової діяльності суб'єктів публічного адміністрування, що постає безпосередньо з принципів права, правової свідомості, правової культури, є морально-етичне лідерство;

- наглядова (контрольна) діяльність є невіддільною від морально-етичної складової, зокрема в частині здійснення етичного контролю як складової морально-психологічного забезпечення та його інституційного закріплення на рівні діяльності суб'єктів публічного адміністрування;

- державний нагляд (контроль) передбачає сучасні канали (месенджери, програми тощо) анонімного зв'язку з населенням та документування перевірок і розслідувань з використанням цифрових та інтерактивних механізмів за умови дружнього, товариського, відкритого та прозорого характеру здійснення самої перевірки (розслідування);

- інструментом забезпечення неухильності та точності нагляду (контролю) виступає його ретельне планування як на рівні загальнодержавних стратегій, так і на рівні щоденних планів роботи, затвердження таких планів керівниками під час регулярних нарад;

- емоційно-вольова культура здійснення державного нагляду виступає професійно значущою якістю публічних службовців;

- ринкова економіка впливає на процес державного нагляду, що можна простежити на прикладі держав з розвиненою ринковою економікою, зокрема США, Японії, Німеччини, Великобританії, Франції, Італії, Канади, а також Китаю з огляду на вплив цієї держави на глобальну економіку.

1.3. Види державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування

Сутність державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування розкривається у з'ясуванні багатоаспектності та різноплановості цього інституту. Дана теза підкреслює важливість класифікації даного нагляду (контролю). Ми вважаємо, що мислення людини побудовано на певних категоріальних стовпах, які спрощують процес сприйняття певного явища, процесу чи певних проблем (викликів), що з ними пов'язані. І класифікація виступає одним із таких стовпів.

Дослідники I. Pissourios, A. Lagoroulos зазначають, що пропонування теоретичної класифікації в конкретний час і для конкретного соціального контексту, такого як Європа чи Захід загалом, або ще більшого масштабу в умовах глобалізації, є не абстрактною вправою, а цінним оперативним інструментом. Будь-яка класифікація, переконані науковці, спрямована в майбутнє [78, с. 13].

Світ змінюється, перед сучасною наукою постають новітні виклики, які досліджуються за допомогою міждисциплінарних та еволюційних підходів, зокрема Т. Ward та Е. Carter окреслюють структуру класифікації функціональної злочинної поведінки, об'єднуючи ідеї з еволюційної біології, когнітивної нейронауки, психопатології, досліджень інвалідності та етології [79, с. 542].

Окремі дослідники вважають, що «головне завдання класифікації – відбити такі типові об'єктивні ознаки, на основі яких можна групувати об'єкти, що класифікуються, визначити їх місце в множині. Але в класифікації передусім повинна підкреслюватися функція розподілу усієї безлічі об'єктів, що класифікуються, по схожості і відмінності на окремі класи залежно від вибраного критерію» [80, с. 20].

У ході аналізу позицій науковці можна знайти цілу низку поглядів щодо того, які саме підходи до класифікації контролю та нагляду існують у вітчизняній та зарубіжній правовій думці.

В. А. Рудьєв класифікує категорію контролю за наступними ознаками: «за направленнями впливу (зовнішній і внутрішній); за аспектами впливу (управлінський, фінансовий, господарський, технологічний); по виконанню завдань (стратегічний, поточний, оперативний); за суб'єктами контролю (ринку капіталів, колективних і колегіальних органів управління, державний і відомчий); по вирішенню задач (лінійний, функціональний, операційний); за методами контролю (попередній, направляючий, фільтруючий, послідуєчий); за механізмами регулювання і саморегулювання (контроль і самоконтроль)» [81].

Китайські дослідники Miao Li, Lulu Peng, Guijun Zhuang аналізують сутність контролю крізь призму системи контролю продажів, виокремлюючи контроль результатів і контроль поведінки. Контроль результатів безпосередньо спирається на об'єктивні показники результатів, такі як обсяг продажів продавця, дохід або досягнення квоти, передбачає відносно незначний контроль за продавцями з боку керівництва. Навпаки, поведінковий контроль або контроль процесів зосереджується на службових зусиллях продавця, таких як діяльність, знання та тактика продажу, і зазвичай передбачає ретельний моніторинг і направлення зворотного зв'язку від менеджерів щодо їхньої поведінки. Окремо дослідники виділяють контроль можливостей та контроль діяльності. Останній вказує на специфікацію та моніторинг звичайних дій, які продавець повинен виконувати на регулярній основі, наприклад, кількість дзвінків клієнтів і тип послуг, які необхідно виконати. У той час як контроль можливостей наголошує на розвитку пов'язаних із продажами знань і навичок, що передбачає активні зусилля менеджерів у встановленні цілей щодо можливостей, навчання та надання діагностичного зворотного зв'язку [82].

В. J. Jaworski представляє іншу структуру і стверджує, що традиційний погляд на системи управлінського контролю є більш орієнтованим на результат. В. J. Jaworski розширює теорію, припускаючи, що контроль слід розділити на формальну та неформальну форми управлінського контролю. По-перше, неформальний контроль є механізмом, ініційованим працівником. Він складається з засобів контролю, які самі працівники впроваджують у повсякденну роботу: як соціальний, культурний і самоконтроль [83, с. 23].

Так, осмислення механізмів неформального контролю постає як «terra incognita» для вітчизняної правової науки. Такий контроль тісно пов'язаний з етичною культурою державного службовця чи окремого громадянина, розумінням кожного окремого учасника дорожнього руху як носія цінностей, установок, досвіду, сформованої на їх основі сукупності соціальних зв'язків.

Іншим різновидом контролю є так званий контроль на основі можливостей, який крізь призму комерційної сфери осмислюють G. Challagalla та Т. Shervani, що засновується у розумінні дослідників на навчанні та допомозі продавцеві освоїти нові та вдосконалити старі навички. Організації, що базуються на можливостях, встановлюють цілі щодо необхідних навичок, якими повинні володіти продавці, і передбачають винагороди та покарання на основі того, наскільки покращився рівень кваліфікації продавця. Основна увага за умов такого контролю зосереджена на постійному забезпеченні засобами для розвитку та сприяння розвитку навичок, щоб стати кращим продавцем [84, с. 89].

Так, контроль може поставати не лише як сталий процес, але й як динамічно змінюваний, адже можливості навчання, особливо у сучасних умовах інформаційно-технічного забезпечення неформальної та інформальної освіти, є невичерпними та високоадаптивними під потреби конкретного працівника.

В контексті розгляду такого контролю, заснованого на неперервній освіті в комерційній сфері, окремі дослідники, зокрема і Е. Anderson та R. Oliver, виділяють контроль можливостей, у ході якого керівництво може

організовувати регулярні тренінги з продажу та винагороджувати або навіть карати продавців за досягнення або недовсягнення певних цілей, пов'язаних з навчанням [85, с. 76].

С. Г. Братель пропонує власну модель класифікації контролю: «а) залежно від призначення контролю виділяється загальний (всесічно охоплює діяльність суб'єкта, що контролюється) і спеціалізований (контроль окремого напрямку роботи); б) залежно від мети та часу здійснення контролю розрізняють попередній (спрямований на прогнозування проблем та запобігання їм), поточний (призначений для підтримки установленної схеми взаємодії суб'єктів) та підсумковий контроль (який застосовується для покращення роботи всієї системи); в) залежно від частоти проведення та передбачуваності контроль може бути систематичним, тобто таким, що здійснюється періодично, та одиничним (позаплановим), який здійснюється в разі необхідності; г) за предметною ознакою виділяються такі види контролю: фінансовий, експортний, антидемпінговий тощо; д) за формами здійснення розрізняють такі види контролю, як: аналіз, аудит, моніторинг, нагляд, облік, оцінка, ревізія, спостереження, перевірка; е) залежно від суб'єкта виділяється державний (здійснюється органами державного управління) та недержавний (здійснюється недержавними структурами) контроль; и) за сферою діяльності, яка підлягає контролю, розрізняють внутрішньовідомчий (контроль у межах одного відомства), міжвідомчий (застосовується стосовно об'єктів, які організаційно підпорядковані органам виконавчої влади) та позавідомчий (застосовується до об'єктів, які організаційно не підпорядковані органу виконавчої влади) контроль» [86; 87, с. 103].

Доцільно погодитися з думкою М. Ісакова, який виділяє такі види контролю за суб'єктом, уповноваженим на його здійснення: «міжнародний контроль, державний контроль (до підвидів якого він відносить парламентський, президентський, адміністративний, судовий, прокурорський

нагляд), самоврядний контроль з боку органів місцевого самоврядування, а також громадський контроль» [88, с. 388].

Складніша ситуація із класифікацією різновидів наглядової діяльності. Наприклад, В. В. Лазор та П. Д. Прилипенко наголошують на тому, що «нагляд, як і контроль поділяється на попередній (превентивний або попереджувальний); поточний; наступний. Мета попереднього нагляду полягає у тому, щоб попередити порушення законодавства, тобто не допустити прийняття незаконних рішень. Наступний нагляд має за мету виявити допущені порушення законодавства і поновити права відповідного суб'єкта. В межах даного нагляду окрему увагу варто приділити виявленню прихованих (латентних) порушень. Поточний нагляд може бути або попереднім (якщо відповідне рішення ще не прийнято), або наступним (якщо це рішення уже відбулося)» [89, с. 78; 90].

Щодо питання класифікації нагляду, то С. В. Ківалов, Є. В. Додін, Л. Р. Біла, Л. К. Царева, Б. А. Пережняк та інші виокремлюють три його різновиди: адміністративний, судовий та прокурорський, при цьому вважають, що саме адміністративний є головним з усіх трьох, адже є найбільш змістовним та різноманітним. Вчені зазначають, що «адміністративному нагляду притаманні такі особливості: суб'єкт адміністративного нагляду є суб'єктом виконавчої влади; адміністративний нагляд має спеціалізований характер, тобто його направлено на дотримання спеціальних правил; проводиться систематично за конкретним об'єктом тощо» [91, с. 303].

На нашу думку, критерії виокремлення різновидів контролю та нагляду за безпекою на автомобільному транспорті загального користування можуть суттєво варіюватися. Водночас саме суб'єкт здійснення нагляду (контролю) виступає базовим критерієм подібної класифікації. Відповідно до вказаного критерію першим різновидом нагляду (контролю) у нашому дослідженні державний.

У сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування державний контроль можна умовно поділити на парламентський контроль та контроль, який здійснюється органами виконавчої влади.

Так парламентський контроль реалізується в ході діяльності Верховної Ради України (далі – ВРУ) на рівні профільних комітетів відповідно до Закону України «Про комітети Верховної Ради України» від 04.04.1995 р. № 116/95-ВР та Постанови Верховної Ради України «Про перелік, кількісний склад і предмети відання комітетів Верховної Ради України дев'ятого скликання» від 29.08.2019 р. № 19-ІХ. Так, «до предмету відання Комітету з питань транспорту та інфраструктури в сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування відноситься стратегія і пріоритети розвитку інфраструктури України; розвиток, будівництво, реконструкція та модернізація інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту; залізничний транспорт; автомобільний транспорт; громадський транспорт; транзитний транспорт; дорожнє господарство; тунелі, мости і переправи; якість і сталість послуг суб'єктів інфраструктури; безпека на транспорті (повітряному, автомобільному, міському електричному, залізничному, водному); безпека дорожнього руху; державна політика у сфері з відновлення транспортної інфраструктури, що постраждала внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України» [92; 93].

На рівні органів виконавчої влади важлива роль у здійсненні державного контролю за безпекою на автомобільному транспорті загального користування відводиться центральному органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті – Державній службі України з безпеки на транспорті, яка здійснює: «державний нагляд і контроль за дотриманням автомобільними перевізниками вимог законодавства, норм та стандартів на автомобільному транспорті; державний контроль за виконанням перевізниками вимог міжнародних договорів України з питань міжнародних автомобільних

перевезень; диспетчерський контроль за роботою автомобільних перевізників, що здійснюють перевезення пасажирів на міжобласних маршрутах загального користування; габаритно-ваговий контроль транспортних засобів у зонах габаритно-вагового контролю, вимоги до облаштування та технічного оснащення яких затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного транспорту; контроль за дотриманням умов перевезень, визначених дозволом на перевезення на міжобласних автобусних маршрутах; контроль за здійсненням міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у пунктах видачі дозволів автомобільним перевізникам України» [94] тощо.

Водночас на території України Державна служба України з безпеки на транспорті у сфері міжнародних автомобільних перевезень здійснює: «контроль наявності, видачу дозвільних документів на виконання перевезень та контроль відповідності виду перевезення, що фактично виконується; контроль за виконанням автомобільними перевізниками вимог міжнародних договорів України з питань міжнародних автомобільних перевезень; контроль технічного, санітарного та екологічного стану транспортних засобів, що впливає на безпеку руху та екологічну ситуацію; контроль за дотриманням перевізниками вимог Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення; контроль та нагляд за дотриманням вимог нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та правил перевезення небезпечних вантажів; контроль внесення перевізниками-нерезидентами платежів за проїзд автомобільними дорогами України; перевірку транспортно-експедиційної документації на здійснення перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом; габаритно-ваговий контроль транспортних засобів у зонах габаритно-вагового контролю» [94].

У сфері діяльності органів виконавчої влади варто зауважити, що відповідно до Закону України «Про Національну поліцію» до повноважень

поліції належить «здійснення контролю за безпекою дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, додержанням законодавства у зазначеній сфері, розробленням і видачею в установленому порядку документів щодо погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів» [95].

Державний контроль за безпекою на автомобільному транспорті загального користування на території України здійснюється шляхом проведення планових, позапланових і рейдових перевірок (перевірок на дорозі). Такі перевірки проводяться на підставі затвердженого переліку питань, дотримуючись якого посадові особи перевіряючого органу мають право: «1) безперешкодного доступу до всіх транспортних засобів і об'єктів з метою перевірки додержання вимог законодавства та міжнародних договорів України з питань безпеки на транспорті; 2) пред'являти вимоги щодо здійснення передбачених законодавством заходів з питань безпеки на транспорті; 3) одержувати письмові чи усні пояснення, висновки експертних обстежень, аудиту, матеріали та інформацію з відповідних питань; 4) складати акти перевірок; 5) видавати в установленому порядку обов'язкові для виконання приписи про усунення порушень і недоліків, пов'язаних із порушенням правил безпеки на транспорті; 6) направляти в установленому законодавством порядку матеріали про порушення вимог нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки руху до відповідних органів для вирішення питання щодо притягнення винних осіб до адміністративної або кримінальної відповідальності тощо» [96, с. 178].

Законодавством передбачено, що «планові перевірки проводяться не частіше одного разу на рік. При цьому орган державного контролю не пізніше ніж за 10 календарних днів до початку проведення перевірки має письмово повідомити про це. Натомість позапланові перевірки проводяться без попереднього повідомлення, але лише на підставі письмової заяви про порушення автомобільним перевізником вимог законодавства про

автомобільний транспорт з метою перевірки наведених фактів та виконання припису про порушення зазначеного законодавства. Аналогічно і рейдові перевірки дотримання вимог законодавства про автомобільний транспорт здійснюються без попереднього інформування про це шляхом зупинки транспортного засобу або без такої зупинки» [96, с. 178].

Згідно з пунктами 12, 14 Порядку проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі), затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 08.11.2006 р. № 1567, «рейдовим перевіркам (перевіркам на дорозі) підлягають усі транспортні засоби вітчизняних та іноземних автомобільних перевізників (далі – транспортні засоби), що здійснюють автомобільні перевезення пасажирів та вантажів на території України. Рейдовою перевіркою (перевіркою на дорозі) є перевірка транспортних засобів автомобільних перевізників на всіх видах автомобільних доріг на маршруті руху в будь-який час з урахуванням інфраструктури (автовокзали, автостанції, автобусні зупинки, місця посадки та висадки пасажирів, стоянки таксі і транспортних засобів, місця навантаження та розвантаження вантажних автомобілів, зони габаритно-вагового контролю, інші об'єкти, що використовуються автомобільними перевізниками для забезпечення діяльності автомобільного транспорту) щодо додержання автомобільними перевізниками вимог законодавства про автомобільний транспорт» [97].

Водночас нами зроблена спроба виділити і нетипові різновиди нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, зокрема і науковий контроль за масивом даних на рівні статистики, матеріалів у сфері засобів масової інформації, звітів, планів, маршрутів перевезень тощо.

T. dos Santos та G. Maimone у своїй статті зазначають, що наразі широкому загалу доступний великий обсяг наукової інформації, доступної в цифрових носіях, зокрема щодо найкращих практик, цілей, політики та фінансування досліджень. Наукові показники, які використовуються як вхідні дані для оцінки продуктивності та якості досліджень, окрім того, що

вказують на участь їхніх авторів та установ, також надають їм видимості, яка наразі посилюється використанням академічно-наукових мереж і профілів у деяких джерелах інформації, що сприяє правильній ідентифікації дослідників та їхніх досліджень, а також сприяє сертифікації авторства [98, с. 2]. Як зазначають дослідники, цифрове середовище відкрило вільний доступ до всебічної інформації, яка не завжди правдива чи повна, що викликає плутанину щодо того, що викладено. З особливої точки зору цього дослідження були досліджені ініціативи щодо контролю бібліографічних стандартів і методичних посібників з метою усунення неоднозначності. Нестандартизована інформація спричиняє проблеми з правильним пошуком, негативно впливаючи на наукові показники/оцінку, що може призвести не лише до неправильних результатів, але й до незаохочення з боку фінансових установ. Таким чином, очевидно, що доступність наукових документів обов'язково повинна пройти коректну обробку та документальне стандартизацію для підтвердження їх автентичності [98, с. 14]. У сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті загального користування питання контролю за якістю наукових публікацій набуває першочергового значення з огляду на тісний зв'язок науково-технічних інновацій у даній сфері із виробленням новітніх підходів та стандартів, аналізом провідного міжнародного досвіду. Суб'єктами здійснення такого контролю на рівні держави виступають наукові бібліотеки, науково-дослідні лабораторії, наукові інститути та інші державні наукові-дослідницькі та освітні установи, а також редакційні колегії наукових журналів.

У ході організації подібного наукового контролю доцільно звернутися до статті Н. Ahn, М. Park, К. Kim, які пропонують модель наукового робочого процесу, що підтримує наукову поведінку, керовану процесом, у процедурах експериментів із інтенсивним використанням даних і великомасштабних обчислювальних середовищах. Дослідники концептуально розширюють методологію мережі керування інформацією, щоб її можна було застосувати

до моделей і систем наукового робочого процесу, називаючи її scICN (Мережа керування науковою інформацією) [99, с. 1158].

Також можемо виокремити державний психологічний контроль у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування. Так, M. Du, B. Wong-On-Wing, D. Yang зазначають, що численні дані з культурної психології вказують на те, що жителі Східної Азії схильні мислити цілісно, тоді як жителі Заходу схильні мислити аналітично, припускаючи, що ця важлива відмінність у пізнанні може пояснити розбіжності в ефективності та перевагах контролю між двома культурами. Дослідники експериментально перевіряють прогнози, вивчаючи сприйняття американськими та китайськими працівниками Кодексу поведінки, який використовують компанії як у США, так і в Китаї, на основі чого приходять до висновку про вирішальну роль когнітивних здібностей у впливі на сприйману ефективність контролю [100, с. 49].

Психологічний контроль водіїв на автомобільному транспорті загального користування може бути реалізований на рівні психофізіологічної оцінки надійності професійної діяльності водіїв, психодіагностичного комплексу оцінки готовності до професійної діяльності працівників у системі «людина — людина», психодіагностики професійної надійності водіїв пасажирського автотранспорту, розробки методології психодіагностики та медико-психологічного контролю водіїв на автомобільному транспорті загального користування, інтелектуальних, когнітивно-перцептивних, мотиваційних, фізіологічних, психофізіологічних можливостей водіїв для виконання ефективно та безаварійно посадових обов'язків [101].

Ще одним різновидом контролю за безпекою на автомобільному транспорті загального користування виступає контроль за допомогою програмованих систем керування. Словацькі науковці J. Valigursky та J. Zdánsky зазначають, що сьогодні програмне забезпечення є частиною більшості сучасних систем, що дозволяє автоматично контролювати транспортні процеси [102, с. 1604]. Дослідники наголошують на тому, що

більшість сучасних систем управління зазвичай складаються з програмованих логічних контролерів, які зазвичай створюються для загального використання, і завдяки програмному забезпеченню можна використовувати контролер для певної функції. Для простих пристроїв час розробки менший, а тестування програмного забезпечення для конкретної мети відносно легко. Прикладом простої системи є єдиний керований світлофор перехрестя. Логіка цього програмного забезпечення зазвичай складається з кількох входів для ручного керування світлофорами, виходів для сигнальних вогнів і діагностичної системи, таймерів, а іноді входів для діагностики лампочок і детекторів транспортних засобів для розумного керування. У випадку складної системи розробка та тестування набагато складніші. Прикладами комплексної системи управління є система централізації залізничних станцій і автоматична охорона поїздів [102, с. 1604–1605].

Саме так, на нашу думку, виглядає коло видів нагляду і контролю за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Зазначено, що пропонування теоретичної класифікації в конкретний час і для конкретного соціального контексту, такого як Європа чи Захід загалом, або ще більшого масштабу в умовах глобалізації, є не абстрактною вправою, а цінним оперативним інструментом. Адже світ змінюється, перед сучасною наукою постають новітні виклики, які досліджуються за допомогою міждисциплінарних та еволюційних підходів, зокрема підходи до класифікації в царині права об'єднують в собі ідеї з еволюційної біології, когнітивної нейронауки, психопатології, кібернетики тощо.

Зазначено, що осмислення механізмів неформального контролю постає як «terra incognita» для вітчизняної правової науки. Такий контроль тісно пов'язаний з етичною культурою державного службовця чи окремого громадянина, розумінням кожного окремого учасника дорожнього руху як носія цінностей, установок, досвіду, сформованої на їх основі сукупності соціальних зв'язків.

Виокремлено так званий контроль на основі можливостей, за якого контроль може поставати не лише як сталий процес, але й як динамічно змінюваний, адже можливості навчання, особливо у сучасних умовах інформаційно-технічного забезпечення неформальної та інформальної освіти, є невичерпними та високоадаптивними під потреби конкретного працівника.

Наголошено, що критерії виокремлення різновидів контролю та нагляду за безпекою на автомобільному транспорті загального користування можуть суттєво варіюватися. Водночас саме суб'єкт здійснення нагляду (контролю) виступає базовим критерієм подібної класифікації. Відповідно до вказаного критерію першим різновидом нагляду (контролю) у нашому дослідженні є державний.

У сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування державний контроль можна умовно поділити на парламентський контроль та контроль, який здійснюється органами виконавчої влади.

Водночас зроблено спробу виділити і нетипові види нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, зокрема і науковий контроль за масивом даних на рівні статистики, матеріалів у сфері засобів масової інформації, звітів, планів, маршрутів перевезень тощо. Також виокремлено державний психологічний контроль у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, контроль за допомогою програмованих систем керування.

1.4. Правові засади здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування та місце серед них адміністративно-правових норм

Термін «засада» тлумачиться як: «приховане місце, де розташовується хто-небудь, або несподіваний напад з прикритого місця; основа чогось, те

головне, на чому ґрунтується, базується що-небудь; спосіб, метод здійснення чого-небудь; вихідне, головне положення, принцип, основа світогляду, правило поведінки тощо» [103, с. 300].

Тема ж правових засад, як вважає М. Kersic, залишається широко обговорюваною в теорії права з тих пір, як вона виникла в результаті дискусії про природу правових норм і джерел права в другій половині минулого століття [104, с. 65]. Науковець зазначає, що питання можливого розрізнення між правовими нормами та правовими засадами широко обговорюється в літературі. Юристи зазвичай розглядають правові засади як щось відмінне від звичайних правових норм, але зазвичай залишається незрозумілим, чим саме відрізнятимуться правові засади або якими будуть їхні визначальні характеристики [104, с. 66].

О. О. Пунда у своєму дисертаційному дослідженні зазначає, що правові засади – це «правова основа, джерело, на ґрунті якого будуються різні види діяльності, зокрема, у правовій сфері» [105, с.13].

Правові засади, відмічає F. Lin, є дуже важливою частиною правової системи, і їх можна побачити в усій правовій системі. Як соціальні кодекси поведінки, правовий і моральний вплив пронизують один одного. Багато правових засад базуються на еволюції моралі, що робить їх більш абстрактними та їх важко точно та безпосередньо застосовувати у справах [106, с. 594].

М. Ресаріс зазначає, що правові засади формують пояснення та прокладають шляхи, які особа, яка приймає рішення, не повинна обходити. У розширеному динамічному середовищі, яке базується більше на ризиках і передбаченнях, ніж виключно на адаптації *ex post*, вони не можуть впоратися з більш численними інформаційними та комунікаційними каналами. Правові засади можуть бути більш повно охоплені за допомогою більш систематично розробленої реальності. Без чітких кроків, необхідних для реалізації правових засад, розмови про оцінку регуляторного впливу, управління ризиками, підхід на основі доказів та інші нормативні поняття є лише

матеріалом для заповнення паперових рядків, ніж реальними інструментами для управління реальністю [107, с. 397].

Ядром правового регулювання нагляду і контролю за безпекою на автомобільному транспорті загального користування є Конституція України. Як зазначає J. Szymanek, немає конституції без тлумачення, а є лише її текст, який забезпечує відправну точку для різноманітних інтерпретаційних дій, спрямованих на виведення конкретних норм із буквальних директив основного закону. Тлумачення є обов'язковим елементом застосування конституції, без якого конституція може бути лише чинною, але не може застосовуватися. Існує багато форм тлумачення конституції, але на практиці основними є дві: судова та політична (практична). Перший є вираженням діяльності судів, і особливо конституційних, які природно тлумачать конституцію, деталізуючи значення положень, що містяться в ній. Він може мати статус пасивного тлумачення, коли відповідний суд помірковано розвиває текст конституції, або статус активного тлумачення, де роль конституційного суду є більш творчою, а сам суд стає принаймні співавтором системи державного устрою. Політичне тлумачення здійснюється на практиці суб'єктами, що застосовують конституцію, воно може мати різні варіанти, іноді значно відступаючи від змісту конституції або намірів її творців [108, с. 151]. Водночас наукове тлумачення покликане встановлювати сутність конституційних положень та напрямки їх вдосконалення на основі широкого аналізу поглядів науковців, проведення самостійних досліджень із застосуванням відповідних методів пізнання.

Статтею 8 тексту Конституції України визначено, що «Основний закон має найвищу юридичну силу. Закони та інші нормативно-правові акти приймаються на основі Конституції України і повинні відповідати їй. Норми Конституції України є нормами прямої дії» [109].

Доволі цікаво та нестандартно висловлюється з цього приводу Z. Elezi, зазначаючи, що сьогодні навіть для випадкових юристів створити «ідеальну» конституцію не складе труднощів. Вони за короткий час через Інтернет

знайдуть десятки моделей конституції і зможуть швидко скласти на їх основі оптимальну модель. Це можна зробити, об'єднавши певні розділи цих конституцій, узявши окремі частини і на їх основі скласти проект нової конституції. У цьому контексті такі юристи можуть прийняти Конституцію США як конституцію світового лідера, описати її та її дух і оголосити конституцією своєї країни. Але це було б «шахрайством», оскільки конституція не є актом, який можна імпортувати; вона повинна бути адаптована до конкретних обставин кожної країни [110, с. 3].

Термін «конституція», пишуть Т. М. Слінько, Л. І. Летнянчин та І. І. Дахова, має матеріальне і формальне значення. У матеріальному значенні, відмічають науковці, «конституція являє собою писаний акт, сукупність таких актів, конституційних звичаїв та прецедентів тощо, які конституують основи правового статусу особи, встановлюють засади конституційного ладу, форму правління і територіального устрою, засади організації центральних і місцевих органів влади, їх компетенцію і взаємовідносини, державну символіку, столицю тощо» [111, с. 14–15].

Стаття 92 Конституції України закріплює, що «виключно законами України визначаються засади використання природних ресурсів, виключної (морської) економічної зони, континентального шельфу, освоєння космічного простору, організації та експлуатації енергосистем, транспорту і зв'язку» [109].

Водночас статтею 9 Конституції України закріплено, що «чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України» [109].

Так, Конвенція про дорожній рух 1968 року, учасницею якої є і Україна, встановлює загальні правила дорожнього руху, включаючи знаки, сигнали та правила обгону. Згідно з ч. 1 ст. 7 Конвенції «користувачі дороги повинні поводитися таким чином, щоб не створювати небезпеки або перешкод для руху, не наражати на небезпеку людей і не завдавати шкоди державному, громадському чи приватному майну» [112]. Відповідно до ч. 2

ст. 7 Конвенції «рекомендується передбачити у національному законодавстві, що користувачі дороги не повинні обмежувати дорожній рух чи ставити під загрозу його безпеку, кидаючи, складаючи чи залишаючи на дорозі предмети чи матеріали, або створюючи на ній будь-які інші перешкоди. Користувачі дороги, яким не вдалося уникнути створення такої перешкоди або такої небезпеки, повинні вжити необхідних заходів для якнайшвидшого їх усунення і, якщо вони не можуть зробити це негайно, для попередження про них інших користувачів дороги» [112].

Конвенція про дорожні знаки та сигнали спрямована на «забезпечення однаковості дорожніх знаків, сигналів, позначень та розмітки доріг у міжнародному плані задля полегшення міжнародного дорожнього руху та підвищення безпеки на дорогах» [113].

Угода між Україною та Європейським Союзом (далі – Сторонами) про вантажні перевезення автомобільним транспортом «спрямована на тимчасове полегшення автомобільних вантажних перевезень між Сторонами, а також транзитом через їх території, шляхом надання додаткових прав на транзит та перевезення вантажів між Сторонами операторам, зареєстрованим в одній із Сторін, у зв'язку з наслідками загарбницької війни Росії проти України та значними збоями у роботі всіх видів транспорту в країні» [114].

На рівні вітчизняного законодавства державний контроль за безпекою на автомобільному транспорті загального користування визначений Законом України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» від 05.04.2007 р. № 877-V, що закріплює визначення державного нагляду (контролю) як «діяльності уповноважених законом центральних органів виконавчої влади, їх територіальних органів, державних колегіальних органів, органів виконавчої влади Автономної Республіки Крим, місцевих державних адміністрацій, органів місцевого самоврядування (далі – органи державного нагляду (контролю)) в межах повноважень, передбачених законом, щодо виявлення та запобігання порушенням вимог законодавства суб'єктами господарювання та

забезпечення інтересів суспільства, зокрема належної якості продукції, робіт та послуг, допустимого рівня небезпеки для населення, навколишнього природного середовища» [115].

У ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» закріплено визначення автомобільного транспортного засобу, під яким розуміється «колісний транспортний засіб (автобус, вантажний та легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій» [94]. Ст. 6 даного базового для дисертаційного дослідження нормативно-правового акту закріплює, що «державний контроль автомобільних перевізників на території України здійснюється шляхом проведення планових, позапланових і рейдових перевірок (перевірок на дорозі). Планові перевірки проводяться не частіше одного разу на рік. Орган державного контролю не пізніше ніж за 10 календарних днів до початку проведення планової перевірки письмово повідомляє про це автомобільного перевізника, якого буде перевіряти. Позапланові перевірки проводяться лише на підставі заяви (повідомлення в письмовій формі) про порушення автомобільним перевізником вимог законодавства про автомобільний транспорт уповноваженими особами органів, яким надано право здійснення державного контролю, з метою перевірки наведених фактів та виконання припису про порушення зазначеного законодавства. Рейдові перевірки (перевірки на дорозі) дотримання вимог законодавства про автомобільний транспорт під час виконання перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом здійснюються шляхом зупинки транспортного засобу або без такої зупинки посадовими особами центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, та його територіальних органів, які мають право зупиняти транспортний засіб у форменому одязі за допомогою сигнального диска (жезла) відповідно до порядку, затвердженого Кабінетом Міністрів України» [94].

Закон України «Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» є одним із базових нормативно-правових актів, що «регулює відносини у сфері обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів і спрямований на забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров’ю та майну потерпілих при експлуатації наземних транспортних засобів на території України» [116].

Чеські дослідники Т. Ondruska, Е. Pastoráková та Z. Brokesová розглядають вплив різних особистих, демографічних та економічних чинників на визначення споживання страхового полісу. Страхування – це складна й абстрактна послуга, яка стає все більш важливою частиною майбутнього планування та захисту осіб, надаючи широкий спектр полісів для споживачів. Переважання пропозиції на страховому ринку вказує на необхідність знання факторів, що впливають на страхове споживання. Крім того, страхування є важливим інструментом у майбутніх схемах безпеки окремих осіб і домогосподарств та управлінні ризиками. Розуміння споживачів, які купують і не купують приватне страхування, також має вирішальне значення для політиків, які могли б легше орієнтуватися на державні програми та інші форми схем соціального забезпечення [117, с. 717].

Водночас варто згадати і позицію авторського колективу в складі V. Gajovic, M. Paunovic, N. Ralevic, M. Kilibarda, які зазначають, що логістичні системи, як і інші бізнес-системи, характеризуються великою кількістю ризиків, які часто змінюються в місці та часі. Управління ризиками в ланцюжку поставок і логістиці (як і в сфері безпеки дорожнього руху в цілому – авт.) включає ідентифікацію можливих загроз для системи або процесу, вжиття заходів з метою зменшення можливості їх виникнення та мінімізації будь-яких втрат у випадку, якщо ці загрози все ж реалізуються. Метою управління ризиками є встановлення оптимального контролю над ідентифікованими ризиками, що призводить до більш стабільних систем, зменшення кількості скасованих операцій або збоїв у роботі та максимізації

надійності, ефективності та прибутковості системи. Одним із інструментів управління ризиками в логістичних системах є страхування. Найпоширенішою лінією страхування, яка використовується для покриття ризиків у логістичних системах або процесах, є транспортне страхування, включаючи широкий спектр різних типів і підтипів цієї лінії страхування. Страхування може покрити ризики, яким постійно піддаються бізнес і логістичні системи в тих ситуаціях, коли їхнє власне управління не є рентабельним. У страховій практиці часто буває важко оцінити розмір ризику, пов'язаного з логістичними системами та процесами, і визначити ставку страхування. У процесі оцінки ризику будь-якого конкретного страхового покриття використовується ряд статистичних методів, а також математичні моделі [118, с. 974].

Закон України «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004 р. № 1914-IV «визначає правові, організаційні та соціально-економічні засади функціонування міського електричного транспорту загального користування на ринку транспортних послуг і спрямований на створення сприятливих умов для його розвитку, задоволення потреб громадян у доступних, якісних і безпечних перевезеннях» [119]. У ч. 2 ст. 10 даного Закону «центральный орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті: контролює додержання перевізниками вимог законодавства про дорожній рух та міський електричний транспорт; проводить реєстрацію та облік трамвайних вагонів і тролейбусів; здійснює контроль за технічним станом об'єктів міського електричного транспорту та забезпеченням безпеки руху трамвайних вагонів і тролейбусів; бере участь у проведенні технічної експертизи нових зразків трамвайних вагонів і тролейбусів, обладнання та устаткування міського електричного транспорту, а також вузлів і агрегатів, які безпосередньо впливають на безпеку руху; виконує інші функції, визначені Кабінетом Міністрів України» [119].

Водночас на рівні підзаконних нормативно-правових актів слід виокремити Постанову Кабінету Міністрів України від 06.02.1997 р. № 149 «Про вдосконалення системи державного контролю за технічним станом міського електротранспорту та забезпеченням безпеки руху трамвайних вагонів і тролейбусів», яка «спрямована на забезпечення безпечної експлуатації і утримання міського електротранспорту і встановлення єдиного порядку проведення та документального оформлення державного технічного огляду пасажирських, спеціальних та навчальних трамвайних вагонів і тролейбусів, які експлуатуються на дорогах загального користування, трамвайних колій, контактних мереж, тягових підстанцій з кабельними мережами» [120].

Водночас Постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103 затверджено Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті (далі – Укртрансбезпеки), згідно з яким основними завданнями Укртрансбезпеки є: «1) реалізація державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування (далі – автомобільний транспорт), міському електричному, залізничному транспорті; 2) внесення на розгляд Міністра пропозицій щодо забезпечення формування державної політики з питань безпеки на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті; 3) здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті; 4) надання у передбачених законом випадках адміністративних послуг у сфері автомобільного, міського електричного, залізничного транспорту» [121].

Окремі підзаконні нормативно-правові акти закладають розуміння технічних параметрів транспортного засобу, відповідність яким є основою забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 09.02.2022 року № 105 «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і 27 червня 2007 р. № 879», яка набрала чинності 16.02.2022 р., пункт 22.5 Правил

дорожнього руху викладено в редакції, відповідно до якої «рух транспортних засобів та їх составів допускається у разі, коли їх параметри не перевищують: в) навантаження на здвоєні осі, якщо відстань між осями від 1,3 до 1,8 метра при спарених колесах, за умови, що навантаження на кожну вісь не перевищує 9,5 тонни для автомобільних доріг державного значення 19 т.» [122].

Водночас неможливо оминути увагою Правила дорожнього руху, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306 (далі – Правила), які «встановлюють єдиний порядок дорожнього руху на всій території України. Інші нормативні акти, що стосуються особливостей дорожнього руху (перевезення спеціальних вантажів, експлуатація транспортних засобів окремих видів, рух на закритій території тощо), повинні ґрунтуватися на вимогах цих Правил» [123].

Зауважимо, що наведений нами перелік правових засад здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування не є вичерпним, адже в світлі євроінтеграційних процесів та перебудови правової системи під новітні безпекові реалії режиму воєнного стану законодавча база постійно оновлюється. Відповідаючи на поставлене у підрозділі запитання, слід відмітити, що саме у наведених законодавчих та підзаконних актах наглядно виражено домінуюче місце адміністративно-правових норм, серед правових засад державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Переважна більшість положень представлених офіційних документів регулюють питання розподілу повноважень органів державної влади, особливостей їх взаємодії, роботи механізмів провадження адміністративних процедур контролю та нагляду – усі дані питання є предметом саме адміністративної галузі права.

Висновки до Розділу 1

З'ясовано, що сутність безпеки на автомобільному транспорті загального користування як об'єкта нагляду (контролю) можна розкрити крізь такі особливості: особлива мета та перелік завдань, які стоять перед забезпеченням безпеки на автомобільному транспорті загального користування; нерозривний зв'язок з новітніми соціально-економічними, урбанізаційними реаліями та підходами до розуміння транспорту; спрямованість на модернізацію громадського транспорту, розвиток вуличної мережі з урахуванням забезпечення її пріоритетів; адаптація міського простору до пересування вразливих учасників дорожнього руху; врахування передового досвіду зарубіжних держав та окремих міст, які впевнено утримують лідерські позиції у соціально відповідальному, екологічному, рівному та доступному міському будівництві та транспорті, а саме Глазго, Амстердаму, Копенгагену, Мюнхену і Тель-Авіву; спрямованість на позитивні зміни у навколишньому середовищі за рахунок використання екологічно чистих (і/або відновлювальних) енергетичних ресурсів; формування культури безпеки як сукупності цінностей, що лежать в основі функціонування цілої низки соціальних інститутів, а також лідерства у сфері безпеки, тобто сформованої на основі наявної освіти, морально-етичних якостей та навичок здатності особи (організації) спонукати інших до дотримання правил безпеки, у тому числі до підтримання культури безпеки як системи усталених підходів до виконання повсякденних завдань та функцій; врахування національної безпеки як всеохоплюючої категорії, пріоритетної по відношенню до всіх соціальних відносин, що відбуваються у державі, з метою вирішення критично важливих питань стримування окупаційних військ та забезпечення суверенності та територіальної цілісності держави; спрямованість на проведення освітніх заходів з безпеки дорожнього руху; використання новітніх інструментів обробки великої кількості

доступних даних за допомогою інтелектуальних систем задля зменшення кількості аварій на транспорті загального користування.

Зазначено, що нагляд і контроль за безпекою на автомобільному транспорті загального користування виступають двома різними формами здійснення перевіркової діяльності у відповідній сфері. Так, здійснення контролю за безпекою на автомобільному транспорті загального користування покладається на спеціально уповноважені суб'єкти за допомогою визначеного на нормативно-правовому рівні інструментарію та зводиться до цільової перевірки підконтрольних об'єктів на предмет дотримання нормативних приписів у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування. Водночас нагляд являє собою систематичне розлоге в часі спостереження, що спрямоване на виявлення порушень у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, а також притягнення до відповідальності за виявленні порушення.

Водночас проведене наукове дослідження дає змогу виокремити ключові особливості контролю та нагляду за безпекою на автомобільному транспорті загального користування:

- в основі нагляду (контролю) лежать управлінські процеси;
- у сучасних умовах управління знаннями постає ключовим фактором розвитку будь-якої організації; управління знаннями може бути осмислене крізь призму його зовнішнього вираження – управління інформацією як системою оброблених, структурованих, доступних населенню знань. Зокрема, в умовах воєнного стану зростає значення управління стратегічними комунікаціями;
- на процес управління впливають технологічні інновації, специфічна цифрова реальність, у якій функціонують, трансформуються, еволюціонують суспільні відносини;
- управління системою громадського транспорту можна розглядати як управління стійкістю системи, елементи якої можливо осмислити на основі

Цілей сталого розвитку, зокрема до них можливо віднести екологічність транспорту, доступність для всіх без виключення осіб, незалежно від наявних у них обмежених можливостей, доступність транспорту та безпечність його експлуатації;

- механізми соціальної перцепції державного контролю багато в чому пов'язані з механізмами громадської участі у здійсненні контролю. Такі механізми наразі лежать в площині соціальної активності, проєктного менеджменту, що надає громадськості можливості реальної участі у контрольній діяльності;

- внутрішньою, ціннісною основою дієвості контрольної діяльності суб'єктів публічного адміністрування, що постає безпосередньо з принципів права, правової свідомості, правової культури, є морально-етичне лідерство;

- контрольна діяльність є невіддільною від морально-етичної складової, зокрема в частині здійснення етичного контролю як складової морально-психологічного забезпечення та його інституційного закріплення на рівні діяльності суб'єктів публічного адміністрування;

- етичний контроль передбачає сучасні канали (месенджери, програми тощо) анонімного зв'язку з населенням та документування перевірок і розслідувань з використанням цифрових та інтерактивних механізмів за умови дружнього, товариського, відкритого та прозорого характеру здійснення самої перевірки (розслідування);

- інструментом забезпечення неухильності та точності нагляду виступає його ретельне планування як на рівні загальнодержавних стратегій, так і на рівні щоденних планів роботи, затвердження таких планів керівниками під час регулярних нарад;

- емоційно-вольова культура здійснення державного нагляду виступає професійно значущою якістю публічних службовців;

- ринкова економіка впливає на процес державного нагляду, що можна простежити на прикладі держав з розвинутою ринковою економікою,

зокрема США, Японії, Німеччини, Великобританії, Франції, Італії, Канади, а також Китаю з огляду на вплив цієї держави на глобальну економіку.

Зазначено, що пропонування теоретичної класифікації в конкретний час і для конкретного соціального контексту, такого як Європа чи Захід загалом, або ще більшого масштабу в умовах глобалізації, є не абстрактною вправою, а цінним оперативним інструментом. Адже світ змінюється, перед сучасною наукою постають новітні виклики, які досліджуються за допомогою міждисциплінарних та еволюційних підходів, зокрема, підходи до класифікації в царині права об'єднують в собі ідеї з еволюційної біології, когнітивної нейронауки, психопатології, кібернетики тощо.

Зазначено, що осмислення механізмів неформального контролю постає як «terra incognita» для вітчизняної правової науки. Такий контроль тісно пов'язаний з етичною культурою державного службовця чи окремого громадянина, розумінням кожного окремого учасника дорожнього руху як носія цінностей, установок, досвіду, сформованої на їх основі сукупності соціальних зв'язків.

Виокремлено так званий контроль на основі можливостей, за якого контроль може поставати не лише як сталий процес, але й як динамічно змінюваний, адже можливості навчання, особливо у сучасних умовах інформаційно-технічного забезпечення неформальної та інформальної освіти, є невичерпними та високоадаптивними під потреби конкретного працівника.

Наголошено, що критерії виокремлення різновидів контролю та нагляду за безпекою на автомобільному транспорті загального користування можуть суттєво варіюватися. Водночас саме суб'єкт здійснення нагляду (контролю) виступає базовим критерієм подібної класифікації. Відповідно до вказаного критерію першим різновидом нагляду (контролю) у нашому дослідженні є державний.

У сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування державний контроль можна умовно поділити на

парламентський контроль та контроль, який здійснюється органами виконавчої влади.

Водночас зроблено спробу виділити і нетипові види нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, зокрема і науковий контроль за масивом даних на рівні статистики, матеріалів у сфері засобів масової інформації, звітів, планів, маршрутів перевезень тощо. Також виокремлено державний психологічний контроль у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, контроль за допомогою програмованих систем керування.

Зазначено, що наведений нами перелік правових засад здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування не є вичерпним, адже в світлі євроінтеграційних процесів та перебудови правової системи під новітні безпекові реалії режиму воєнного стану законодавча база постійно оновлюється. Відповідаючи на поставлене у підрозділі запитання, слід відмітити, що саме у наведених законодавчих та підзаконних актах наглядно виражено домінуюче місце адміністративно-правових норм, серед правових засад державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Переважна більшість положень представлених офіційних документів регулюють питання розподілу повноважень органів державної влади, особливостей їх взаємодії, роботи механізмів провадження адміністративних процедур контролю та нагляду – усі дані питання є предметом саме адміністративної галузі права.

РОЗДІЛ 2

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ЗДІЙСНЕННЯ ДЕРЖАВНОГО НАГЛЯДУ (КОНТРОЛЮ) ЗА БЕЗПЕКОЮ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

2.1. Принципи, завдання та функції державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування

Питання принципів є фундаментальним, адже передбачає звернення до глибинних основ державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

Бразильський науковець А. Vertuol зазначає, що неоконституціоналізм приніс у себе позитивізм, ідеологію, яка передбачає повернення до юснатуралізму без звернення до метафізичних категорій, пропонуючи моральне розуміння права, засноване на цінностях [124, с. 239].

У контексті осмислення принципів як таких американський дослідник О. Anderson стверджує, що розрізнення між філософськими відправними точками та емпіричними висновками є важливим для ясності в дискусії між наукою та релігією. На переконання науковця, Чарльз Лаєлл сформулював свій принцип одноманітності, який, як він вважав, ґрунтувався на поточних емпіричних висновках, і відкидав пояснювальні гіпотези, які використовували біблійний Потоп або інші катастрофічні розповіді як порушення єдиної причинності та введення теологічних концепцій в емпіричну науку [125, с. 449].

Нижче ми розглянемо окремі нетипові групи принципів, що постають у дослідженнях закордонних науковців та дозволяють сформулювати більш глибоке уявлення про сутність принципів у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування.

В основі нашого розуміння принципів, переконаний А. Herlitz, лежать потреби. Принцип потреби – ідея про те, що ресурси мають розподілятися відповідно до потреб – часто згадується під час встановлення пріоритетів у секторі охорони здоров'я. Дослідник стверджує, що розумний принцип потреби має бути невизначеним, і розглядає три різні способи, як це можна вирішити: додавання принципу до інших принципів, нав'язування детермінації або надання повноважень тим, хто приймає рішення. Коли досліджувати, як різні фактори співвідносяться один з одним, виявляється, що це іноді невизначено. Якщо зв'язок між факторами завжди детермінований, порівняльний зв'язок змінюється шляхом невеликої поправки. Проте, якщо дві потреби різні, але, здавалося б, однакові за величиною, порівняльний зв'язок не змінюється через невелике коригування одного з факторів [126].

Принципи вдосконалення, як зазначає S. Hansson, – це група принципів безпеки, головне покликання яких полягає в тому, що жоден рівень ризику вище нуля не є повністю задовільним, і тому ми завжди повинні прагнути покращувати стан безпеки. Особлива увага у дослідженні приділяється порівнянню між двома основними конкуруючими групами принципів, а саме принципами прийняття, які проводять різку межу між прийнятним і неприйнятним станом справ, і принципами зважування, які спрямовані на пошук оптимізованого компромісу між безпекою та іншими цілями [127, с. 33].

З точки зору наукового осмислення окремих сутнісних проблем, у тому числі в сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, S. Park зазначає, що песимістична індукція побудована на принципі одноманітності, що майбутнє нагадує минуле. Однак у повсякденній науковій діяльності вчені іноді покладаються на те, що дослідник називає принципом нерівномірності, згідно з яким майбутнє відрізняється від минулого. Науковці не відмовляються від своїх дослідницьких проєктів, незважаючи на неодноразові невдачі. Вони вірять, що досягнуть успіху, хоча неодноразово терпіли невдачі, і в результаті

досягають того, чого хотіли досягти. Враховуючи, що принцип нерівномірності є корисним у певних випадках у науці, ми могли б розумно використовувати його, щоб зробити висновок, що нинішні теорії вірні на відміну від теорій минулого [128, с. 33].

О. Kvalnes представляє два етичні принципи, які допоможуть аналізувати морально складні ситуації на роботі. Принцип рівності стверджує, що однакові випадки повинні розглядатися однаково і що відмінність у поводженні вимагає, щоб ми могли визначити морально значущу різницю. Принцип пов'язаний із золотим правилом і послідовним формулюванням категоричного імперативу Канта. Принцип гласності стверджує, що особа, яка приймає рішення, має бути готова захистити своє рішення віч-на-віч з відповідними особами та групами людей. В організаційному середовищі це може охоплювати внутрішні та зовнішні зацікавлені сторони, як-от колег, керівників, клієнтів та постачальників [129, с. 39].

Як наголошує М. Wimmer у контексті сучасного технологічного розвитку, цифрова трансформація стала останнім часом ключовим словом в еволюції модернізації державного сектора за принципом одноразового використання. Принцип разового використання є одним із семи рушійних принципів у Плані дій електронного урядування на 2016–2020 роки Європейської Комісії. Він передбачає, що громадяни та підприємства не повинні надавати ті самі дані урядам, якщо ці дані вже є в їх розпорядженні. Кінцевою метою принципу є зменшення адміністративного тягара та спрощення надання державних послуг, а також зменшення витрат та покращення публічних послуг [130, с. 61].

Аналізуючи погляди вітчизняних науковців, варто згадати М. В. Цвік, В. Д. Ткаченко, О. В. Петришина, які доводять, що «принципи необхідно розуміти як загальні вимоги до суспільних відносин і їх учасників, а також як вихідні керівні засади, відправні установлення, що виражають сутність права і впливають з ідей справедливості й свободи, а також визначають загальну спрямованість і найістотніші риси діючої правової системи. Дослідники

зазначають, що здавна принцип вважався підвалиною, фундаментом будь-якої соціальної системи (в тому числі правової), вимоги якого поширювалися на всі явища, що належали до цієї системи» [131, с. 193].

Ю. Ю. Пустовіт, узагальнюючи всі підходи, викладені в джерелах довідково-енциклопедичного характеру до визначення «принцип», зазначав, що термін «принцип» є загальним поняттям, яке має чотири основні значення [132, с. 89]: «1) є визначальним, основним положенням, з якого беруть початок інші явища і базуються на ньому; 2) визначає напрями науки, вчення, концепції, теорії; 3) обумовлює світогляд людини та її дії відповідно до цього світогляду; 4) лежить в основі регулювання дії технічних і соціальних механізмів» [132, с. 89].

Тема власне правових принципів з'явилася ще в 1950-х роках у Німеччині в роботі Йозефа Ессера [133, с. 39].

Правові принципи є «фундаментальними нормами» у двох значеннях: «по-перше, вони є фундаментальними, оскільки «дають основу та/або аксіологічне (етико-політичне) обґрунтування іншим нормам», а, по-друге, тому що вони «не мають або не вимагають аксіологічної основи, без етико-політичного обґрунтування, оскільки в даній правовій культурі вони розглядаються як очевидно «справедливі» або «правильні» норми» [134, с. 176].

На природу правових принципів, як зазначає той же R. Guastini, також впливає і особлива невизначеність: по-перше, це норми з відкритим антецедентом (або взагалі без антецеденту, на думку деяких), по-друге, це норми, які можна скасувати (вони допускають неявні винятки) і, по-третє, це загальні норми (такі норми «вимагають формулювання інших норм – які їх конкретизують і без яких вони була б непридатним для вирішення конкретних справ) [134, с. 176–180].

У вітчизняному законодавстві загальноправові принципи закріплені в Основному законі державі. Директивні принципи, зазначає L. Weis, стають все більш поширеним способом конституційного закріплення соціальних цінностей і забезпечують альтернативу загальноприйнятим положенням про

права, які ще належить адекватно зрозуміти. Вони покладають на державу обов'язкові зобов'язання просувати соціальні цінності і їх розраховано на виконання засобами, відмінними від прямого судового примусового виконання – переважно через законодавство. Цей інноваційний дизайн поєднує елементи політичного конституціоналізму та правового конституціоналізму [135, с. 916].

М. І. Козюбра, окрім загальних принципів (правова визначеність, пропорційність, добросовісність, розумність) права [136, с. 76], виділяє також «основоположні (принцип справедливості, принцип рівності, принцип свободи, принцип гуманізму), котрі є ґрунтовнішими та більш чіткими у порівнянні з першими» [136, с. 71–72].

У царині ж адміністративного права правові принципи визначаються як «основний важіль усієї адміністративної процедури», якого необхідно суворо дотримуватися під час застосування закону з метою «гарантування правильного застосування закону» та «захисту законних прав та інтересів сторін» [137, с. 403].

Окремі дослідники поділяють принципи адміністративного права на: «загальні (законність, гуманізм, демократизм, рівність суб'єктів тощо) й спеціальні (спеціальне регулювання компетенції та взаємовідносин органів управління (посадових осіб) між собою; взаємозв'язок матеріальних і процесуальних норм тощо)» [138, с. 10].

Як слушно зауважує О. М. Музичук, «принципи контролю на достатньому рівні розроблені в науковій літературі, оскільки у кожній другій праці у формі монографії чи наукового посібника, а також у кожній третій праці у формі наукової статті автори визначають поняття та види того чи іншого виду контролю» [139, с. 495].

Окремі вітчизняні дослідники стверджують, що «прогресивна правова думка сформувала такі загальні рамки, які не можуть бути реалізовані незалежно від принципів організації та функціонування всієї суспільної системи, в тому числі й правової. До них належать принципи гуманності,

демократії, справедливості, свободи, рівності тощо, тобто надзвичайно важливі для функціонування права (без таких принципів право функціонувати не може). Кожен із них знаходить своє вираження як у системі права загалом, так і в окремих його галузях та інститутах» [140, с. 223].

Нами були окреслені та додатково проаналізовані окремі принципи державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

1. Принцип верховенства права в ході здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Термін «верховенство права» використовувався в юридичній науці та політиці минулого століття для позначення специфічних відносин між політичною формою держави та закону, відносин, що виходять за межі обмеженого уряду, який огортає свою діяльність під виглядом правових норм [141, с. 225]. R. Méndez підкреслює, що верховенство права є легітимним лише тоді, коли воно підтримується актами вільного вибору громадян. Отже, закону бракує легітимності, якщо він не підкріплений рішенням і спостереженням громадян [142, с. 151].

Одне з найточніших визначень поняття верховенства права в сучасній думці, ймовірно, міститься в роботі філософа кінця вісімнадцятого століття Еммануїла Канта. Цей мислитель намагався обґрунтувати підстави публічних законів, звертаючись до розуму та індивідуальної свободи; він завершує традицію сучасного суспільного договору, адаптуючись до виправдання закону з точки зору моральної автономії індивідів. Ця автономія означає не що інше, як відсутність зовнішньої залежності від морального судження і, отже, свободу та моральну відповідальність індивідів [143, с. 57].

2. Принцип екологічної прогресивності в ході здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Відповідно до принципу екологічної прогресивності держава має вживати законодавчих, адміністративних і судових заходів, спрямованих

на поступове, неухильне і систематичне збільшення масштабів і широти рівня охорони навколишнього середовища, прагнучи досягти його повної ефективності в справедливому балансі з рештою прав людини [144, с. 57].

У контексті аналізу даного принципу О. Безпалова, С. Онопрієнко, С. Тарасов, З. Завальна, М. Старинський стоять на тому, що важливим недоліком низки країн світу є відсутність єдиного узгодженого переліку показників оцінки екологічної безпеки в кожній країні. Дослідники зауважують, що наявність однакових показників для всіх держав дозволить контролювати стан довкілля в державі іншими зацікавленими сторонами, а також забезпечити реальну відповідальність держави за незадовільний стан довкілля [145, с. 804].

Китайські науковці С. Li, Y. Guo, L. Wang, акцентуючи увагу на важливості комунікаційного та просвітницького аспектів принципу екологічної прогресивності, стверджують, що «демонстрація поведінки» та «рекламно-просвітницька» діяльність громадських природоохоронних організацій, шкіл і фондів, а також промислових асоціацій значно підвищують готовність населення брати участь у нагляді (контролі) за екологічним середовищем [146, с. 122].

3. Принцип рівності в ході здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

М. Foran зазначає, що рівне ставлення, принцип, що однакові справи повинні розглядатися однаково, займає парадоксально амбівалентне місце в моральній і юридичній дискусії про рівність [147, с. 249]. Аналіз цінності рівності іноді виходив з позиції, що рівність означає послідовне ставлення і що її слід цінувати лише настільки, наскільки цінується послідовне ставлення. Це розуміння, яке спонукає багатьох видатних критиків принципу рівності перед законом, особливо в рамках аналітичної юриспруденції, на таку думку: рівне поводження не є внутрішньо морально цінним, і тому воно не повинно займати почесне місце перед іншими конкуруючими принципами [147, с. 249].

B. de Witte у контексті аналізу права Європейського Союзу стоїть на тому, що принцип рівності є важливою частиною сучасного конституційного права всіх європейських країн. Таким чином, це «загальний» принцип і, як такий, також був інтегрований у правову систему Європейських співтовариств. Однак цей загальний принцип рівності був модернізований і модифікований серією спеціальних антидискримінаційних законів, прийнятих в Європейському Союзі, в основному протягом останнього десятиліття [148, с. 1715].

4. Принцип цифровізації в ході здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Цей принцип багато в чому зводиться до забезпечення раціональної реалізації всіх видів управлінської діяльності у ході цифровізації суспільних відносин. Як стверджують О. Салманова, Є. Попович, А. Нікітін, І. Теслюк, цифровізація є основою підвищення інноваційної привабливості національної економічно-управлінської моделі. Крім того, науково-дослідний сектор має бути забезпечений ефективним законодавчим підґрунтям, оскільки межі технологічного вдосконалення структури суспільних відносин, а також їх правове регулювання мають бути чітко та однозначно визначені у прийнятих нормативних актах [149, с. 421]. В умовах воєнного стану цифровізація виступає основою забезпечення безпеки як публічних службовців, так і населення у ході надання публічних послуг. Адже саме за допомогою цифрових інструментів можлива організація ефективної дистанційної роботи, доведення управлінських рішень в режимі онлайн, у тому числі й реалізація відповідних механізмів здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

5. Принцип дотримання прав осіб з обмеженими можливостями, зокрема ветеранів та ветеранок, які отримали каліцтво в ході участі в бойових діях, у ході здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, адже «війна РФ

проти України у 2014 р. поставила перед нашою країною низку неординарних викликів як у сфері виконання позитивних зобов'язань щодо забезпечення основоположних прав і свобод (на життя, особисту недоторканність, власність, освіту тощо) наших громадян, так і у сфері збереження державності як такої» [150, с. 39]. Н. О. Філіпська стоїть на тому, що «цілком передбачувано, що у місцевостях, які знаходяться в зонах проведення бойових дій, біля лінії зіткнення або поблизу неї, державні органи, до компетенції яких входить надання допомоги соціально вразливим верствам населення, для забезпечення безпеки персоналу працюють здебільшого дистанційно та не в змозі надавати необхідну допомогу» [151, с. 73]. При цьому американський дослідник Waterstone M., розглядаючи актуальну для сучасного українського суспільства проблему повернення ветеранів з інвалідністю до нормального життя та аналізуючи положення федеральних законів та в цілому політику щодо працевлаштування людей з обмеженими можливостями, наголошує, що антидискримінаційне законодавство, передусім Закон про американців з обмеженими можливостями, ґрунтується на ідеї розширення прав і можливостей, на тому, що люди з обмеженими можливостями можуть і повинні працювати після усунення дискримінаційних соціальних бар'єрів [152, с. 1081]. Тому інтереси таких осіб мають широко враховуватися в ході здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, у тому числі в частині працевлаштування таких осіб в органах публічної влади, наділених контрольно-наглядовими повноваженнями.

Щодо сутності завдань державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, то з огляду на динамічний характер самого процесу нагляду (контролю) варто зазначити, що динамічні середовища ситуацій реалізації завдань нагляду (контролю) відрізняються від тих, які традиційно досліджуються в контексті вирішення проблем, тим, що (1) кілька цілей завдань існують паралельно, (2) цілі завдань змінюються динамічно, коли змінюється сам процес, і (3)

інформація, необхідна для досягнення цілей завдань, змінюється з часом [153, с. 1413].

О. М. Курко зазначив, що основними завданнями контролю варто визначити: «1) установлення фактичного стану виконання вимог законодавства, контрольних вимог; упущень в організації роботи; 2) відповідальності за реалізацію відповідних вимог встановлених законодавством; 3) своєчасне виявлення, усунення та попередження порушень і недоліків в організації діяльності підконтрольного об'єкту; 4) з'ясування причин недоліків і допущених порушень і підготування пропозицій щодо їх усунення, а також внесення змін до раніше прийнятих контрольних рішень» [154, с. 258].

В. Б. Авер'янов акцентував увагу на тому, що «завдання контролю як функції держави полягає у спостереженні та перевірці розвитку системи і всіх її елементів відповідно до визначених напрямів, а також у попередженні можливих помилок і суб'єктивних неправомірних дій, що суперечать чи слугують стримуючими чинниками такого розвитку» [155, с. 343].

Ю. В. Кочетков до завдань контролю відносить: «а) виявлення результатів впливу суб'єктів управління на об'єкт; б) фіксація допущених відхилень від прийнятих вимог, діючих принципів організації і регулювання у певній сфері; г) визначення причин цих відхилень; г) розробка шляхів подолання наявних перешкод для ефективного функціонування всієї управлінської системи» [156, с. 115].

На думку В. О. Ромасько, завдання державного контролю у сфері будівництва зводяться до наступних: «1) забезпечення реалізації державної політики у сфері будівництва; 2) отримання об'єктивної та достовірної інформації про стан дотримання законності та дисципліни у сфері будівництва; 3) забезпечення безпеки під час будівельних робіт, дотримання прав споживачів будівельної продукції; 4) попередження та виявлення правопорушень у сфері будівництва, їх припинення; 5) встановлення причин та умов, що сприяють їх учиненню; 6) притягнення винних до

відповідальності; 7) узагальнення практики застосування та дотримання будівельного законодавства» [157].

Щодо завдань наглядової діяльності, то Є. О. Шевченко виокремив такі завдання останньої крізь призму глибокого аналізу прокурорського нагляду: «1) забезпечення прав і свобод людини і громадянина, відповідності законодавству правових актів і дій органів, організацій, посадових осіб та громадян; 2) вжиття заходів щодо виявлення та усунення будь-яких порушень законності, причин та умов, які сприяли таким порушенням, поновленню порушених прав» [158, с. 37].

Розглядаючи специфіку здійснення нагляду в сфері діяльності правоохоронних органів, І. М. Козьяков наголошує, що «завданнями нагляду за додержанням оперативними підрозділами законодавства про оперативно-розшукову діяльність слід вважати забезпечення ефективного впливу на результативність їх роботи з попередження, виявлення та розкриття злочинів, встановлення осіб, що їх вчинили, розшуку обвинувачуваних, які переходять від слідства й суду, або осіб, що ухиляються від покарання; усунення причин і умов, що сприяють злочинності, особливо корумпованій і організованій, захисту конституційних прав і свобод громадян, інтересів держави та суспільства від злочинних посягань; забезпеченню відшкодування збитків при неухильному дотриманні вимог чинного законодавства» [159, с. 247].

У царині ж державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування нами на основі аналізу праць провідних зарубіжних науковців у сфері безпеки дорожнього руху виокремлені наступні завдання.

1. Забезпечення оптимального управління державою (регіонами, секторами, конкретними видами діяльності), усіма одиницями системи управління (функції та послуги, нормативне середовище, інституційна основа, бюджетне фінансування) та функціонування цих елементів у тісній співпраці та узгодженості [160, с. 83].

2. Забезпечення ефективного управління транспортними потоками. Так, окремі науковці з метою вирішення проблеми низької ефективності та низької точності розподілу ресурсів в управлінні транспортною мережею пропонують алгоритм управління розподілом ресурсів мережі, заснований на оптимізованому багатозадачному прийнятті цільових рішень з обов'язковим здійсненням відповідного контролю [161, с. 560].

3. Економія грошових і негрошових ресурсів і мінімізація негативного впливу соціально-економічних, технічних та екологічних чинників шляхом покращеної та оптимізованої координації всіх заходів з технічного обслуговування відповідно до очікувань і вимог користувачів доріг, операторів доріг, власників доріг та інших зацікавлених сторін. Це складний процес, який потребує гнучких і адаптованих методів, досвіду власників і операторів доріг і чіткого визначення вимог зацікавлених сторін. Інноваційним підходом є розробка оптимізованих процедур перехресного управління загальною дорожньою інфраструктурою (тротуари, конструкції, дорожнє обладнання тощо) з урахуванням усіх впливових параметрів (наприклад, вік, навколишнє середовище, матеріали, процеси зносу, навантаження, політика технічного обслуговування тощо) [162, с. 2022].

4. Забезпечення ефективного застосування сучасних інформаційно-комунікаційних технологій у транспортних системах усіх рівнів. Це завдання охоплює різні аспекти управління транспортними потоками, наприклад: управління міськими транспортними потоками; оптимізація транспортного процесу (логістичної сфери); «зелені» технології в транспортних засобах тощо [163, с. 355]. Дане завдання охоплює також і розробку відповідного програмного забезпечення у вигляді самостійного програмного продукту або у вигляді модуля автоматизованої системи, яке б встановлювало процедури оцінки ризиків та визначення ключових заходів щодо зниження ризиків.

5. Створення безпечної, доступної, економічної, надійної та екологічно чистої системи громадського пасажирського транспорту. Адже міський транспорт є комплексним і динамічним механізмом. Тому всі проблеми

вдосконалення та реорганізації системи можна розглядати лише в світлі системного підходу. Важлива роль пасажирського транспорту в економіці міста та наданні соціальних послуг населенню диктує необхідність впровадження в систему заходів, які є гармонійними, збалансованими та ефективними [164, с. 405].

Осмислюючи сутність функцій державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, варто проаналізувати позиції з цього приводу вітчизняних науковців.

В. Л. Грохольський розуміє функцію як «найбільш стійку та постійну категорію, що закріплюється в нормативних актах. У функціях виявляються як цілі, так і завдання управління, а також через них здійснюється вплив на об'єкт управління. Функції державного управління реалізуються державою через систему та структуру органів» [165, с. 63].

С. В. Сарана зазначає, що функції контролю або нагляду – це ключові напрями реалізації контрольно-наглядової діяльності, які об'єднують в собі сукупність однорідних методів, засобів та заходів [166, с. 13].

Так, В. В. Мурза до числа функцій державного нагляду відносить: «по-перше, підтримання законності і дисципліни та припинення їх порушень; по-друге, застосування заходів з ліквідації причин і умов, які породжують ці правопорушення; по-третє, відновлення порушених прав і законних інтересів громадян, громадських організацій; по-четверте, покарання осіб, винних у порушенні законності та дисципліни; по-п'яте, покарання осіб винних у порушенні законності та дисципліни; по-шосте, створення атмосфери неминучості покарання за порушення вимог законності та дисципліни; по-сьоме, виховання громадськості в дусі суворого дотримання державної дисципліни» [167, с. 484].

У царині теоретико-правових досліджень В. С. Шестак залежно від стадій контролю виділяє такі його функції: «інформаційна (фактовстановлююча), оціночна, регулятивна. Окрім того, контролю притаманні й інші функції: комунікативна (контрольна діяльність є каналом

зворотного зв'язку між об'єктом і суб'єктом управління), сигнальна (результати контролю можуть вказувати на відхилення об'єкта контролю від заданих параметрів, зумовлювати необхідність застосування відповідних заходів реагування), виховна (контрольна діяльність впливає на свідомість особи, формує мотиви людської активності, адекватної вимогам управлінських рішень), превентивна (факт існування контролю, головним чином такий його наслідок, як застосування до суб'єктів девіантної поведінки заходів реагування негативного характеру, попереджує про неприпустимість такої поведінки)» [168, с. 69–70].

Водночас У. О. Марчук та А. А. Романчук виділяють такі функції, як: «інформаційна – забезпечення власника, керівництва підприємства достовірною інформацією для прийняття управлінських рішень; профілактична – інструмент суб'єктів контролю для запобігання вчинення неправомірних дій шляхом впливу на поведінку людей, особливо тих, які відповідають за певні сфери функціонування підприємства, збереження майна, його ефективне використання, недопущення втрат; інструктивна – рекомендація як ліквідувати відхилення та підказка з питань контролю; охоронна – повернення (відновлення) порушеного стану об'єкта» [169].

Водночас на основі широкого та міждисциплінарного бачення досліджуваної проблематики нами були виокремлені функції нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

1. Прогностична функція. Адже, як переконані словацькі дослідники М. Drliciak та J. Celko, транспортний прогноз є обов'язковою частиною будь-яких транспортних досліджень, розрахунків пропускної здатності доріг або міських транспортних планів. Основна мета планування та управління транспортними потоками полягає в тому, щоб узгодити пропозицію транспортування з попитом на подорожі, який формує відповідну «потребу». Глибоке розуміння існуючої схеми подорожей необхідне для виявлення та аналізу наявних проблем, пов'язаних із дорожнім рухом. Прогнозування

майбутнього попиту на подорожі є важливим завданням процесу довгострокового планування перевезень для визначення стратегій для задоволення майбутніх потреб [170, с. 1733], в основі якого лежить саме нагляд (контроль) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

2. Функція планування нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Як переконаний А. Johnsen, стратегічне планування найбільш корисне, коли воно інтегроване в обов'язкові процеси територіального або фінансового планування чи воно здійснюється в рамках окремих документів стратегічного планування. Множинний регресійний аналіз 128 муніципалітетів Норвегії, проведений науковцем, показує, що використання окремих документів стратегічного планування (таких як чотирирічні фінансові плани та довгострокові плани територій) було пов'язане з думкою вищого керівництва про користь стратегічного планування. Водночас планування, зокрема формальне стратегічне планування, часто критикують як науковці, так і практики як марне в умовах невизначеності та турбулентності, а також вичерпання ресурсів організації в умовах виконання інших важливих завдань управління [171, с. 380].

Водночас сутність даної функції доречніше розглядати крізь призму так званого «управління зростанням», розділу міського планування, який займається визначенням часу та послідовністю забудови території та політикою, спрямованою на пом'якшення негативних наслідків зростання населених пунктів. Адже погано спланований розвиток призводить до погіршення «якості місця», знижуючи як поточний добробут, так і перспективи майбутнього зростання, що нерозривно пов'язано з безпекою на автомобільному транспорті загального користування [172, с. 49], яка багато в чому є похідною від особливостей розгортання урбанізаційних процесів.

3. Інноваційна функція нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування зводиться до

розроблення на основі даних, отриманих у результаті здійснення нагляду (контролю), новітніх науково-технічних та цифрових розробок. Так, на основі аналізу наявних у Китаї логістичних проблем були розроблені Пекінські інформаційні системи для мандрівників (Beijing-TIS), які збирають інформацію про дорожній рух у режимі реального часу від відділу управління дорожнім рухом, диспетчерського відділу таксі, відділу поліції, відділу управління транспортом і відділу першої допомоги для надання загальних та особистих інформаційних послуг для мандрівників через численні засоби розповсюдження [173, с. 381].

4. Навчальна функція полягає в тому, що результати, отримані в ході нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, можуть використовуватися для розроблення відповідних навчальних програм, курсів та комплексних навчально-просвітницьких стратегій. Так, фінські дослідники звертають увагу на те, що навчання є часто рекомендованим засобом для протидії сонливості водіїв у професійних умовах [174, с. 301].

5. Виховна функція, яка реалізується за рахунок перебудови не лише поведінки, але й свідомості водіїв автомобільного транспорту загального користування та інших учасників дорожнього руху з метою формування у них стійких переконань на рівні цінностей. Як переконаний китайський дослідник Q. Meng, основна причина кризи моралі у сучасних умовах полягає в тому, що під час соціальних змін культура сорому серйозно дегенерувала, що призвело до психологічної плутанини серед членів суспільства. Тому першочерговим завданням стає перебудова культури сорому в сучасну моральну конструкцію, наділення цього поняття новим значенням часу, посилення виховання, вдосконалення механізму моральної оцінки та механізму моральної винагороди та покарання, що має велике значення для побудови суспільної моралі [175, с. 3419].

Отже, у підсумку представленого підрозділу дисертаційного дослідження слід констатувати, що осмислення принципів, завдань та

функцій нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, проведене в межах підрозділу, дозволило не лише структурувати та систематизувати дані категорії, але й здійснити їх глибинний аналіз у світлі сучасного бачення проблем та напрямків розвитку управління транспортною безпекою.

У межах підрозділу були окреслені та додатково проаналізовані окремі принципи державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування: принцип верховенства права; принцип екологічної прогресивності; принцип рівності в ході здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування; принцип цифровізації; принцип дотримання прав осіб з обмеженими можливостями, зокрема ветеранів та ветеранок, які отримали каліцтво в ході участі в бойових діях.

У царині ж державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування нами на основі аналізу праць провідних зарубіжних науковців у сфері безпеки дорожнього руху виокремлені наступні завдання: забезпечення оптимального управління державою (регіонами, секторами, конкретними видами діяльності), усіма одиницями системи управління (функції та послуги, нормативне середовище, інституційна основа, бюджетне фінансування) та функціонування цих елементів у тісній співпраці та узгодженості; забезпечення ефективного управління транспортними потоками; економія грошових і негрошових ресурсів і мінімізація негативного впливу соціально-економічних, технічних та екологічних чинників шляхом покращеної та оптимізованої координації всіх заходів з технічного обслуговування відповідно до очікувань і вимог користувачів доріг, операторів доріг, власників доріг та інших зацікавлених сторін; забезпечення ефективного застосування сучасних інформаційно-комунікаційних технологій у транспортних системах усіх рівнів; створення безпечної, доступної, економічної, надійної та екологічно чистої системи громадського пасажирського транспорту.

На основі широкого та міждисциплінарного бачення досліджуваної проблематики нами були виокремлені функції нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування: прогностична функція; функція планування; інноваційна функція; навчальна функція, яка полягає в тому, що результати, отримані в ході нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, можуть використовуватися для розроблення відповідних навчальних програм, курсів та комплексних навчально-просвітницьких стратегій; виховна функція, яка реалізується за рахунок перебудови не лише поведінки, але й свідомості водіїв автомобільного транспорту загального користування та інших учасників дорожнього руху з метою формування у них стійких переконань на рівні цінностей.

2.2. Предмет та межі державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування

Питання предмету та меж державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування є ключовим у визначенні специфіки, масштабів та кола суб'єктів, на яких покладається даний контроль (нагляд).

Адже управління являє собою процес зміни існуючого стану в суспільстві відповідно до поставленої мети або плану. Управління як організаційна функція досягається шляхом прийняття управлінських рішень та їх реалізації. Система управління безпекою – це постійний безперервний процес багатьох структурованих і пов'язаних дій у сфері безпеки, який забезпечує нормальний перебіг процесів і функціонування системи, таким чином досягаючи кращих економічних результатів [176, с. 412]. При цьому основою, вектором, фокусом для зазначених дослідником мети або плану постає предмет такої діяльності.

О. Д. Тихомиров під предметом розуміє «те, що відомо й ще невідомо даній науці про об'єкт, який вона вивчає. Тому, виходячи з того, що предмет повинен відбиватися в науці як знання, можна зробити висновки: предмет – це відоме й невідоме; відоме про предмет – це знання, а невідоме — проблеми» [177, с. 103].

У праві категорія «предмет» набуває певних специфічних рис. Саме предметна юрисдикція, на переконання новозеландської дослідниці М. Ноок, відіграє ключову роль в умовах транскордонної дії законодавства. Суди загального права часто покладаються на тлумачення закону, щоб визначити транскордонну дію законодавства, що може перешкоджати розвитку узгоджених принципів предметної юрисдикції [178, с. 435].

С. Гончарук зазначає, що «в адміністративному праві «предмет» виражається в суспільних відносинах управлінського характеру, які виникають під час здійснення завдань і функцій виконавчої влади, внутрішньої організації діяльності державних органів» [179, с. 7–8].

На думку І. О. Васильєва, предмет контролю – це конкретні показники діяльності підконтрольних суб'єктів, або матеріальні носії, з якими перш за все пов'язана діяльність підконтрольних суб'єктів. Відображенням таких показників діяльності є окремі матеріальні носії, що містять інформацію відносно зазначених уявлень [180, с. 8].

Аналізуючи адміністративно-правові засади здійснення контролю, В. В. Новіков наголошує, що «контроль – це стан і поведінка об'єкта управління, його конкретні напрямки діяльності, оскільки найважливішим моментом перевірки є оцінка виконаної роботи, на основі якої вживаються заходи для забезпечення своєчасної і якісної підготовки управлінського рішення і неухильного його виконання» [181, с. 118].

Водночас сфера безпеки на транспорті має свою специфіку в ході розуміння відповідного контролю (нагляду), породжену особливим характером суспільних відносин у сфері безпеки на автомобільному

транспорті загального користування, а також динамічним удосконаленням як самих транспортних засобів, так і систем керування ними.

Так, О. В. Дубинський під предметом контролю за додержанням законодавства на транспорті в Україні пропонує розуміти «дотримання / недотримання, виконання / невиконання, відповідність / невідповідність установлених уповноваженими органами в порядку, передбаченому законодавством, норм, вимог, правил, порядку, процедур та інших аспектів, що обумовлюють ту чи іншу поведінку, дії чи утримання від дій учасників правовідносин у транспортній сфері» [182, с. 77].

Г. В. Галімшина, аналізуючи особливості державного контролю на автомобільному транспорті в Україні, зазначає, що «предмет контролю – це доцільність, ефективність і ступінь дотримання закріплених правил і норм. При цьому вчена робить висновки, що предмет контролю – це є власне автотранспортні правовідносини, тобто суспільні відносини, які виникають із приводу надання та використання автотранспортних послуг, забезпечення належної організації роботи автомобільного транспорту, допуску до перевезення пасажирів і вантажів, здійснення процедур ліцензування, сертифікації й стандартизації в цій сфері» [183].

При цьому зазначимо, що категорія «суспільні відносини, які виникають із приводу надання та використання автотранспортних послуг», є не сталою, постійно вдосконалюється у світовому контексті, суттєво розширюючи коло тих процесів у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, які підлягають відповідному нагляду (контролю). Так, як зазначають окремі дослідники сучасних електромобілів, моніторинг стану/температури є однією з ключових вимог до систем керування батареями, що сприяє ефективному та інтелектуальному управлінню для забезпечення безпечної роботи акумуляторів в електрифікованому транспорті [184, с. 10037]. Такі дослідження демонструють, що новітні технології в автомобільному транспорті пов'язані з новими проблемами, у тому числі технічного характеру, вирішення яких

потребує не лише технічних розробок, але й організаційно-управлінських рішень, зокрема у сфері відповідного нагляду (контролю).

Щодо сутності меж нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, то В. М. Кравчук вважає, що «межі державного регулювання визначаються свободою, невідчужуваними правами людини на свободу та життя; необхідністю дотримання загально-дозвільних принципів» [185, с.11].

Водночас у сучасних умовах захист невідчужуваних прав людини багато в чому пов'язаний із своєчасним врахуванням напрямку та особливостей розвитку науки та техніки, зокрема нейротехнологій, штучного інтелекту та тих технологій, використання яких може тим чи іншим чином впливати на свідомість людини.

Бельгійський науковець Т. Istace зазначає, що останніми роками все більше уваги приділяється захисту розуму за допомогою прав людини. Занепокоєні швидким розвитком нейротехнологій, деякі вчені запропонували запровадити так звані «нейроправа»: тобто права людини, які спеціально спрямовані на захист свідомості людей від небажаного втручання нейротехнологій [186].

Також у світлі актуальної ситуації в сфері охорони здоров'я у світі варто зазначити, що межі нагляду (контролю) формуються у сучасному суспільстві з поширенням епідемій і пандемій. Спалах пандемії COVID-19 актуалізував багато біоетичних проблем, пов'язаних із медициною та правами людини. Зокрема, вони стосуються прав та обов'язків не лише лікаря та пацієнта, а держави та громадянина, що виражається у необхідності вивчення рішень державних органів щодо обґрунтованості обмежень прав людини під час надзвичайної ситуації. Загалом поширення SARS-CoV-2 було проблемою для кожної держави щодо забезпечення захисту прав людини під час пандемії. На тлі поширення пандемії відбулося значне відступлення держав від зобов'язань щодо дотримання прав і свобод людини під час надзвичайного стану, визначених міжнародними документами. Важливу роль

у сфері захисту прав людини в умовах пандемії COVID-19 відіграють такі міжнародні організації, як ООН, ВООЗ, ЮНЕСКО, ПРООН, Міжнародний Комітет Червоного Хреста, Рада Європи та інші [187, с. 3].

В умовах воєнного стану межі державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування багато в чому формуються специфічними обмеженнями, передбаченими даним правовим режимом, зокрема, як справедливо зазначають окремі вітчизняні дослідники, перед вітчизняними правознавцями та законодавцями постала необхідність пошуку нових або адаптації та вдосконалення вже існуючих в Україні чи інших державах механізмів належного захисту прав, свобод і законних інтересів громадян в умовах воєнного стану. Іншою ключовою метою в умовах воєнного стану, безперечно, було досягнення в результаті тісної взаємодії представників державної влади та українських вчених-юристів якісного компромісу між необхідністю захисту зазначених конституційних прав і свобод та обґрунтованою необхідністю ефективного захисту національної безпеки, у тому числі шляхом запровадження державою тимчасових обмежень вільного користування громадянами деякими своїми правами і свободами, такими як право на вільне пересування та безперешкодний виїзд за кордон, а також право на вільне поширення певних категорій інформації [188, с. 510–511]. Окремі подібні обмеження в інших країнах, що визначають межі нагляду (контролю), також стосуються захисту від глобальної загрози тероризму як одного з найбільш важливих викликів, що постали перед людством.

В. І. Курило зазначає, що «межі державного регулювання, його зміст, мета і принципи перебувають у повній залежності від пануючих нині в нашому суспільстві економічних відносин, а також характеру соціально-політичного устрою» [189, с. 71].

Існування економіки, переконаний професор Mohamed Rabie, має важливе значення для формування та підтримки суспільства. Жодне суспільство не може вижити без економіки, достатньо ефективної, щоб

задовольнити принаймні основні потреби своїх членів. Кожна економіка існує з єдиною метою задоволення зростаючих потреб людей у міру зміни умов життя. Отже, економіка є складовою суспільства; і суспільство є рамкою, в якій функціонує економіка. Через цей зв'язок кожне суспільство має власну економіку, і кожна економіка відображає потреби та культурні атрибути суспільства, а також основні риси цивілізації, в якій воно живе [190].

В. О. Невядовський наголошує, що межі контролю за якістю вищої освіти виражено «у сформованих та визначених відповідно до предмету контролю сферах: 1) юридичних інститутах та механізмах контрольної діяльності, направленої на забезпечення дотримання вимог та стандартів якості вищої освіти; 2) широті повноважень суб'єктного складу контролю за якістю вищої освіти в Україні; 3) визначених та сформованих на основі законодавства адміністративних та інших формах та методах контролю за якістю вищої освіти» [191].

Доволі цікавим та малодослідженим у вітчизняних наукових працях є питання визначення меж нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування крізь призму громадської думки, особливо поширюваної за допомогою сучасних соціальних мереж. Адже суспільний резонанс, підтримуваний вільними та неупередженими засобами масової інформації, здатний у сучасних умовах вплинути на рішення посадових осіб та навіть привернути увагу міжнародних партнерів.

Не випадково Н. Wang та Z. Tang зазначають, що мережевий голос громадської думки є розширенням реальної громадської думки у віртуальному просторі. Завдяки тому, що він забезпечує платформу зі швидким зворотним зв'язком, високою ємністю, високою свободою тощо, це робить поточні проблеми соціального управління складнішими, завдання більш терміновими, а середовище складніше контролювати. Тому вкрай необхідно інновувати соціальне управління. Хоча, інновуючи соціальне управління, необхідно повністю визнавати та підкреслювати цінність

мережевого голосу громадської думки, що має бути врахований у процес соціального управління, що має велике значення для вдосконалення системи та механізму соціального управління та реалізації інновацій соціального управління [192, с. 902].

Водночас поряд з інноваційними межами нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування варто пам'ятати про непорушні основи, сформовані багатьма поколіннями та втілені в культурних надбаннях. S. Dhanda визначає культуру як повну сукупність вірувань і соціальної поведінки. Це не лише джерело поведінки для суспільства, але й зв'язуюча сила, яка визначає та регулює індивідуальну та колективну поведінку. Глибинний погляд на культуру дозволяє поглянути ширше на індивідуальну та соціальну поведінку людей. Саме вона визначає бажану поведінку членів суспільства. Вона виражається через мову та мистецтво, філософію та релігію, освіту та науку, фільми та газети, радіо та телебачення, соціальні звички та звичаї, політичні та економічні інститути, промисловість та спорт. Адміністративна культура будь-якої країни є продуктом особливого соціального, культурного, економічного та політичного середовища, частиною якого вона є [193, с. 126].

Погодні фактори набувають особливо важливого значення у ході забезпечення безпеки на автомобільному транспорті загального користування, тому їх також можна розглядати як межі відповідного нагляду (контролю). Так, K. Dey, A. Mishra, M. Chowdhury зазначають, що несприятливі погодні умови для доріг, через які транспортні системи працюють значно нижче можливостей, можуть серйозно вплинути на суспільство. Оскільки усунення погодних явищ на дорозі об'єктивно неможливо, транспортні агенції проводять профілактичні та реактивні заходи з технічного обслуговування, щоб мінімізувати несприятливий вплив і підтримувати дороги в оптимальному стані. У той час як реактивні заходи з технічного обслуговування проводяться для очищення доріг після виникнення екстремальних погодних явищ, проактивні дії мінімізують ці

впливи заздалегідь. Однак успіх проактивної діяльності залежить виключно від наявності точної інформації про погоду. Традиційні методи прогнозування погоди на дорогах покладаються на державні метеорологічні служби, які не підходять для прогнозування погодних умов на дорозі на певному маршруті [194, с. 1107]. Одним із напрямків розвитку подібної проактивної діяльності може слугувати вдосконалення відповідного нагляду (контролю).

Варто зазначити, що межі нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування також встановлюються на законодавчому рівні. Зокрема, згідно з Законом України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» «виключно законами встановлюються: органи, уповноважені здійснювати державний нагляд (контроль) у сфері господарської діяльності; види господарської діяльності, які є предметом державного нагляду (контролю); повноваження органів державного нагляду (контролю) щодо зупинення виробництва (виготовлення) або реалізації продукції, виконання робіт, надання послуг; вичерпний перелік підстав для зупинення господарської діяльності; спосіб та форми здійснення заходів здійснення державного нагляду (контролю); санкції за порушення вимог законодавства і перелік порушень, які є підставою для видачі органом державного нагляду (контролю) припису, розпорядження або іншого розпорядчого документа» [115]. Також у даному нормативно-правовому акті встановлено, що «орган державного нагляду (контролю) не може здійснювати державний нагляд (контроль) у сфері господарської діяльності, якщо закон прямо не уповноважує такий орган на здійснення державного нагляду (контролю) у певній сфері господарської діяльності та не визначає повноваження такого органу під час здійснення державного нагляду (контролю)» [115].

У ході аналізу положень даного нормативно-правового акту можна зазначити, що межі нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування встановлені також на рівні принципів

державного нагляду (контролю), що визначають основоположні засади його здійснення: «пріоритетності безпеки у питаннях життя і здоров'я людини, функціонування і розвитку суспільства, середовища проживання і життєдіяльності перед будь-якими іншими інтересами і цілями у сфері господарської діяльності; підконтрольності і підзвітності органу державного нагляду (контролю) відповідним органам державної влади; рівності прав і законних інтересів усіх суб'єктів господарювання; гарантування прав та законних інтересів кожного суб'єкта господарювання; об'єктивності та неупередженості здійснення державного нагляду (контролю), неприпустимості проведення перевірок суб'єктів господарювання за анонімними та іншими безпідставними заявами, а також невідворотності відповідальності осіб за подання таких заяв; здійснення державного нагляду (контролю) лише за наявності підстав та в порядку, визначених законом; відкритості, прозорості, плановості й системності державного нагляду (контролю); неприпустимості дублювання повноважень органів державного нагляду (контролю) та неприпустимості здійснення заходів державного нагляду (контролю) різними органами державного нагляду (контролю) з одного й того самого питання; невтручання органу державного нагляду (контролю) у діяльність суб'єкта господарювання, якщо вона здійснюється в межах закону; відповідальності органу державного нагляду (контролю) та його посадових осіб за шкоду, заподіяну суб'єкту господарювання внаслідок порушення вимог законодавства, порушення прав та законних інтересів суб'єкта господарювання; дотримання умов міжнародних договорів України; незалежності органів державного нагляду (контролю) від політичних партій та будь-яких інших об'єднань громадян; наявності одного органу державного нагляду (контролю) у складі центрального органу виконавчої влади; презумпції правомірності діяльності суб'єкта господарювання у разі, якщо норма закону чи іншого нормативно-правового акта, виданого на підставі закону, або якщо норми різних законів чи різних нормативно-правових актів допускають неоднозначне (множинне) трактування прав та обов'язків

суб'єкта господарювання та/або повноважень органу державного нагляду (контролю); орієнтованості державного нагляду (контролю) на запобігання правопорушенням у сфері господарської діяльності; недопущення встановлення планових показників чи будь-якого іншого планування щодо притягнення суб'єктів господарювання до відповідальності та застосування до них санкцій; здійснення державного нагляду (контролю) на основі принципу оцінки ризиків та доцільності» [115].

Також на нормативно-правовому рівні межі нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування розкриваються крізь призму завдань та функцій державного регулювання та контролю діяльності автомобільного транспорту, перерахованих у Законі України «Про автомобільний транспорт», положення якого закріплюють, що «державне регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту спрямовані на: забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та підприємств, установ, організацій, інших юридичних та фізичних осіб – суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті незалежно від форм власності; забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту; розвиток та удосконалення нормативно-правової бази діяльності автомобільного транспорту; визначення загальних засад стратегічного розвитку, системи управління, реформування та регулювання автомобільного транспорту; визначення пріоритетних напрямів розвитку та шляхів оптимізації діяльності автомобільного транспорту; захист прав споживачів під час їх транспортного обслуговування; захист національного ринку транспортних послуг та суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту; створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту, обмеження монополізму та розвиток конкуренції; забезпечення зайнятості населення, підготовки спеціалістів і робочих кадрів, охорони праці; раціональне використання енергетичних та матеріальних ресурсів;

охорону довкілля від шкідливого впливу автомобільного транспорту, проведення науково-технічної роботи, досліджень та розвиток системи статистики» [94].

Межі документування нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування встановлені Постановою Кабінету Міністрів України від 10.05.2018 р. № 342, якою закріплено методику розроблення уніфікованих форм актів, що складаються за результатами проведення планових (позапланових) заходів державного нагляду (контролю), зокрема у даному підзаконному нормативно-правовому акті стверджується, що «уніфікована форма акта перевірки розробляється органом державного нагляду (контролю) та оприлюднюється на його офіційному веб-сайті протягом п'яти робочих днів з дня її затвердження. У разі коли органами, уповноваженими здійснювати державний нагляд (контроль) у відповідних сферах, є місцеві держадміністрації та/або органи місцевого самоврядування, уніфіковані форми актів перевірок затверджуються центральними органами виконавчої влади, що забезпечують формування державної політики у відповідних сферах. Перегляд уніфікованої форми акта перевірки, зокрема переліку питань щодо проведення заходу державного нагляду (контролю), здійснюється у разі внесення змін до нормативно-правових актів, на підставі яких розроблений перелік питань щодо проведення заходу державного нагляду (контролю), або прийняття нових нормативно-правових актів у відповідній сфері державного нагляду (контролю)» [195].

Межі нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування також тісно пов'язані із компетенцією суб'єктів відповідного державного нагляду (контролю).

Юридичний науково-практичний словник-довідник тлумачить компетенцію як «закріплену законом чи підзаконним актом сукупність владних повноважень органу влади (прав і обов'язків), юридичної

відповідальності за неналежне їх виконання або їх перевищення та предмета відання (завдань і функцій)» [196].

А. Собакарь, аналізуючи компетенцію органів та підрозділів поліції, зазначає, що «працівники поліції здійснюють контроль за дотриманням швидкісного режиму та інших правил дорожнього руху, в тому числі й щодо безпечного розміщення перевезення пасажирів, зокрема – дітей у транспортних засобах. Так, поліцейські здійснюють контроль за дотриманням швидкісного режиму на дорогах за допомогою різних інструментів та засобів. Один з найбільш поширених засобів є встановлення радарів і лазерних вимірювачів швидкості на певних ділянках дороги. Останні автоматично фіксують швидкість транспортних засобів, що рухаються, і передають дані до бази даних, де поліція може перевірити їх та прийняти рішення щодо подальших дій. Крім того, поліцейські можуть використовувати рухомі радари, які можуть бути перенесені на будь-яку ділянку дороги. Ці радари зазвичай використовуються для проведення невідомих рейдів з метою виявлення порушників швидкісного режиму. Технічні пристрої, такі як натільні камери відеоспостереження, що закріплені на уніформі патрульного поліцейського та записують увесь його робочий день, а також камери відеоконтролю та відеофіксації швидкості руху транспорту, які з'явилися в усіх куточках України, суттєво сприяють зменшенню рівня корупції. Вони або допомагають зменшити участь патрульних у фіксації правопорушень, як у випадку з камерами контролю швидкості, або ж ведуть безпосереднє відеоспостереження за діяльністю поліцейського, не дозволяючи йому порушувати закон» [197, с. 39].

Отже, у даному підрозділі зміст предмету нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування розкрито крізь призму суспільних відносин, які виникають із приводу надання та використання автотранспортних послуг. Зазначено, що такі відносини не є сталими, постійно вдосконалюються у світовому контексті, суттєво розширюючи коло тих процесів у сфері безпеки на автомобільному

транспорті загального користування, які підлягають відповідному нагляду (контролю). На сучасному етапі межі подібного нагляду (контролю) виражено у:

- напрямках та особливостях розвитку науки та техніки, зокрема нейротехнологій, штучного інтелекту та тих технологій, використання яких може тим чи іншим чином впливати на свідомість людини;

- обмеженнях у сфері охорони здоров'я з поширенням епідемій і пандемій, що передбачають значне відступлення держав від зобов'язань щодо дотримання прав і свобод людини під час надзвичайного стану, визначених міжнародними документами;

- специфічних обмеженнях, передбачених правовим режимом воєнного стану, зокрема права на вільне пересування та безперешкодний виїзд за кордон, а також права на вільне поширення певних категорій інформації; окремих подібних обмеженнях в інших країнах, що визначають межі нагляду (контролю) та стосуються захисту від глобальної загрози тероризму як одного з найбільш важливих викликів, що постали перед людством;

- громадській думці, особливо поширюваній за допомогою сучасних соціальних мереж, адже суспільний резонанс, підтримуваний вільними та неупередженими засобами масової інформації, здатний у сучасних умовах вплинути на рішення посадових осіб та навіть привернути увагу міжнародних партнерів;

- культурних засадах існування суспільства, зокрема в адміністративній культурі, яку породжує особливе соціальне, культурне, економічне та політичне середовище, частиною якого вона є;

- погодних факторах, адже в умовах несприятливої погоди відбувається значне ускладнення функціонування транспортної системи;

- положеннях вітчизняних нормативно-правових актів, зокрема Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» від 05.04.2007 р. № 877-V, Закону України «Про

автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. № 2344-III, Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження методик розроблення критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності та визначається періодичність проведення планових заходів державного нагляду (контролю), а також уніфікованих форм актів, що складаються за результатами проведення планових (позапланових) заходів державного нагляду (контролю)» від 10.05.2018 р. № 342;

– компетенції суб'єктів нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

2.3. Система суб'єктів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування та характеристика їх повноважень

Система суб'єктів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування є, ми вважаємо, достатньо широкою темою, адже в межах проведеного дослідження нами була здійснена спроба окреслити коло відповідних суб'єктів, звертаючись до довідникової літератури, нормативно-правової бази, поглядів науковців, останніх технічних зрушень у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті загального користування, а також до глибинних основ адміністративної культури та моральності.

В першу чергу ми вважаємо доречним звернутися до довідникової літератури та поглядів науковців на етимологічні основи розуміння досліджуваних категорій. У Великому тлумачному словнику сучасної української мови категорія «суб'єкт» визначається як: істота, котра здатна до пізнання навколишнього світу, об'єктивної дійсності й до цілеспрямованої діяльності; особа (група осіб), організація тощо, яким належить активна роль у певному процесі, акті; особа чи організація як носії певних прав та

обов'язків; людина як носій певних фізичних і психічних якостей; людина як об'єкт дослідження; людина, особа тощо [198, с. 1408–1409].

Іспанський науковець Р. Farrero визначає концептуальну різницю між людиною як «суб'єктом» і людиною як «об'єктом», прийшовши до висновку, що людина стає «суб'єктом» у діалозі з іншими та собою через лінгвістичний означник, яким є її власне ім'я [199, с. 155].

С. Carvalho стверджує, що саме місцезнаходження відіграє важливу роль в ході сприйняття окремого суб'єкта, оскільки останній відкритий для світу, як буття у світі. Подібним чином можна зрозуміти взаємний інституційний зв'язок суб'єкт/місце на рівні ідентичності: ми дивимося, який сенс жити в тому чи іншому місці [200].

Щодо суб'єкта права, то згідно з точкою зору З. С. Голована, суб'єкти права є: «1) певними особами (юридичними, фізичними); 2) наділені правосуб'єктністю: правоздатністю, тобто здатністю мати права та нести обов'язок, та дієздатністю, тобто здатністю самостійно реалізовувати права та обов'язки; 3) можуть бути учасниками певних правовідносин на підставі юридичних норм» [201, с. 23].

Водночас варто зазначити, що розуміння суб'єкта права у різні періоди зазнавало впливу різних теорій праворозуміння. Так, наприклад, V. Casalino, аналізуючи погляди представників марксистської теорії Карла Маркса та Є. Б. Пашуканіса, зазначає, що у їх розумінні суб'єкт права є не більш ніж формою прояву вартості як суб'єктивної підтримки або титулярності його власного руху самооцінки для підвищення капіталу до ефективного суб'єкта капіталістичного процесу виробництва [202, с. 2879].

На думку представників більш сучасних підходів до праворозуміння, зокрема і вітчизняної дослідниці О. Ф. Скакун, суб'єкти правовідносин є «правоздатними особами суспільного життя, які є носіями юридичних прав і обов'язків, тобто це індивідуальні чи колективні суб'єкти права, які використовують свою правосуб'єктність у конкретних правовідносинах, виступаючи реалізаторами суб'єктивних юридичних прав і обов'язків,

повноважень і юридичної відповідальності» [203].

Водночас органічно пов'язаною категорією в контексті дослідження постає «суб'єкт управління». Як зауважує О. В. Харитонов, «поняття суб'єкт управління розуміється і більш широко, а саме – як джерело управлінського впливу, того, хто керує, виконує функції керівництва і впливає на об'єкт із метою переведення його у відповідний стан» [204, с. 83–84].

Колектив авторів під керівництвом В. В. Галунька суб'єкт управління розглядає як «органічно єдину та чинну систему органів державного управління, передусім органів виконавчої влади та владних структур місцевого самоврядування, їх посадових і службових осіб, а також установ, організацій, окремих недержавних структур, які відповідно до законодавства здійснюють публічні управлінські функції з метою задоволення публічного інтересу» [205, с. 73].

В. Я. Малиновський зазначає, що «суб'єкт управління наділяється певною компетенцією і державно-владними повноваженнями, що дозволяють йому втілювати свою волю в форму керівних команд чи рішень, обов'язкових для виконання» [206, с. 22–23].

Визначивши сутність суб'єкта управління, ми можемо перейти до аналізу поняття «суб'єкт нагляду (контролю)», під яким С. В. Шестак розуміє «особу, соціальну спільноту, організацію або орган держави, який має повноваження (право) здійснювати контрольну діяльність» [207].

М. І. Шутов суб'єктами контролю в державному управлінні визнає «визначені законодавством особи та органи, що мають повноваження на здійснення контролю за виробничою та фінансовою діяльністю підприємства (установи, організації), а також право втручатися в його оперативну діяльність та притягувати винних до відповідальності [208, с. 13–14].

Водночас тільки в межах системи та органічно узгоджених взаємозв'язків окремі суб'єкти нагляду (контролю) можуть бути ефективними в ході вирішення суспільних проблем.

О. М. Бандурка зазначає, що під категорією «система» слід розуміти «цілісний комплекс відмежованих, взаємопов'язаних і взаємодіючих один з одним елементів, який утворює особливу єдність із середовищем та є одночасно елементом системи більш високого порядку» [209, с. 16–17].

І. Simpson та С. Dagli зазначають, що культура, мистецтво та наука – усе це базується на усталених системах поведінки, цінностей і мислення. Повсюдний характер існуючих систем викликав сильний інтерес до використання існуючого набору систем як основи для системи систем. Подальший інтерес до системного підходу стимулюється швидким розвитком, розгортанням і розширенням нових і існуючих систем [210].

Р. Braathen наголошує, що джерелом формування відповідних систем виступають парадокси. Парадокс може бути загрозою, а парадокс може бути джерелом нового розуміння. Дослідники стверджують, що організацію можна розглядати як складну соціальну систему, і що парадокс зростає, коли система стикається зі зростаючою складністю свого середовища, хоча оснащена архітектурою обробки інформації [211].

О. Дубинський дотримується думки, що основними суб'єктами здійснення державного контролю за додержанням законодавства на транспорті в Україні слід вважати: «1) органи влади загальної компетенції: Президента України, Верховну Раду України, Кабінет Міністрів України; 2) органи влади спеціальної компетенції щодо державного контролю за додержанням законодавства на транспорті: Міністерство інфраструктури України, Державну службу України з безпеки на транспорті, Державну авіаційну службу; місцеві органи виконавчої влади; 3) органи суміжної компетенції з державного контролю за додержанням законодавства на транспорті: Міністерство оборони України (державна авіація, трубопровідний транспорт тощо), Міністерство палива та енергетики України (трубопровідний транспорт тощо), Міністерство соціальної політики України (з питань додержання законодавства про працю)» [212, с. 134–135].

Ми поділяємо погляд дослідника щодо поділу суб'єктів нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування на загальні та спеціальні.

До загальних суб'єктів слід, у першу чергу, віднести Верховну Раду України (Парламент). М. Romanelli зазначає, що парламенти залучають громадян до політичного процесу. Соціальна стійкість залежить від участі громадян і знань, які виникають у процесі взаємодії. Так, парламенти як організації, що базуються на інформації та знаннях, обирають різні варіанти для сталого розвитку [213, с. 29].

У вітчизняних реаліях Верховна Рада України реалізовує свої функції як єдиний орган законодавчої влади, а судочинство здійснюється Конституційним Судом України та судами загальної юрисдикції. Верховна Рада України, Конституційний Суд України та суди загальної юрисдикції здійснюють свою діяльність на основі принципу колегіальності. При цьому функції судів загальної юрисдикції реалізуються системою судів (місцевих, апеляційних, вищих спеціалізованих, Верховного Суду України). Особливість компетенції Верховної Ради виявляється у тому, що вона встановлює як свою власну компетенцію, так і компетенцію інших державних органів, закріплюючи її в Конституції України і законах. Компетенція Верховної Ради України є великою за обсягом, але водночас збалансованою порівняно з компетенцією інших органів державної влади [214].

Водночас закріплений у Конституції України обсяг компетенції Верховної Ради України дозволяє останній здійснювати так званий парламентський контроль. На думку М. М. Новікова, «Парламент повинен здійснювати контроль від імені громадянського суспільства за виконавчою і судовою владою, тому що парламент фактично виявляє риси громадського об'єднання, оскільки його члени є законними представниками громадських об'єднань — різних типів політичних партій та інших суспільних структур» [215].

Відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. № 2344-III Верховна Рада України визначає основні напрями державної політики у сфері автомобільного транспорту, законодавчі основи її реалізації [94].

Так, у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті загального користування Верховна Рада України: 1) формує законодавство у сфері дорожнього руху взагалі та безпеки на автомобільному транспорті загального користування зокрема; 2) здійснює парламентський контроль за дотриманням безпеки на автомобільному транспорті загального користування.

Наступним суб'єктом, відповідальним за здійснення загального державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, виступає Уповноважений Верховної Ради України з прав людини. Законом України «Про Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини» від 23.12.1997 р. № 776/97-ВР встановлено, що «уповноважений є посадовою особою, статус якої визначається Конституцією України, цим та іншими законами України. Уповноважений здійснює свою діяльність незалежно від інших державних органів та посадових осіб. Діяльність Уповноваженого доповнює існуючі засоби захисту конституційних прав і свобод людини і громадянина, не відміння їх і не тягне перегляду компетенції державних органів, які забезпечують захист і поновлення порушених прав і свобод. Повноваження Уповноваженого не можуть бути припинені чи обмежені у разі закінчення строку повноважень Верховної Ради України або її розпуску (саморозпуску), введення воєнного або надзвичайного стану в Україні чи в окремих її місцевостях» [216].

Далі в контексті представленої проблематики слід вказати Президента України. В. М. Цепенда зазначає, що «президентський контроль здійснюється в двох основних формах: а) безпосередній контроль Президента; б) президентський контроль через спеціальні структури. У сфері законодавчої влади контрольні повноваження президента держави

проявляються: у здійсненні контролю за конституційністю актів Верховної Ради України; в контролі за конституційністю актів представницьких органів влади суб'єктів держави; в участі Президента в законодавчій діяльності засідань ВРУ» [217].

А. О. Чанцева стверджує, що «Президент України як глава держави відіграє важливу роль у забезпеченні безпеки дорожнього руху, зокрема він: а) може розробляти підзаконні нормативно-правові акти, норми яких спрямовані на регулювання суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; б) має право призначати та звільняти керівників правоохоронних органів, зокрема поліції, яка, в свою чергу, відіграє важливу роль у забезпеченні безпеки дорожнього руху; в) стимулювати розвиток інфраструктури дорожнього руху, зокрема шляхом виділення коштів на будівництво та реконструкцію доріг та мостів, а також на закупівлю необхідного обладнання для безпечного дорожнього руху; тощо» [218, с. 43–44].

Наступним суб'єктом державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування є Кабінет Міністрів України (далі – КМУ). КМУ – це «вищий орган виконавчої влади, який здійснює виконавчу владу безпосередньо та через міністерства, інші центральні органи виконавчої влади, Раду міністрів Автономної Республіки Крим та місцеві державні адміністрації, спрямовує, координує та контролює діяльність цих органів. Кабінет Міністрів України відповідальний перед Президентом України і Верховною Радою України, підконтрольний і підзвітний Верховній Раді України у межах, передбачених Конституцією України» [219].

Відповідно до Закону України «Про дорожній рух» до компетенції Кабінету Міністрів України у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті загального користування відноситься: «підготовка проектів законів, нормативно-правових актів з питань дорожнього руху та його безпеки, а також відповідальності за їх порушення на території України;

розробка і затвердження державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах, вимог екологічної безпеки, а також програм координації використання всіх видів транспорту загального користування (автомобільний, залізничний, повітряний, водний); координація діяльності міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань та місцевого самоврядування у сфері дорожнього руху, а також вимог екологічної безпеки; контроль за виконанням законодавства про дорожній рух; визначення порядку видачі сертифікатів на здійснення діяльності, пов'язаної з виготовленням, ремонтом і експлуатацією транспортних засобів, перевезеннями вантажів і пасажирів, підготовкою водіїв, будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, іншими видами діяльності, що впливають на безпеку руху; визначення порядку здійснення державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку транспортних засобів, проведення їх обов'язкового технічного контролю та визначення обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, визначення переліку обладнання, необхідного для одержання суб'єктами господарювання права на здійснення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, призначених для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування та зареєстрованих територіальними органами Міністерства внутрішніх справ України (далі – суб'єкти проведення обов'язкового технічного контролю), а також переліку документів, що подаються для одержання такого права та інші повноваження, визначені цим Законом тощо» [220].

Водночас у ст. 11 Закону України «Про транспорт» зазначено, що «міністерства, інші центральні органи виконавчої влади та об'єднання у межах своєї компетенції забезпечують безпеку дорожнього руху, несуть відповідальність за виконання державних і галузевих програм у сфері дорожнього руху, видають нормативні акти про дорожній рух, що не суперечать законодавству про дорожній рух, сприяють підприємствам,

установам та організаціям, що входять до їх складу, у здійсненні заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху. У міністерствах, інших центральних органах виконавчої влади та об'єднаннях, підприємствах та організаціях, що мають транспортні засоби, при чисельності зайнятих експлуатацією транспортних засобів понад 50 осіб, вводиться посада фахівця з безпеки дорожнього руху, а понад 500 осіб – створюється служба безпеки дорожнього руху» [221]. З огляду на це проаналізуємо особливості здійснення відповідного нагляду (контролю) окремими міністерствами та відомствами.

Окремими повноваженнями із здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування наділено Міністерство внутрішніх справ України, яке «створює та веде реєстр закладів, які здійснюють підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та здійснює державний контроль за додержанням ними вимог законодавства у цій сфері; надає допомогу у проведенні профілактичних заходів і в навчанні різних груп населення Правил дорожнього руху; є держателем Єдиного державного реєстру транспортних засобів, у якому міститься інформація про зареєстровані транспортні засоби та їх власників, належних користувачів» [220].

Варто також окремо наголосити на тому, що відповідно до Положення про Міністерство внутрішніх справ України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 р. № 878, останнє також «розробляє проекти державних програм з питань забезпечення безпеки дорожнього руху; перевіряє у разі дорожнього перевезення небезпечних вантажів відповідність транспортних засобів та обладнання з видачею відповідного свідоцтва про допущення до перевезення небезпечних вантажів; бере участь у формуванні та забезпеченні наукової і науково-технічної політики держави у сфері охорони суспільних відносин, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху» [222].

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України відповідно до покладених на нього завдань у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування: «затверджує порядок ведення обліку та проведення аналізу причин катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті, а також пожеж на транспортних засобах залізничного транспорту; порядок призначення органів з оцінки відповідності для проведення робіт з підтвердження відповідності у сфері залізничного транспорту; порядок технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті; порядок виходу локомотивів на станцію примикання; порядок обертання локомотивів і вагонів, що виходять на колії загальної мережі залізниць; порядок розроблення, погодження та затвердження технічних специфікацій оперативної сумісності у сфері залізничного транспорту; порядок застосування процедур оцінки відповідності інфраструктури залізничного транспорту, систем управління функціонуванням такої інфраструктури та складових частин її технічного, технологічного, організаційного та кваліфікаційного забезпечення; порядок оперативного інформування учасників дорожнього руху про стан аварійності на автомобільних дорогах, дорожнього покриття, тимчасове обмеження або припинення руху, а також про гідрометеорологічні та інші умови дорожнього руху» [223].

Водночас неможливо оминати увагою діяльність такого центрального суб'єкта у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, як Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), яка відповідно до вітчизняного законодавства визнається «центральною органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті. Основними завданнями Укртрансбезпеки є: реалізація державної політики з питань безпеки на

автомобільному транспорті загального користування; внесення на розгляд Міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті; здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті; надання у передбачених законом випадках адміністративних послуг у сфері автомобільного транспорту» [224].

На Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України державою покладені такі завдання в сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування: «1) реалізація державної політики у сфері дорожнього господарства та здійснення державного управління автомобільними дорогами загального користування державного значення; 2) реалізація державної політики в частині здійснення заходів з будівництва (нового будівництва, реконструкції, реставрації, капітального ремонту), ремонту, модернізації інфраструктури, об'єктів житлової нерухомості, громадського призначення, виробничого комплексу, соціальної сфери, сфери житлово-комунального господарства, благоустрою населених пунктів, управління побутовими відходами (об'єктів оброблення відходів, полігонів), інженерно-транспортної, енергетичної інфраструктури, захисних споруд цивільного захисту, військових об'єктів та майна, об'єктів у сферах авіаційного, залізничного (крім утримання), морського та внутрішнього водного транспорту, автомобільного транспорту загального користування, міського електричного транспорту, у сфері забезпечення енергетичної ефективності будівель, а також об'єктів і споруд оборонного та спеціального призначення; 3) реалізація державної політики з питань розвитку, будівництва, ремонту, облаштування, модернізації та утримання пунктів пропуску через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення; 4) здійснення у межах повноважень, передбачених законом, державного управління у сфері безпеки автомобільних доріг загального користування державного значення;

- 5) взяття у межах повноважень участі у розвитку енергетичної галузі;
- 6) здійснення функцій з управління об'єктами державної власності» [225].

Законом України «Про транспорт» визначений правовий статус Національної поліції України (далі – поліції) у системі суб'єктів нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Так, згідно з даним нормативно-правовим актом на поліцію покладається «участь у реалізації в межах своїх повноважень державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; забезпечення безпеки дорожнього руху; організація в установленому порядку супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального та спеціалізованого призначення; погодження відповідно до вимог цього Закону, інших законодавчих актів проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг; погодження поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проектів та схем організації дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збору, порядку проведення спортивних та інших масових заходів, які можуть створити перешкоди дорожньому руху; видача в установленому порядку у випадках, передбачених законом, дозволів на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні; здійснення контролю за безпекою дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, додержанням законодавства у зазначеній сфері, розробленням і видачею в установленому порядку документів щодо погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів; інформування учасників дорожнього руху про фіксацію фактів правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» [221].

S. Gössling зазначає, що працівники поліції, які працюють у сфері безпеки дорожнього руху, мають унікальну можливість оцінювати та судити про ефективність політики безпеки дорожнього руху, оскільки вони фіксують порушення правил дорожнього руху, виписують штрафи, проводять розслідування та виступають свідками в суді [226].

З огляду на це поліція займає особливе місце у системі суб'єктів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, щоденно здійснюючи комплекс заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху та виступаючи сполучною ланкою для всієї системи суб'єктів відповідного нагляду (контролю).

Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) виступає ще одним суб'єктом державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, адже відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 р. № 439 «Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України» даний центральний орган виконавчої влади «здійснює розроблення стандартів і норм з будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг за погодженням з відповідними державними органами з безпеки дорожнього руху, створення фонду галузевих будівельних норм; забезпечує планування заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху з урахуванням соціально-економічних і екологічних умов конкретного регіону, економічних втрат у зв'язку із загибеллю або пораненням (травмуванням) людей внаслідок дорожньо-транспортних пригод, рівня розвитку дорожньої мережі, стану аварійності та інших показників єдиної системи обліку показників дорожнього руху і його безпеки та погоджує з Міністром інфраструктури відповідний план заходів; веде відомчий облік дорожньо-транспортних пригод та проводить аналіз причин їх виникнення; обмежує або забороняє з повідомленням відповідному підрозділу Національної поліції рух транспортних засобів у разі виникнення загрози життю або здоров'ю учасників дорожнього руху, безпеці вантажів або

можливості заподіяння пошкоджень автомобільним дорогам, зокрема за складних погодних умов та ін.» [227].

Особливе місце у системі суб'єктів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування відводиться місцевим державним адміністраціям, компетенція яких охоплює: «дотримання законодавства та рішень владних органів щодо дорожнього руху та його безпеки; розробка, затвердження та реалізація міських і районних програм щодо розвитку дорожнього руху та його безпеки; формування міських і районних фондів для фінансування програм та окремих заходів, що спрямовані на розвиток дорожнього руху та його безпеку; контроль за навчанням різних соціально-вікових груп населення Правилам дорожнього руху, планування заходів, пов'язаних із профілактикою дорожньо-транспортних пригод, та контроль за їх виконанням; контроль за підготовкою і підвищенням кваліфікації водіїв, технічним обслуговуванням і ремонтом транспортних засобів, забезпеченням розвитку сфери цих послуг; здійснення та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму; проведення роботи з пропаганди безпеки дорожнього руху; керівництво та контроль за діяльністю підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання за виконанням вимог чинного законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [220].

До компетенції ж органів місцевого самоврядування у сфері досліджуваного нагляду (контролю) відноситься: «виконання вимог законодавства та рішень органів виконавчої влади про дорожній рух і його безпеку; розробка, затвердження та реалізація міських і районних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки; організація дорожнього руху на території міста і району згідно з відповідними генеральними планами, проектами детального планування та забудови населених пунктів; здійснення та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму; проведення роботи по пропаганді безпеки

дорожнього руху; контроль за виявленням дорожньо-транспортних пригод та впровадженням заходів у місцях їх концентрації, на аварійно-небезпечних ділянках вулиць, доріг та залізничних переїздах; організація системи заходів щодо медичного забезпечення безпеки дорожнього руху та контроль за їх реалізацією»; тощо [220].

Наголошуючи на важливій ролі місцевої влади у забезпеченні безпеки дорожнього руху, американські дослідники K. Knapp, D. Walker, E. Wilson зазначають, що місцеві дорожні служби повинні володіти навичками виявлення, оцінки та пом'якшення проблем безпеки. Ефективне місцеве навчання безпеці дорожнього руху, використання технологій і ресурсів є важливими [228, с. 187].

Як окремих суб'єктів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування ми також розглядаємо керівників вищевказаних органів державної влади та органів місцевого самоврядування. При цьому головна роль подібного контролю, на переконання X. Li, Y. Li, зводиться до формування у професійних колективах відповідного рівня моралі. Мораль професійного менеджера є ендегенним механізмом зростання професійного менеджера. У наданні відповіді на питання, чи можуть професійні менеджери взяти на себе відповідальність за корпоративне управління, моральний рівень є найважливішим фактором. Мораль впливає на поведінку професійного менеджера та на результати діяльності фірми [229, с. 817]. Так, від керівника багато в чому залежить якість виконання підпорядкованим йому особовим складом вищевказаних нами приписів. Рівень професійної компетентності керівника, культура спілкування, виконавська дисципліна – це все органічно проєціюється крізь особистість керівника на його підлеглих та визначає їх ставлення до покладених на них обов'язків.

При цьому низовими суб'єктами нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування можуть виступати і водій, пасажир та пішохід. Водночас варто зазначити, що у світлі новітніх

технологій перед населенням відкриваються цифрові можливості здійснення даного нагляду (контролю), що не потребує втручання відповідних органів публічної влади, адже відповідні додатки у смартфоні можуть замінювати цілі державні інституції. Так, окремі дослідники наголошують, що усунення дефектів, наприклад, вибоїн, є одним із найпоширеніших і дорогих завдань утримання доріг. Однією з труднощів цієї форми управління є раннє виявлення цих недоліків. Хоча на появу дефекту може знадобитися багато років, коли він виник, то може швидко поширюватися, збільшуючи вартість і час подальшого ремонту. Тому в умовах, коли смартфони стрімко стають дешевшими, надійнішими, зручнішими і, що важливо, потужнішими, можливо використовувати смартфон для створення профілів доріг, визначення ймовірних дефектів і їх відповідної серйозності [230, с. 39].

Із появою автономного водіння у науці вже наявні дослідження щодо того, як такий тип водіння вплине на безпеку дорожнього руху. Переважна більшість дослідників наголошують, що такі зміни потребуватимуть принципово нових підходів до нагляду (контролю), у тому числі за допомогою відповідних систем. При цьому важлива роль при такому водінні все одно буде покладена на водія. Так, дослідники цієї проблематики переконані, що автономне водіння змінить роль водія. Крім того, що він (вона) залишиться головною дійовою особою в керуванні автомобілем, водій тепер виконуватиме роль нагляду під час етапів автономного водіння, для чого науковці пропонують розробити інтерфейс, щоб тримати водія в курсі процесу водіння та можливих небезпек [231, с. 2551].

Водночас у світлі стрімкого розвитку штучного інтелекту ми прогнозуємо, що технології з використанням останнього з часом будуть все більше набувати стійких рис самостійного окремого суб'єкта нагляду (контролю), у тому числі і за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Так, V. Slavova та D. Dimitrova зазначають, що штучний інтелект входить у все більше сфер особистого та громадського життя. Розширення можливостей цих технологій породжує необхідність

запровадження відповідного етичного та правового регулювання. Звідси виникає питання про те, наскільки систему можна вважати автономною сутністю, подібною до індивіда, що володіє цією здатністю [232, с. 186].

Таким чином, зазначимо, що на сьогоднішній день суб'єкти нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування об'єднані у п'ять великих груп.

1. Першу групу суб'єктів складають загальні суб'єкти – Верховна Рада України (Уповноважений Верховної Ради України з прав людини), Президент України та Кабінет Міністрів України, які здійснюють загальний контроль у даній сфері, впливаючи на ініціювання, розробку та прийняття нормативно-правових актів у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, призначення окремих посадових осіб, відповідальних за координацію здійснення такого нагляду (контролю), та визначення його основних засад та стратегічних напрямків розбудови.

2. Друга група представлена центральними органом виконавчої влади – Міністерством внутрішніх справ України, Міністерством розвитку громад, територій та інфраструктури України, Державною службою України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), Державним агентством відновлення та розвитку інфраструктури України, Національною поліцією України, Державним агентством автомобільних доріг України (Укравтодор), на які покладена реалізація національної політики нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

3. Третю групу утворюють місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування, відповідальні за виявлення, оцінку та вирішення проблем безпеки на автомобільному транспорті загального користування на місцевому рівні.

Окремо в межах дослідження було визначено керівників вищевказаних органів державної влади та органів місцевого самоврядування як окремих суб'єктів, адже від керівника багато в чому залежить якість виконання підпорядкованим йому особовим складом вищевказаних нами приписів.

Низовими суб'єктами нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування визначено водія, пасажера та пішохода, адже у світлі новітніх технологій перед населенням відкриваються цифрові можливості здійснення даного нагляду (контролю), що не потребує втручання відповідних органів публічної влади.

Зазначено, що із появою автономного водіння у науці вже наявні дослідження щодо того, як такий тип водіння вплине на безпеку дорожнього руху. Наголошено, що такі зміни потребуватимуть принципово нових підходів до нагляду (контролю), у тому числі за допомогою відповідних систем.

Акцентовано увагу на тому, що у світлі стрімкого розвитку штучного інтелекту технології з використанням останнього з часом будуть все більше набувати стійких рис самостійного окремого суб'єкта нагляду (контролю), у тому числі і за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

2.4. Адміністративні інструменти державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування

Державний нагляд (контроль) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування реалізується за допомогою специфічних інструментів, які, на нашу думку, зводяться до форм та методів, сукупність яких і утворює механізм відповідного нагляду (контролю).

Подібний підхід поділяє авторський колектив підручника «Адміністративне право України» на чолі з В. Галуцького, що відносить форми і методи адміністративної діяльності органів публічної адміністрації саме до інструментів публічного адміністрування [233, с. 144].

Щодо аналізу сутності категорії «форма», то варто звернути увагу на те, що остання має місце у багатьох сферах життєдіяльності людини: у

математичних розрахунках, лінгвістичних конструкціях, у біології та мистецтві.

Так, Z. Ding у царині мистецтва звертає увагу на те, що мова форм образотворчого мистецтва скоротила дистанцію між митцями та публікою, а також стала засобом представлення реального життя та емоцій. Для вираження своїх думок, внутрішніх почуттів і життєвого досвіду художники люблять використовувати деякі форми візуалізації, які відображають їх суб'єктивну свідомість і поєднують елементи візуального образу, щоб утворити мову візуальної форми, зовнішнє вираження образного мислення [234, с. 196].

Водночас у контексті даного дослідження ми вважаємо доречним торкнутися окремих світоглядних аспектів досліджуваної проблематики. Так, зазвичай мистецтво і наука вважаються сферами різних уявлень і підходів, які дуже мало перетинаються. Водночас у поєднанні крізь призму публічного управління постає така категорія, як «мистецтво публічного управління». Адже мистецтво – це створення творів або яскравих образів людьми високого таланту, відповідно і публічне управління, і здійснення нагляду (контролю) можуть бути віднесені до мистецтва, якщо у відповідних адміністративних формах і методах втілена ініціатива, висока адміністративна культура, відповідальне ставлення до покладених державою обов'язків

О. П. Рябченко у контексті загальних підходів до етимології досліджуваної категорії зазначає, що «форма» виражає «спосіб існування, розвиток. Вона впливає на зміст управління позитивно або негативно: стимулює або гальмує реалізацію змісту, його розвиток» [235, с. 19–20]. І. Г. Оксьом під відповідними формами розуміє «зовнішній вираз змісту конкретних однорідних дій, що безперервно виконуються органами державного управління та їх представниками, посадовими особами з метою реалізації функцій держави» [236, с. 57].

Натомість у праві категорія «форма» набуває специфічного змісту, що зводиться до втілення приписів нормативно-правових актів у діяльності визначеного кола суб'єктів та інституцій. Так, А. Т. Комзюк зазначає, що «правова форма – це специфічна організаційна форма діяльності органів держави та посадових осіб, яка, з одного боку, здійснюється на засаді суворого дотримання вимог законів та інших нормативно-правових актів, а з іншого, її результати завжди пов'язані з появою певних юридичних наслідків» [237, с. 12]. Н. М. Пархоменко доводить, що правова форма – «це, перш за все, юридична комплексна категорія, що опосередковує правом різні суспільні явища, які потребують регламентації, а також слугує каркасом усередині права, впорядковує та поєднує всі правові явища та право як таке» [238, с. 18].

Т. О. Коломоєць розуміє адміністративно-правові форми як «такі специфічні прояви реалізації функцій управління, як участь суб'єктів виконавчої влади в судах як позивачів або відповідачів; діяльність із забезпечення громадського порядку й громадської безпеки; застосування різних санкцій, заходів адміністративного примусу до правопорушників. Основною правовою формою управлінської діяльності є застосування норм права, за допомогою якої юридичні акти індивідуального характеру сприяють застосуванню законів до конкретних обставин управлінського життя. Такі акти є персоніфікованими, юридично владними приписами, юридичними фактами, з якими пов'язують виникнення, зміну або припинення адміністративно-правових відносин. До ознак актів застосування адміністративно-правових норм можна віднести: індивідуальний характер; юридичну природу; односторонній порядок видання тощо» [239].

О. М. Музичуком у роботі «Види та форми контролю за діяльністю міліції» втілене комплексне бачення ознак форм контролю, до кола яких відносені наступні: «1) за їх допомогою суб'єкт контролю здійснює надані йому повноваження; чим ширші повноваження – тим різноманітніші форми контролю; 2) за їх допомогою контрольні дії суб'єкта втілюються у певні

зовнішні форми; 3) здійснюються за допомогою методів контролю та його заходів; 4) нечіткість, фрагментарність закріплення в нормативно-правових актах, у зв'язку з чим форми досить часто ототожнюються з методами та заходами контролю; 5) залежать від мети та завдань контролю, компетенції суб'єкта управління, видів, предмету контролю та ряду інших факторів; 6) найбільш поширеними серед них є перевірка та спостереження, які інколи визначаються як синоніми терміну «контроль» [240, с. 103].

Щодо визначення окремих форм державного нагляду (контролю), то О. Ф. Андрійко до основних адміністративних форм контролю відносить «перевірки, ревізії, аналіз інформаційних матеріалів, ознайомлення зі звітами, повідомленнями» [241, с. 223].

І. М. Коросташова в контексті класифікації форм (нагляду) контролю зазначає, що, «по-перше, форми фактичного контролю (перевірка, ревізія, інвентаризація, обстеження, інспектування, перевірка виконання, ознайомлення зі станом справ на місцях, виклик з місць із метою заслуховування керівників і виконавців на оперативних нарадах та колегіях, візування, моніторинг, службове розслідування); по-друге, звітні форми внутрішнього контролю (усні (доповіді, звіти) і документальні (статистичні звіти; інформація, що збирається за спеціальною вказівкою; доповідні записки; довідки; акти)» [242, с. 76].

С. С. Вітвіцький, зважаючи на розвиток інформаційних технологій, пропонує використовувати такі загальні форми контролю, як «інформованість, постійний аналіз даних, що надходять; експертиза матеріалів з окремих питань, галузей, сфер діяльності» [243, с. 123]. Важливо зазначити у контексті сучасних інформаційних реалій, що останні технології, втілені у цифрових системах нагляду (контролю), дозволяють мінімізувати участь відповідальної особи в процесах накопичення інформації, її систематизації та оброблення, водночас за людиною (посадовою особою, керівником, відповідним органом) залишається прийняття управлінського

рішення на основі отриманих даних щодо оптимізації та усунення недоліків у певному процесі.

На думку багатьох вітчизняних дослідників, головною та базовою формою державного нагляду (контролю) є перевірка.

Перевірки у сучасних умовах розглядаються багатьма дослідниками крізь призму активного використання інформаційних технологій. Так, науковці з Південної Кореї S. Woo та Н. Yeо зазначають, щоб удосконалити поточні системи перевірки тротуарів, у багатьох дослідженнях намагалися розробити гнучкий графік перевірок, однак цей метод не включає використання найсучасніших інтелектуальних транспортних ресурсів, таких як дані про трафік з різних інфраструктур, моделі прогнозування потоку з високою точністю та емпіричні моделі процесу зносу тротуарів [244, с. 95].

На відміну від перевірки спостереження як окрема форма нагляду (контролю) за безпекою дорожнього руху не передбачає втручання у повсякденну діяльність підконтрольного об'єкта. В.С. Венедіктов переконаний, що спостереження полягає у «систематичному та цілеспрямованому вивченні об'єкта. Щоб воно було плідним, спостереження повинно відповідати таким вимогам: а) задуманості заздалегідь (спостереження провадиться для певного, чітко поставленого завдання); б) плановірності (виконується за планом, складеним відповідно до завдання спостереження); в) цілеспрямованості (спостерігаються лише певні сторони явища, котрі викликають інтерес при дослідженні); г) активності (спостерігач активно шукає потрібні об'єкти, риси, явища); д) систематичності (спостереження ведеться безперервно або за певною системою)» [245].

Румунські дослідники R. Ciuperca, A. Nedelcu, A. Zaica, A. Anghelet у контексті практичного втілення спостереження за безпекою на автомобільному транспорті зазначають, що ефективність транспортних засобів також визначається системами кочення, які мають серйозні економічні та екологічні наслідки, викликані вантажами, що перевозяться, швидкістю руху, конструктивними та функціональними характеристиками,

тиском повітря в шинах з прямим впливом на ущільнення та знос колії кочення, зносом протектора шин, опором коченню. Для цього дослідники пропонують постійне спостереження за динамічними параметрами транспортного засобу за допомогою установки моніторингу навантаження, яка складається в основному з датчиків сили, підсилювачів сили, терміналу керування [246, с. 1962].

Для отримання експертної оцінки щодо низки питань, пов'язаних із безпекою на автомобільному транспорті, зокрема у ході проведення досудового розслідування кримінальних правопорушень, може призначатися експертиза.

Дослідники підкреслюють, що для експертизи дорожньо-транспортних пригод часто проводяться розрахунки за математичними рівняннями, що мають багато змінних, реальні значення яких залежать від багатьох факторів дорожньо-транспортних пригод. Тому важливо знати межі визначення кінцевих значень кожного аналізованого параметра руху автомобіля та їх імовірнісні характеристики [247, с. 156].

Ознайомлення зі статистичною звітністю також постає як важлива форма державного нагляду (контролю). L. Dimitriou, P. Nikolaou, C. Antoniou у контексті цієї форми наголошують, що, враховуючи важливість ретельного кількісного обґрунтування для підтримки національної, регіональної чи глобальної політики безпеки дорожнього руху, якість, надійність і стабільність даних є найважливішими, як і візуалізація даних та дослідницький аналіз (ієрархічна кластеризація та аналіз головних компонентів). Дослідники акцентують увагу на важливості ретельного та систематичного збору даних для розробки передових статистичних даних та економетричних методів, а також для розробки політики безпеки дорожнього руху [248, с. 38].

Наступною формою нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування є вивчення та аналіз матеріалів, які містяться у засобах масової інформації. Адже в умовах

стрімкої перебудови діяльності мас-медіа відповідно до нових інформаційних реалій думка населення формується та набуває ознак стійких переконань саме у медіа-просторі, відповідних соціальних мережах, у тому числі тематичних групах, що зумовлює необхідність їх детального аналізу з метою з'ясування наявних у населення проблем.

У межах даного дослідження нами на основі викладеної у попередніх підрозділах специфіки повноважень суб'єктів нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування виокремлені наступні базові форми, як: правотворча (регулятивно-координаційна форма), тобто на основі глибокого аналізу поточних даних розроблення, прийняття та доведення до відома населення нормативно-правових актів, що стосуються безпеки на автомобільному транспорті загального користування, формування відповідної політики на рівні держави; правозастосовна, тобто реалізація передбачених нормативно-правовими актами контрольно-наглядових повноважень у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті загального користування; кваліфікаційна, яка зводиться до реалізації діяльності із забезпечення належного рівня знань та навичок водіїв, їх відповідності встановленим кваліфікаційним вимогам; рекомендаційна форма, яка переважно покладена представників вітчизняної наукової думки, зокрема адміністративно-правової доктрини, спрямована на удосконалення механізмів здійснення нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, підвищення її ефективності відповідно до передового зарубіжного досвіду та останніх досліджень у галузі.

Щодо сутності методів як ще одних адміністративних інструментів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, то В. С. Зеленецький зазначає, що методами є «сукупність взаємопов'язаних правил, технологічних прийомів і наукових положень, які визначають оптимальні шляхи та способи реалізації пізнання й перетворення дійсності» [249, с. 213].

Під методами публічного управління О. П. Світличний розуміє «засоби і способи практичного здійснення органами виконавчої влади та їхніми посадовими особами владно-організуючого впливу на керовані об'єкти відповідно до наданих їм повноважень» [250, с. 51].

Аналізуючи характерні особливості адміністративних методів, окремі вітчизняні науковці до кола останніх відносять: «прямий вплив на керований об'єкт шляхом встановлення його повноважень (прав і обов'язків); односторонній вибір суб'єктом управління мети, завдань управлінського процесу, порядку, термінів його виконання об'єктом, ресурсного забезпечення, умов виконання завдань на кожному конкретному етапі; заснований на підпорядкуванні закону обов'язковий характер актів управління (указів, постанов, рішень, розпоряджень, наказів, резолюцій), невиконання яких розглядається як порушення обов'язків та може тягнути за собою юридичну відповідальність» [251, с. 201–202].

Д. В. Лученко розглядає методи контролю як «конкретні способи, прийоми практичного здійснення покладених на контролюючих суб'єктів завдань, тобто фактичний зміст контрольної діяльності; способи організації організаційно-правового впливу на підконтрольний об'єкт» [252, с. 64].

Щодо сутності окремих методів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, у першу чергу, виокремимо метод переконання, який зводиться до системи заходів, що застосовуються з метою виховати, спонукати на рівні свідомості та стійких переконань до високого рівня правосвідомості та законослухняної поведінки у повсякденній діяльності.

Профілактика, у свою чергу, розглядається нами як окремий метод, який полягає у зниженні рівня небезпеки на дорогах за рахунок усунення причин, які сприяють аварійності, недотриманню правил дорожнього руху. Саме тому значна роль відводиться саме профілактичному нагляду (контролю), який охоплює низку параметрів щодо технічного стану автомобільного транспорту, дорожнього покриття, освітлення, які у своїй

сукупності можуть спричинити дорожньо-транспортні пригоди. При цьому варто зазначити, що у світлі людиноцентризму, соціально орієнтованої держави саме попередження, недопущення можливого порушення є ключовою метою відповідного нагляду (контролю). Окремо профілактичні заходи можуть охоплювати запобігання відповідним недоброчесним проявам поведінки з боку посадових осіб, наділених відповідним обсягом повноважень у сфері нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, що переважно покладається на керівників органів (підрозділів) або на спеціально уповноважених ними осіб.

Під методом адміністративного примусу А. Т. Комзюк розуміє «застосування відповідними суб'єктами до осіб, які не перебувають в їх підпорядкуванні, незалежно від волі і бажання останніх передбачених адміністративно-правовими нормами заходів впливу морального, майнового, особистісного та іншого характеру з метою охорони суспільних відносин, що виникають у сфері державного управління, шляхом попередження і припинення правопорушень, покарання за їх вчинення» [253, с. 47]. Саме метод примусу за рахунок потенційного настання для особи небажаних для неї обмежень дозволяє забезпечувати дотримання належного порядку здійснення нагляду (контролю), а також підтримувати належний рівень дисципліни та законності в ході його здійснення.

Метод планування дозволяє суттєво масштабувати та організаційно визначити діяльність відповідних суб'єктів у ході здійснення нагляду (контролю) шляхом розробки короткострокових і довгострокових планів, а також щоденних планів роботи. Основою для таких планів можуть слугувати комплексні стратегії, що визначають засади діяльності суб'єктів нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. При цьому саме щоденні плани роботи окремого публічного службовця дозволяють визначити обсяг та напрямки роботи на день, підтримувати високий рівень виконавської дисципліни.

Метод заохочення тісно пов'язаний із мотивацією уповноваженого суб'єкта, охоплює систему матеріальних і нематеріальних заохочень та, найголовніше, встановлення справедливої та недискримінаційної процедури визначення осіб, які відповідно до своїх професійних здобутків, високої морально-етичної культури заслуговують на певне заохочення. Також даний метод охоплює приведення цієї системи заохочень у відповідність до реалій сьогодення, зокрема врахування цифрового характеру обміну інформацією у сучасному суспільстві, де поряд із паперовими відзнаками (нагородження дипломом, занесення на дошку пошани) все більшу роль у формуванні думки у професійному колективі відіграють саме інформаційні системи, рейтинги та сайти.

Метод координації, який багато в чому простежується у діяльності спеціальних координаційних органів. О. І. Беспалова зазначає, що «головною метою діяльності координаційних органів є підвищення якісних характеристик рішень, що спільно розробляються і виконуються органами влади та орієнтовані на досягнення заданих результатів. Для досягнення поставленої мети кожен учасник координаційних заходів застосовує в рамках наданої йому компетенції форми та методи в одному узгодженому напрямі спільно з іншими органами. Основним призначенням діяльності координаційних органів є упорядкування діяльності органів виконавчої влади щодо реалізації державної політики у відповідних сферах суспільного життя» [254, с. 107].

Метод обліку, як зазначає І. М. Ковальов, є «тим ґрунтом, на якому тільки й може здійснюватися контроль. Облік може бути як поточним, так і періодичним. Він полягає в одержанні, обробці, аналізі і систематизації даних про наслідки діяльності системи управління. Але в процесі обліку якість роботи об'єктів контролю не оцінюється» [255, с. 135]. Значну роль у налагодженні обліку відіграє застосування сучасних інформаційних систем, які дозволяють миттєво та точно оброблювати дані в режимі реального часу.

Правове виховання постає як світоглядний метод. J. Gram вважає, що етика публічної служби часто зосереджена на запобіганні шахрайству, корупції, розкраданню та інших неприємних форм недотримання правил. Це правда, що в наданні послуг багато правопорушень, які можуть затьмарити позитивні вчинки. Етична поведінка – це часто більше, ніж вибір між тим, чи завдати шкоди чи не завдати шкоди. Публічні службовці та установи вирішують, як служити і наскільки добре служити. Встановлення та підтримання високих стандартів публічної служби як етичного пріоритету вимагає постійної мотивації та заохочення. Сприяння досконалості публічної служби може вимагати етичного духу та інноваційної стійкості для подолання організаційної інерції [256, с. 165]. Дійсно, правове виховання лежить в основі державного нагляду (контролю), адже для співставлення, оцінки та вироблення рекомендацій щодо вдосконалення будь-якого процесу, зокрема такого складного, як забезпечення безпеки на автомобільному транспорті загального користування, необхідна не лише нормативно-правова та організаційно-управлінська основа, але й відповідний рівень культури, який втілюється у виховних заходах (бесідах, просвітницьких акціях, форумах, виставках тощо).

Метод ліцензування та сертифікації є одним із ключових у ході здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Адже однією з проблем, пов'язаних із зростанням міського населення, є оптимізація транспортних систем, зокрема в частині покращення послуг громадського транспорту, що неможливо без ліцензування таких послуг та приведення їх у відповідність до вимог чинних нормативно-правових актів.

Відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» ліцензування на автомобільному транспорті зводиться до «визначення початкових і поточних умов надання послуг з перевезень пасажирів і небезпечних вантажів, а також найважливіших параметрів обслуговування споживачів. Завданням ліцензування на автомобільному транспорті є:

сприяння становленню сучасного ринку послуг, розвитку автомобільного транспорту та стимулювання впровадження нових видів послуг; підвищення ефективності використання транспортних засобів; створення конкурентного середовища; захист прав споживачів та ринку послуг від небезпечних перевезень; забезпечення соціальних стандартів транспортного обслуговування; забезпечення використання сертифікованих і дозволених для використання транспортних засобів; забезпечення доступності послуг та підвищення якості транспортного обслуговування» [94].

Метод державної атестації та акредитації у сфері нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Згідно з Порядком державної акредитації закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та атестації їх спеціалістів, затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України від 20.05.2009 р. № 490, «державна акредитація закладу та атестація його спеціалістів є основними формами державного контролю за діяльністю закладу. Основним завданням державної акредитації є визначення: стану матеріально-технічної бази закладу; рівня організації та проведення підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів (далі – водії) і професійного рівня спеціалістів закладу; додержання закладом вимог законодавства у сфері підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв» [257].

Сутність методу нарад зводиться до проведення зустрічей між керівниками різних органів і підрозділів, відповідальних за здійснення нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, а також між керівниками та працівниками цих органів (підрозділів). При цьому цей метод потребує комплексного підходу та визначення оптимального порядку, учасників та часу проведення наради. Так, J. Allen, J. Tong, N. Landowski досліджували, як підходи до проведення наради, тривалість наради впливають на співвідношення між ефективністю наради та виконанням завдань через залучення співробітників. Для збору

даних щодо досвіду участі у нарадах співробітників для тестування статистичної моделі використовувалося опитування з трьома хвилями із затримкою в часі. Використовуючи модерований опосередкований аналіз результатів, дослідники виявили, що ефективні зустрічі призводять до виконання завдань наприкінці дня лише тоді, коли тривалість наради була невеликою [258, с. 339].

Отже, у межах даного підрозділу було з'ясовано, що державний нагляд (контроль) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування реалізується за допомогою специфічних інструментів, які зводяться до форм та методів, сукупність яких і утворює механізм відповідного нагляду (контролю).

До базових форм державного нагляду (контролю) віднесено перевірку; спостереження, яке на відміну від перевірки не передбачає втручання у повсякденну діяльність підконтрольного об'єкта; експертизу, яка призначається для отримання експертної оцінки щодо низки питань, пов'язаних із безпекою на автомобільному транспорті, зокрема у ході проведення досудового розслідування кримінальних правопорушень; вивчення та аналіз матеріалів, які містяться у засобах масової інформації, адже в умовах стрімкої перебудови діяльності мас-медіа відповідно до нових інформаційних реалій думка населення формується та набуває ознак стійких переконань саме у медіа-просторі, відповідних соціальних мережах, що зумовлює необхідність їх детального аналізу з метою з'ясування наявних у населення проблем.

Щодо сутності окремих методів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування виокремлено:

1) метод переконання, який зводиться до системи заходів, що застосовуються з метою виховати, спонукати на рівні свідомості та стійких переконань до високого рівня правосвідомості та законослухняної поведінки у повсякденній діяльності;

2) профілактики, що розглядається нами як окремий метод, який полягає у зниженні рівня небезпеки на дорогах за рахунок усунення причин, які сприяють аварійності, недотриманню правил дорожнього руху;

3) метод примусу, який за рахунок потенційного настання для особи небажаних для неї обмежень дозволяє забезпечувати дотримання належного порядку здійснення нагляду (контролю), а також підтримувати належний рівень дисципліни та законності в ході його здійснення;

4) метод планування дозволяє суттєво масштабувати та організаційно визначити діяльність відповідних суб'єктів у ході здійснення нагляду (контролю) шляхом розробки короткострокових і довгострокових планів, а також щоденних планів роботи;

5) метод заохочення тісно пов'язаний із мотивацією уповноваженого суб'єкта, охоплює систему матеріальних і нематеріальних заохочень та, найголовніше, встановлення справедливої та недискримінаційної процедури визначення осіб, які заслуговують на певне заохочення;

6) метод координації, який багато в чому простежується у діяльності спеціальних координаційних органів; метод обліку, значну роль у налагодженні механізмів якого відіграє застосування сучасних інформаційних систем, які дозволяють миттєво та точно оброблювати дані в режимі реального часу;

7) правове виховання як світоглядний метод, адже для співставлення, оцінки та вироблення рекомендацій щодо вдосконалення будь-якого процесу необхідна не лише нормативно-правова та організаційно-управлінська основа, але й відповідний рівень культури, який втілюється у виховних заходах (бесідах, просвітницьких акціях, форумах, виставках тощо);

8) метод ліцензування та сертифікації;

9) метод нарад, сутність якого зводиться до проведення зустрічей між керівниками різних органів і підрозділів, відповідальних за здійснення нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального

користування, а також між керівниками та працівниками цих органів (підрозділів).

Висновки до Розділу 2

З'ясовано, що осмислення принципів, завдань та функцій нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування дозволило не лише структурувати та систематизувати дані категорії, але й здійснити їх глибинний аналіз у світлі сучасного бачення проблем та напрямків розвитку управління транспортною безпекою.

Окреслено та додатково проаналізовано окремі принципи державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування: принцип верховенства права; принцип екологічної прогресивності; принцип рівності в ході здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування; принцип цифровізації; принцип дотримання прав осіб з обмеженими можливостями, зокрема ветеранів та ветеранок, які отримали каліцтво в ході участі в бойових діях.

Виокремлено наступні завдання державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування: забезпечення оптимального управління державою (регіонами, секторами, конкретними видами діяльності), усіма одиницями системи управління (функції та послуги, нормативне середовище, інституційна основа, бюджетне фінансування) та функціонування цих елементів у тісній співпраці та узгодженості; забезпечення ефективного управління транспортними потоками; економія грошових і негрошових ресурсів і мінімізація негативного впливу соціально-економічних, технічних та екологічних чинників шляхом покращеної та оптимізованої координації всіх заходів з технічного обслуговування відповідно до очікувань і вимог користувачів

доріг, операторів доріг, власників доріг та інших зацікавлених сторін; забезпечення ефективного застосування сучасних інформаційно-комунікаційних технологій у транспортних системах усіх рівнів; створення безпечної, доступної, економічної, надійної та екологічно чистої системи громадського пасажирського транспорту.

Зазначено, що до кола функцій нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування доречно віднести наступні: прогностична функція; функція планування; інноваційна функція; навчальна функція, яка полягає в тому, що результати, отримані в ході нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, можуть використовуватися для розроблення відповідних навчальних програм, курсів та комплексних навчально-просвітницьких стратегій; виховна функція, яка реалізується за рахунок перебудови не лише поведінки, але й свідомості водіїв автомобільного транспорту загального користування та інших учасників дорожнього руху з метою формування у них стійких переконань на рівні цінностей.

Розкрито зміст предмету нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування крізь призму суспільних відносин, які виникають із приводу надання та використання автотранспортних послуг. Зазначено, що такі відносини не є сталими, постійно вдосконалюються у світовому контексті, суттєво розширюючи коло тих процесів у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, які підлягають відповідному нагляду (контролю).

Визначено, що на сучасному етапі межі подібного нагляду (контролю) виражено у: напрямках та особливостях розвитку науки та техніки, зокрема нейротехнологій, штучного інтелекту та тих технологій, використання яких може тим чи іншим чином впливати на свідомість людини; обмеженнях у сфері охорони здоров'я з поширенням епідемій і пандемій, що передбачають значне відступлення держав від зобов'язань щодо дотримання прав і свобод людини під час надзвичайного стану, визначених міжнародними

документами; специфічних обмеженнях, передбачених правовим режимом воєнного стану, зокрема права на вільне пересування та безперешкодний виїзд за кордон, а також права на вільне поширення певних категорій інформації; окремих подібних обмеженнях в інших країнах, що визначають межі нагляду (контролю) та стосуються захисту від глобальної загрози тероризму як одного з найбільш важливих викликів, що постали перед людством; громадській думці, особливо поширюваній за допомогою сучасних соціальних мереж, адже суспільний резонанс, підтримуваний вільними та неупередженими засобами масової інформації, здатний у сучасних умовах вплинути на рішення посадових осіб та навіть привернути увагу міжнародних партнерів; культурних засадах існування суспільства, зокрема в адміністративній культурі, яку породжує особливе соціальне, культурне, економічне та політичне середовище, частиною якого вона є; погодних факторах, адже в умовах несприятливої погоди відбувається значне ускладнення функціонування транспортної системи; положеннях вітчизняних нормативно-правових актів; компетенції суб'єктів нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

Узагальнено, що на сьогоднішній день суб'єкти нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування об'єднані у п'ять великих груп. Першу групу суб'єктів складають загальні суб'єкти – Верховна Рада України (Уповноважений Верховної Ради України з прав людини), Президент України та Кабінет Міністрів України. Друга група представлена центральними органом виконавчої влади – Міністерством внутрішніх справ України, Міністерством розвитку громад, територій та інфраструктури України, Державною службою України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), Державним агентством відновлення та розвитку інфраструктури України, Національною поліцією України, Державним агентством автомобільних доріг України (Укравтодор). Третю групу утворюють місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування.

Визначено керівників вищевказаних органів державної влади та органів місцевого самоврядування як окремих суб'єктів, адже від керівника багато в чому залежить якість виконання підпорядкованим йому особовим складом вищевказаних нами приписів.

Віднесено водія, пасажирів та пішохода до низових суб'єктів нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, адже у світлі новітніх технологій перед населенням відкриваються цифрові можливості здійснення даного нагляду (контролю), що не потребує втручання відповідних органів публічної влади.

Зазначено, що із появою автономного водіння у науці вже наявні дослідження щодо того, як такий тип водіння вплине на безпеку дорожнього руху. Наголошено, що такі зміни потребуватимуть принципово нових підходів до нагляду (контролю), у тому числі за допомогою відповідних систем.

Акцентовано увагу на тому, що у світлі стрімкого розвитку штучного інтелекту технології з використанням останнього з часом будуть все більше набувати стійких рис самостійного окремого суб'єкта нагляду (контролю), у тому числі і за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

З'ясовано, що державний нагляд (контроль) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування реалізується за допомогою специфічних інструментів, які зводяться до форм та методів, сукупність яких і утворює механізм відповідного нагляду (контролю).

На основі викладеної у попередніх підрозділах специфіки повноважень суб'єктів нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування виокремлено такі базові форми нагляду (контролю), як: правотворча (регулятивно-координаційна форма), тобто на основі глибокого аналізу поточних даних розроблення, прийняття та доведення до відома населення нормативно-правових актів, що стосуються безпеки на автомобільному транспорті загального користування, формування

відповідної політики на рівні держави; правозастосовна, тобто реалізація передбачених нормативно-правовими актами контрольно-наглядових повноважень у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті загального користування; кваліфікаційна, яка зводиться до реалізації діяльності із забезпечення належного рівня знань та навичок водіїв, їх відповідності встановленим кваліфікаційним вимогам; рекомендаційна форма, яка переважно покладена на представників вітчизняної наукової думки, зокрема адміністративно-правової доктрини, спрямована на удосконалення механізмів здійснення нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, підвищення її ефективності відповідно до передового зарубіжного досвіду та останніх досліджень у галузі.

Щодо сутності окремих методів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, то виокремлено:

1) метод переконання, який зводиться до системи заходів, що застосовуються з метою виховати, спонукати на рівні свідомості та стійких переконань до високого рівня правосвідомості та законослухняної поведінки у повсякденній діяльності;

2) профілактики, що розглядається нами як окремий метод, який полягає у зниженні рівня небезпеки на дорогах за рахунок усунення причин, які сприяють аварійності, недотриманню правил дорожнього руху;

3) метод примусу, який за рахунок потенційного настання для особи небажаних для неї обмежень дозволяє забезпечувати дотримання належного порядку здійснення нагляду (контролю), а також підтримувати належний рівень дисципліни та законності в ході його здійснення;

4) метод планування дозволяє суттєво масштабувати та організаційно визначити діяльність відповідних суб'єктів у ході здійснення нагляду (контролю) шляхом розробки короткострокових і довгострокових планів, а також щоденних планів роботи;

5) метод заохочення тісно пов'язаний із мотивацією уповноваженого суб'єкта, охоплює систему матеріальних і нематеріальних заохочень та, найголовніше, встановлення справедливої та недискримінаційної процедури визначення осіб, які заслуговують на певне заохочення;

6) метод координації, який багато в чому простежується у діяльності спеціальних координаційних органів; метод обліку, значну роль у налагодженні механізмів якого відіграє застосування сучасних інформаційних систем, які дозволяють миттєво та точно оброблювати дані в режимі реального часу;

7) правове виховання як світоглядний метод, адже для співставлення, оцінки та вироблення рекомендацій щодо вдосконалення будь-якого процесу необхідна не лише нормативно-правова та організаційно-управлінська основа, але й відповідний рівень культури, який втілюється у виховних заходах (бесідах, просвітницьких акціях, форумах, виставках тощо);

8) метод ліцензування та сертифікації;

9) метод нарад, сутність якого зводиться до проведення зустрічей між керівниками різних органів і підрозділів, відповідальних за здійснення нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, а також між керівниками та працівниками цих органів (підрозділів).

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМКИ УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО НАГЛЯДУ (КОНТРОЛЮ) ЗА БЕЗПЕКОЮ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

3.1. Зарубіжний досвід здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування та можливості його використання в Україні

Вдосконалення системи державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування нерозривно пов'язане із органічним втіленням найкращих практик у царині зарубіжного досвіду, що дозволяє втілити у вітчизняному законодавстві апробовані часом та багаторічною практикою процедурні аспекти здійснення відповідного нагляду (контролю), розширити розуміння причин виникнення дорожньо-транспортних пригод та виокремити передові, у тому числі з використанням передових цифрових та технологічних рішень, напрямки вдосконалення сфери безпеки на автомобільному транспорті загального користування.

Аналіз зарубіжного досвіду вважаємо доречним почати з Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, якою визначено «комплексне завдання удосконалення державної системи управління безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів та зміцнення інституціональної спроможності органів виконавчої влади, що прямо або опосередковано здійснюють заходи державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті» [259].

У межах проголошеного стратегічного завдання важливим є ґрунтовний аналіз як національних стандартів провідних зарубіжних країн, так і окремих засад діяльності їх об'єднань (асоціацій, союзів) у сфері безпеки на транспорті.

Так, Європейська організація дорожнього контролю (Euro Controle Route) була створена з метою ефективної співпраці у здійсненні контрольних заходів при перевезенні вантажів і пасажирів автомобільним транспортом. Ще у 1994 році країни Бенілюксу (Бельгія, Нідерланди та Люксембург) створили робочу групу «Інспекція дорожнього транспорту». Цією ініціативою вони хотіли спільно працювати над організованими на міжнародному рівні та більш ретельними перевірками автомобільного транспорту. Кінцевою метою Бельгії, Нідерландів і Люксембургу було значно підвищити безпеку на європейських дорогах шляхом гармонізації. У 1997 році країни Бенілюксу встановили відносини з Францією, що призвело до підписання 5 жовтня 1999 року відповідними міністрами транспорту Адміністративної угоди. Ця дата ознаменувала офіційний початок Euro Contrôle Route. Секретаріат Euro Contrôle Route знаходиться в Брюсселі, у Генеральному секретаріаті Бенілюксу. Тут зустрічаються представники країн, щоб укласти відповідні угоди, покращити навчання правоохоронців та обмінятися інформацією про перевірки та правила [260].

Подібні міждержавні утворення мають важливе значення у сфері транспортної безпеки, адже саме уніфікація відповідних стандартів і правил дозволяє зменшити кількість відповідних порушень у разі переміщення на автомобільному транспорті територією іншої країни, що є досить поширеним явищем у сучасному глобалізованому та динамічному просторі. У тому числі окремі дослідники звертають увагу на необхідність такої уніфікації й на рівні європейських країн та США. Н. Summala зазначає, що для європейського водія неконтрольоване перехрестя означає зобов'язання поступитися транспортним засобам праворуч, тоді як для водіїв США, адаптованих до системи США з більш частими знаками, перехрестя без знаків з його боку передбачає пріоритет для нього, особливо в міській місцевості. Щоб продемонструвати дану проблему безпеки, трьох американських піддослідних, професорів без попереднього досвіду водіння в Європі, попросили проїхати 1,8-кілометровий маршрут шість разів на автомобілі з

приладами в центрі Гельсінкі. Усі вони спочатку продемонстрували небезпечну практику водіння на нерегульованих перехрестях з обмеженою видимістю порівняно з місцевою контрольною групою, але змінили свою стратегію, як щодо контролю швидкості, так і візуального пошуку після того, як їх поінформували про європейське правило пріоритету перехрестя. Науковець приходить до висновку про те, що різні правила та практики в різних країнах світу вимагають подальших зусиль у представленні важливої інформації іноземним автомобілістам і встановлення єдиного всесвітнього контролю дорожнього руху [261, с. 285].

Аналізуючи досвід Німеччини, важливо зазначити, що базовим суб'єктом здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування виступає Федеральне міністерство цифрових технологій і транспорту, сама лише назва якого відображає прагнення максимальної цифровізації управління транспортними потоками. Відповідно до даних офіційного сайту виконавча команда Федерального міністерства цифрових технологій і транспорту складається з трьох підрозділів: федерального міністра, парламентських державних секретарів і постійних державних секретарів. Міністерство очолює Міністр. Він призначається Федеральним урядом. Федеральний міністр координує та несе відповідальність за роботу департаменту, який складається з міністерства та загалом 44 виконавчих органів. Він відповідає за всі аспекти німецької дорожньої, залізничної, водної та авіаційної політики, а також за розгортання цифрової інфраструктури. Міністру в його роботі допомагають три державні секретарі парламенту та постійні державні секретарі. Ці найвищі співробітники допомагають йому виконувати функції керівника міністерства та члена уряду [262].

Зважаючи на особливості державного устрою Німеччини, варто також окремо зазначити Конференцію міністрів транспорту, яка є німецьким органом найвищого рівня, що складається з міністрів транспорту федеральних земель і зазвичай відбувається двічі на рік (весна/осінь).

Завданнями Конференції є обмін інформацією та досвідом, обговорення питань транспортної політики щодо відносин між федеральними землями та/або відносин між федеральними землями та федеральним урядом, встановлення спільної політики в межах компетенції Федеральних земель або по відношенню до Федерального уряду у формі рішень (обов'язкових для Федеральних земель у разі одностайності) [262].

У контексті здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування важливо також виокремити Службу придорожньої інспекції Федерального управління логістики та мобільності Німеччини, яка проводить перевірки понад 500 000 вантажівок і автобусів на рік. Служба робить важливий внесок у підвищення безпеки дорожнього руху та захисту навколишнього середовища, а також у захист ринкових правил у сфері автомобільного транспорту, зокрема в рамках перевірок на дорогах Служба перевіряє наступне: наявність відповідних документів, необхідних згідно з Законом про автомобільні перевезення вантажів; правильне використання тахографів і дотримання режиму водіння та відпочинку; спеціальні правила проживання та законодавства про соціальне забезпечення; дотримання допустимих розмірів, навантажень на вісь і загальної маси, а також кріплення вантажу та технічного стану автомобілів і причепів, а також автопоїздів; дотримання правил перевезення небезпечних вантажів; дотримання правил утилізації відходів; дотримання допустимих рівнів шуму та забруднюючих речовин у вихлопних газах; справний технічний стан автотранспорту, що використовується для перевезення вантажів; дотримання заборони на керування автомобілем у неділю та святкові дні (щодо окремих категорій транспорту) [263].

У США управління транспортом та формування державної політики у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування покладається на Міністерство транспорту США, місією якого є створення провідної в світі транспортної

системи, яка обслуговує американський народ і економіку шляхом безпечного, ефективного, стійкого та справедливого переміщення людей і товарів. Цінності Міністерства представляють керівні принципи, які є основою функціонування Департаменту та визначення його підходів до роботи. Наші цінності лежать в основі нашого стратегічного підходу до досягнення нашої місії. Вони керують тим, як ми працюємо з партнерами та як ставимося один до одного. У служінні громадськості ми прагнемо відповідати цим цінностям у всьому, що робимо. Основними пріоритетами Міністерства є забезпечення безпеки подорожуючих, підвищення їх мобільності та сприяння економічному зростанню транспортної системи країни. У Міністерстві працює майже 55 000 людей по всій країні: в офісі міністра транспорту і його операційних адміністраціях і бюро, кожне з яких має власну структуру управління та організаційну структуру [264].

До числа операційних адміністрацій Міністерства транспорту США віднесено:

- Офіс секретаря, який контролює формування національної транспортної політики та сприяє змішаним перевезенням. Інші обов'язки охоплюють переговори та виконання міжнародних транспортних угод, забезпечення придатності авіакомпаній США, забезпечення дотримання правил захисту прав споживачів авіакомпаній, видання правил щодо запобігання зловживанню алкоголем і незаконними наркотиками водіями і розробку транспортного законодавства [264];

- Національне управління безпеки дорожнього руху, яке відповідає за зниження смертності, травм і економічних втрат у результаті ДТП. Управління встановлює та забезпечує дотримання стандартів безпеки для транспортних засобів та обладнання, а шляхом надання грантів державним і місцевим органам влади дозволяє їм проводити ефективні місцеві програми безпеки на дорогах. Управління розслідує дефекти безпеки в автомобілях, встановлює та забезпечує дотримання стандартів економії палива, допомагає штатам і місцевим громадам зменшити загрози від п'яних водіїв, заохочує

використання ременів безпеки, дитячих сидінь безпеки та подушок безпеки, розслідує шахрайство з одометром, встановлює та надає громадянам інформацію про безпеку транспортних засобів [264];

– Федеральне управління автомобільних доріг координує програми автомобільного транспорту у співпраці зі штатами та іншими партнерами для підвищення безпеки країни, економічної життєздатності, якості життя та навколишнього середовища. Основні напрямки програми включають Програму федеральної допомоги автомагістралям, яка надає федеральну фінансову допомогу штатам для будівництва та вдосконалення національної системи автомобільних доріг, міських і сільських доріг і мостів. Ця програма передбачає кошти на загальне покращення та розвиток безпечних автошляхів і доріг [264];

– Федеральне управління з безпеки автомобільних перевезень сприяє: забезпеченню безпеки в роботі автоперевізників шляхом контролю за суворим дотриманням правил безпеки перевізниками та водіями комерційних автомобілів; удосконаленню інформаційних систем безпеки та технологій комерційних автомобілів; посиленню обладнання комерційних автотранспортних засобів та стандартів експлуатації; підвищенню обізнаності щодо безпеки [264];

– Федеральна адміністрація транзиту, яка допомагає в розробці систем громадського транспорту для міст і громад по всій країні. Завдяки своїм грантовим програмам адміністрація допомагає планувати, будувати та експлуатувати системи транзиту з урахуванням зручності, вартості та доступності. Хоча автобуси та залізничні транспортні засоби є найпоширенішим видом громадського транспорту, інші види включають приміські пороми, тролейбуси, похилі залізниці, метро та транспортні засоби для перевезення людей з особливими потребами. Надаючи фінансову, технічну допомогу та допомогу в плануванні, агентство забезпечує керівництво та формування ресурсної бази для безпечних і технологічно

просунутих систем місцевого громадського транспорту, одночасно допомагаючи в розвитку місцевого та регіонального трафіку [264].

Окремі дослідники, зокрема і А. О. Чанцева, аналізуючи досвід діяльності патрульної поліції США із забезпечення безпеки на транспорті, виокремлюють такі його характерні риси: «розвинена система автоматизованого контролю швидкості. В багатьох містах США використовують системи електронного контролю швидкості, що дозволяють автоматично фотографувати автомобілі, що порушують правила швидкості; систематична профілактична діяльність. Патрульні поліцейські в США проводять багато профілактичної діяльності, наприклад, зустрічі з учнями шкіл, щоб навчити їх правилам дорожнього руху та попередити можливі порушення; у США багато уваги приділяється здійсненню аналізу статистичних даних. Поліція США веде детальну статистику про аварії та порушення правил дорожнього руху, що дозволяє зрозуміти причини інцидентів та вжити заходів щодо їх попередження; постійне підвищення кваліфікації патрульних поліцейських. Патрульні в США проходять регулярне навчання та підвищення кваліфікації з питань безпеки дорожнього руху та способів запобігання порушенням; активна співпраця з громадськістю. До прикладу, добровольці можуть допомагати поліції з контролю за порушеннями правил дорожнього руху, а також сприяти виявленню інших проблем, пов'язаних з безпекою на дорогах. Також в США дуже популярна програма «Сусід-до-сусіда» (Neighborhood Watch), яка дозволяє мешканцям кварталу співпрацювати з місцевою поліцією для запобігання злочинності та порушень правил дорожнього руху» [218, с. 135–136].

Досліджуючи досвід Великої Британії, варто зазначити, що у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування центральним суб'єктом постає Міністерство транспорту, яке відповідає за: реалізацію політики, керівництво та фінансування місцевих органів влади Англії з метою допомоги їм в

управлінні та утриманні власної мережі доріг, покращенні пасажирських і вантажних перевезень та розробці нових основних транспортних схем; інвестування, обслуговування та експлуатацію близько 4300 миль мережі автострад і магістральних доріг в Англії; покращення англійських автобусних послуг шляхом фінансування та регулювання; сприяння розвитку транспорту з меншим вмістом вуглецю, включно з їздою на велосипеді та умов для руху пішоходів; заохочення використання нових технологій, таких як розумний продаж квитків і транспортні засоби з низьким вмістом вуглецю; підтримання високих стандартів безпеки та безпеки на транспорті [265].

K. Parnell, N. Stanton, K. Plant звертають увагу на те, що англійське законодавство у сфері автомобільного транспорту спрямоване на контроль за безпекою на дорогах. Незважаючи на це, критичною проблемою, що впливає на безпеку дорожнього руху, є відволікання водія. Хоча це погано визначено, відволікання є важливою проблемою безпеки дорожнього руху, яка частково спричинена поширенням технологій у транспортних засобах. Науковець звертає увагу на необхідність розмежування в законі використання портативних мобільних телефонів, пристроїв, використання яких зазвичай заборонено водіями в усьому світі, та використанням інших технологічних пристроїв, на які поширюються більш загальні закони щодо «необережності» та/або «небезпечної поведінки» [266, с. 1].

Водночас, на переконання вітчизняних дослідників досліджуваної проблематики, окремим суб'єктом державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування Великої Британії виступає патрульна поліція (англ. Police Patrol) яка «забезпечує порядок і безпеку на вулицях країни, зокрема, контролює дорожній рух і бореться з порушеннями правил дорожнього руху. Головною метою роботи патрульної поліції є забезпечення безпеки дорожнього руху, запобігання вчиненню злочинів на дорозі, а також надання допомоги учасникам дорожнього руху, які потрапили в аварії або потребують допомоги через

поломку автомобіля. Поліцейські патрулюють вулиці відповідно до встановленого графіку та на основі аналізу статистики порушень дорожнього руху. Вони виступають не тільки як реагуюча сторона, а й займаються проактивною роботою, пропонуючи різноманітні рішення, які допомагають зменшити кількість порушень. Поліцейські патрулюють на автомобілях та мотоциклах, використовують різні методи боротьби з порушниками, такі як штрафи, конфіскація автомобілів, арешт водіїв та інші» [218, с. 136–137].

Відповідно до даних, оприлюднених на офіційному сайті Комітету регіонів, консультативного органу Європейського Союзу, у Франції у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування центральний уряд відповідає за: загальне законодавство; розробку та реалізацію транспортної політики у співпраці з місцевими органами влади (децентралізоване та договірне планування); нормування стандартів; розробку інформації про транспортну систему; дослідження, спрямовані на сприяння цілям транспортної системи; планування міського транспорту (у співпраці з місцевими органами влади); створення та управління громадським транспортом (у співпраці з місцевими органами влади); національну систему доріг, включаючи як шосе, так і національні дороги [267].

Регіональна влада Франції у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування відповідальна за: розробку регіональної схеми інфраструктури та транспорту (у співпраці з державою); регіональні транспортні плани (заміські транспортні послуги, регіональні залізниці, за винятком Іль-де-Франс); шкільний транспорт; виконання більших проєктів, що фінансуються державними органами через договір планування між державою та регіоном, у якому держава та регіон зобов'язуються багаторічно фінансувати великі транспортні проєкти [267].

Відомчі органи у свою чергу організовують: пасажирські перевезення між містами, відомчими дорогами, а на муніципальні органи покладається

управління шкільним транспортом (за делегуванням); міські пасажирські перевезення; місцеві дороги [267].

Водночас у контексті аналізу досвіду Франції вважаємо доречним окремо виділити Французьке агентство з фінансування транспортної інфраструктури (Agence de financement des infrastructures de transport de France, The French transport infrastructure financing agency (AFIT France)), яке є національним державним органом, місія якого полягає в тому, щоб від імені держави сприяти фінансуванню великих проєктів транспортної інфраструктури та мобільності, дотримуючись при цьому Цілей сталого розвитку та згідно з урядовими вказівками. Агентство відповідає як за національні, так і за міжнародні проєкти, що передбачені договорами державного регіонального планування. Агентство має власні ресурси близько 4 мільярдів євро на рік. Агентство фінансує інфраструктурні проєкти, які розглядаються або на основі державного проєктного контракту, або шляхом концесії, або як договори державно-приватного партнерства [268].

У контексті дієвого планування державної політики із здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування вартий уваги досвід Естонії. Так, Програма безпеки дорожнього руху 2016–2025 є продовженням першої Естонської національної програми безпеки дорожнього руху на 2003–2015 роки. Її було складено як базову програму (розрахована на 10 років) Національного плану розвитку транспорту на 2014–2020 роки. Згідно з Програмою смерть або травмування будь-яких людей під час дорожнього руху неприйнятні. При прийнятті рішень щодо системи дорожнього руху метою на всіх рівнях є забезпечення максимальної безпеки дорожнього руху. Основою для цього має стати філософський підхід до безпеки дорожнього руху – Vision Zero, який не є метою Програми безпеки дорожнього руху, натомість це, насамперед, стратегічна основа у способі мислення щодо безпеки дорожнього руху, а також висновки та дії, що впливають із цього. Для досягнення цілей безпеки дорожнього руху увага приділяється трьом основним сферам, які впливають

на безпеку дорожнього руху. Сфера «Відповідальний учасник дорожнього руху, який усвідомлює небезпеку» фокусується на формуванні обережної поведінки на дорозі та ставлення, яке цінує безпеку всіх учасників дорожнього руху. Поле «Безпечне довкілля» охоплює безпечніший та ефективніший рух транспорту, який є соціально прийнятним, екологічно чистим і враховує особливості руху в різні пори року. Поле «Безпечний транспортний засіб» фокусується на використанні більш безпечних транспортних засобів у русі [269].

Важливо також зазначити, що у складі Департаменту транспорту Естонії функціонує окреме Управління профілактики, який надає інформацію, консультації, поширює навчальні та інформаційні матеріали; протягом року організовує профілактичні кампанії на різні теми безпеки дорожнього руху, щоб підвищити знання учасників дорожнього руху та сформувати їх ставлення, звички безпеки та поведінку. Проблемні теми включають перевищення швидкості, керування автомобілем у стані алкогольного сп'яніння, водіння в неконтрольованому стані, засоби безпеки, світловідбивачі та інші засоби, що роблять вас помітними, а також проблему виснаження водія [270].

Аналіз досвіду Польщі у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування охоплює діяльність декількох профільних суб'єктів. Так, Міністерство інфраструктури у даній сфері відповідає за автостради та національні дороги (*drogi krajowe*); автомобільний транспорт. Національна рада безпеки дорожнього руху (*Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*) відповідає за: рекомендації щодо підвищення безпеки дорожнього руху; проведення програм з підвищення безпеки дорожнього руху; надання висновків щодо нормативно-правових актів з питань безпеки дорожнього руху; міжнародне співробітництво; співпрацю з громадськими організаціями. Генеральна дирекція національних доріг і автострад (*Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – GDDKiA*) відповідає за: управління національними дорогами та

рухом; виконання державного бюджету; реалізацію національної транспортної політики щодо системи доріг; збір даних та видачу звітів; контроль за підготовкою дорожньої інфраструктури; видачу дозволів на одноразовий проїзд спецтранспорту з обмеженням у часі та маршруті; міжнародне співробітництво; співпрацю з органами місцевого самоврядування щодо розширення та утримання дорожньої інфраструктури; координацію будівництва та/або експлуатації платних автомагістралей [271].

Польські регіони відповідальні за: регіональні дороги (drogi wojewódzkie); регіональний громадський транспорт; регіональні відділення Генеральної дирекції національних доріг і автострад (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – GDDKiA); ведення реєстру державних іспитів з водіння; створення та нагляд за регіональними центрами дорожнього руху (Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego), включно з наглядом за державними іспитами з водіння [271].

Повітова влада відповідає за: дороги повітового рівня (drogi powiatowe), їх будівництво та обслуговування; громадський транспорт у повіті; ведення реєстру центрів підготовки водіїв (ośrodki szkolenia kierowców); ведення реєстру підприємств, які мають пункти техогляду (stacje kontroli pojazdów) та нагляд за станціями техогляду; видачу ліцензій на здійснення автомобільних перевезень [271].

До предмету відання місцевої влади належать: місцеві дороги (drogi gminne), вулиці, мости, площі; організація дорожнього руху; міський громадський транспорт; видача ліцензій на таксі; видача дозволів на автомобільний транспорт в межах муніципалітету; перевірка водіїв щодо місцевої топографії, якщо муніципальна рада запровадила таку процедуру (стосується лише муніципалітетів з населенням понад 100 000); місцеві відділення Генеральної дирекції національних доріг і автомагістралей (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – GDDKiA), які виконують загальнодержавні завдання та підпорядковані регіональним відділенням [271].

Водночас повноваженнями із здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування наділена патрульна поліція Польщі, яка, на думку окремих вітчизняних дослідників, «має розгалужену систему підрозділів та підрозділів спеціального призначення, які здійснюють патрулювання на дорогах та місцях масового скупчення людей. Вони використовують різні технічні засоби, включаючи автомобілі, мотоцикли, велосипеди та камери відеоспостереження. Основними завданнями патрульної поліції в цій сфері є:

1. Проведення патрулювання доріг для виявлення порушень правил дорожнього руху.
2. Контроль швидкості руху транспорту та дотримання інших правил дорожнього руху.
3. Проведення інформаційно-профілактичної роботи серед учасників дорожнього руху з метою попередження порушень правил дорожнього руху та підвищення їх свідомості щодо безпеки.
4. Виявлення та переслідування порушників правил дорожнього руху.
5. Здійснення допомоги учасникам дорожнього руху в разі ДТП та інших аварійних ситуацій.
6. Розроблення та впровадження програм та проектів з підвищення безпеки дорожнього руху.

Серед позитивних моментів досвіду цієї країни слід виділити наступні: 1) існування системи «Безпечна школа» – програма, яка пропонує навчальні заклади для співпраці з поліцією в галузі навчання дітей та молоді правилам безпеки на дорозі; 2) розгорнутий контроль дорожнього руху – поліція Польщі має добре розвинену систему контролю дорожнього руху, включаючи постійний моніторинг швидкості, контроль за напругою та алкогольним сп'янінням, що дозволяє забезпечувати безпеку на дорогах» [218, с. 144–145].

Водночас у Латвії на центральний уряд покладається: загальна відповідальність за формування політики у сфері транспорту; рух і автомобільний транспорт; управління, фінансова база та організація громадського транспорту на регіональних маршрутах міжміського значення маршрутної мережі; розробка правових актів ЄС, визначення та захист інтересів Латвії, єдина система квитків у громадському транспорті [272].

Регіональна влада відповідає за: громадський транспорт; управління регіональними маршрутами та регіональним громадським транспортом; внесення проєктів рішень щодо створення або вдосконалення регіонального маршруту (маршрутної мережі) місцевого значення; контроль за фінансовими ресурсами, що виділяються на громадський транспорт з державного бюджету та бюджету місцевого самоврядування; координацію з місцевими та національними адміністраціями [272].

Місцева ж влада Латвії відповідальна за: будівництво зупинок громадського транспорту та утримання інфраструктури; управління фінансами та організацію громадського транспорту на маршрутах у містах; координацію з громадським транспортом регіонального та національного рівня; будівництво, реконструкцію та утримання місцевих вулиць, доріг і скверів; освітлення місцевих вулиць, скверів та інших територій загального користування [272].

Латвійські науковці звертають увагу на важливість інформації в ході управління транспортними потоками, у тому числі й нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Так, на переконання дослідників, інформаційні системи дозволяють опрацьовувати та використовувати управлінську інформацію в статичному та динамічному режимах – визначення та конкретизація нормативних актів, інституційної структури, фінансування, проходження та виконання завдань тощо. Аналіз інформації з різних аспектів, перевірка її узгодженості та прийняття відповідних рішень на основі інформаційних систем мінімізує загрози для нормального функціонування та розвитку країни. Складність інформаційної моделі вимагає відповідного рівня ІТ-підтримки, ІТ-інструментів, орієнтованих на використання неспеціалістами ІТ (державними службовцями) [273, с. 83].

Ще однією країною світу, що демонструє стрімкий розвиток у сфері управління транспортними потоками, забезпечення їх безпечності та безперебійності, є Китай (Китайська Народна Республіка). Швидка

автомобілізація Китаю призвела до значних проблем у сфері безпеки дорожнього руху. Китайські дослідники зазначають, що кількість іноземців, які в'їжджають до Китаю, зросла в 2,4 рази за досліджуваний період, з 10,16 мільйона в 2000 році до 24,33 мільйона в 2008 році. При цьому лише з 2000 по 2008 рік кількість смертельних випадків на дорогах серед іноземців також зросла в 2,5 рази, включаючи 49 повідомлень про летальні випадки у 2008 році [274, с. 521].

Щодо суб'єктів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, то основним таким суб'єктом виступає Міністерство транспорту Китайської Народної Республіки, який є виконавчим органом при Державній раді, відповідальним за автомобільний, водний і повітряний транспорт. У підпорядкуванні Міністерства транспорту є 10 функціональних підрозділів, які мають на меті створити зручну, безперебійну, ефективну, безпечну та інтегровану транспортну систему. До кола основних обов'язків Міністерства належать: формулювання та впровадження планів розвитку, політики та стандартів для галузей автомобільного, водного та повітряного транспорту; планування та координація роботи, пов'язаної з інтегрованою транспортною системою; сприяння сполученню різних видів транспорту; оптимізація схеми транспортування [275].

Китайські дослідники у своїх роботах торкаються різноманітних сфер впровадження інформаційних технологій у транспорті, а також певних світоглядних, культурних, морально-етичних аспектів публічної служби. Так, D. Huang, D. Tang, K. Chow стоять на тому, що сучасні дослідження державного управління Гонконгу не охоплюють трьох нових криз адміністративної системи – кризи посередності, державної служби та метаполітики. Аналіз показує, що, працюючи в парадоксальному контексті, публічним службовцям важко максимізувати свій внесок. Під тиском дилеми «прагнути до досконалості чи дотримуватися краси» багато хто обирає останнє. Таким чином, загальна ефективність багатьох державних установ і

державних службовців Гонконгу є неприйнятною. По-друге, через відсутність політичної теорії, яка б по-новому визначила відносини між політичною системою та соціально-економічною системою, а отже, і місію державної служби, багатьом державним службовцям бракує відданості публічній службі. І, по-третє, уряд переформулював свою метаполітику таким чином, що існує ймовірність перевантаження системи, що робить ймовірним непідпорядкування громадян [276, с. 1397].

Таким чином, вивчення зарубіжного досвіду щодо здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування є надзвичайно важливим задля подальшого втілення у вітчизняному законодавстві тих нормативних положень, що зумовлюють соціально- економічний розвиток та дотримання високих стандартів безпеки на транспорті. Як зазначає І. Бондаренко, «процес реформування правової системи України, яка формувалася ще за радянських часів, повинен відбуватися з урахуванням зовнішніх політичних орієнтирів України, а саме вступу її в Раду Європи, що вимагає імплементації норм і стандартів останньої в законодавство України, і прагнення приєднатися до Європейського Союзу, що, у свою чергу, обумовлює процес гармонізації законодавства України і законодавства ЄС [277, с. 63–64].

Підбиваючи підсумок даного підрозділу дисертаційного дослідження, слід зазначити, що в більшості провідних держав світу функціонують досить ефективні системи державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Не випадково у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року як стратегічний пріоритет зазначене вдосконалення державної системи управління безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів.

У дослідженні акцентовано увагу на важливій ролі міждержавних утворень у забезпеченні транспортної безпеки, адже саме уніфікація відповідних стандартів і правил дозволяє зменшити кількість відповідних порушень у разі переміщення на автомобільному транспорті територією

іншої країни, що є досить поширеним явищем у сучасному глобалізованому та динамічному просторі. Акцентуємо увагу на необхідності вдосконалення напрямку безпеки на автомобільному транспорті загального користування в ході співпраці країн-учасниць Східного партнерства Європейського Союзу, розробки відповідних напрямків міжнародного співробітництва та спільних проєктів, у тому числі наукових ініціатив та програм задля налагодження спільних досліджень проблем транспортної безпеки, надання грантів та стипендій для підтримки дослідницьких проєктів.

На основі розгляду популярної у США програма «Сусід-до-сусіда» (Neighborhood Watch), яка дозволяє мешканцям кварталу співпрацювати з місцевою поліцією для запобігання порушенням правил дорожнього руху, у вітчизняних реаліях вбачається доцільною реалізація все нових соціальних ініціатив, спрямованих на взаємодію поліції з населенням на засадах партнерства, у тому числі просвітницького характеру, а також спільних проєктів із розроблення відповідних мобільних додатків, які б забезпечили оперативне та безперебійне інформування поліції про зафіксовані активними громадянами порушення.

На основі діяльності поліції Великої Британії у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування рекомендовано у практиці функціонування органів і підрозділів Національної поліції України втілювати проактивний підхід, який може охоплювати пропозиції щодо вдосконалення різноманітних питань, що впливають на транспортну безпеку, висвітлення даних пропозицій в межах зустрічей з населенням, нарад за участю керівництва центрального та місцевого рівнів, наукових конференцій та круглих столів спільно з вітчизняними науковцями та практиками.

Водночас у контексті аналізу досвіду Франції вважаємо доречним функціонування в Україні органу подібного до Французького агентства з фінансування транспортної інфраструктури, яке є національним державним органом, місія якого полягає в тому, щоб від імені держави сприяти

фінансуванню великих проєктів транспортної інфраструктури та мобільності, дотримуючись при цьому Цілей сталого розвитку.

Досвід Естонії дозволяє зробити висновок про важливість функціонування у межах Державної служби України з безпеки на транспорті відповідних управлінь (відділів, секторів) профілактики, які надавали б інформацію, консультації, поширювали навчальні та інформаційні матеріали, організовували профілактичні кампанії на різні теми безпеки дорожнього руху.

Дослідження повноважень патрульної поліції Польщі дозволяє зробити висновок про доречність запозичення окремих заходів у межах польської програми «Безпечна школа», яка орієнтована на навчання дітей та молоді правилам безпеки на дорозі. Подібний польський досвід може бути також використаний у ході підготовки та подальшого несення служби офіцерами освітнього середовища в Україні.

На основі досвіду Китаю наголошено на необхідності впровадження в Україні інформаційних технологій у транспорті, а також певних світоглядних, культурних, морально-етичних аспектів публічної служби, які охоплюють три нові кризи адміністративної системи – кризи посередності, державної служби та метаполітики.

3.2. Перспективні напрямки вдосконалення адміністративного законодавства, яке регламентує здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування

В основі вирішення проблем у сфері здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування лежить вдосконалення відповідного адміністративного законодавства, яке закладає світоглядні, ідеологічні, морально-етичні,

політичні, соціально-економічні основи для подальшого організаційно-управлінського втілення нормативних приписів.

Щодо сутності категорії «вдосконалення», то І. М. Ананко тлумачить її крізь призму впливу на процес, об'єкт, систему для переведення їх з одного стану в інший, більш кращий порівняно з попереднім, відповідно до встановлених цілей [278, с. 136]. Щодо цілей, на які звертає увагу науковець, то очевидно, що останні у межах держави мають знаходити своє втілення у конституційних приписах, нормативно-правових актах, відомчих наказах, посадових інструкціях. Водночас варто бути свідомими того, що подібні цілі проголошені також і на міжнародному рівні, зокрема у 17 Цілях сталого розвитку ООН. Так, ці Глобальні Цілі покликані збалансовувати розвиток усіх без виключення напрямків людської діяльності з урахуванням критично важливих для всього людства проблем.

Водночас у вітчизняному законодавстві знаходять своє втілення як глобальні (стратегічні) цілі, так і приписи щодо регулювання щоденного функціонування всього державного апарату. Саме на цьому моменті ми і підходимо до необхідності осмислення сутності адміністративного законодавства. О. О. Томкіна зазначає, що при визначенні поняття «адміністративне законодавство слід «по-перше, керуватися насамперед обсягом цього поняття, даним в нормативно-правових актах (їх положеннях), які стосуються регулювання адміністративно-правової сфери; по-друге, поняття «адміністративне законодавство» включає в себе як законодавчі акти, так і підзаконні нормативно-правові акти, в яких встановлюються адміністративно-правові норми; по-третє, нормативно-правові акти Кабінету Міністрів України, у яких встановлені адміністративно-правові норми, включаються до системи адміністративного законодавства, якщо такі акти віднесені законодавцем до цієї системи та (або) регулювання цих сфер входить до компетенції Кабінету Міністрів України [279, с. 60–61].

Але варто розуміти, що законодавство не може бути досконалим у світі, що постійно змінюється, де в ході науково-технічного розвитку

виникають, з одного боку, нові явища і процеси, спеціальності і професії, здобутки та винаходи, а з іншого – прогалини, проблеми та суперечності. Так, В. Марчук акцентує увагу на тому, що прогалину законодавстві доречно розуміти як «відсутність закону, законодавчих норм, що регулювали б певні ситуації, з якими стикається практика і навіть більше – правозастосовна практика, за умови, що подібні ситуації потребують правового, а не будь-якого іншого регулювання» [280]. С. Погребняк також звертає увагу на те, що «від прогалин у законодавстві слід відрізнити відсутність приписів щодо тих суспільних відносин, які знаходяться поза сферою правового регулювання» [281].

На усунення прогалин у законодавстві спрямована нормотворча діяльність як «особлива форма діяльності компетентних суб'єктів нормотворчості з підготовки, розробки, прийняття та офіційного оприлюднення норм права, яка заснована на пізнанні об'єктивних соціальних потреб та інтересів суспільства» [282]. На наше глибоке переконання, у контексті визначення об'єктивних соціальних потреб та інтересів доречно звернутися до аналізу зацікавлених сторін, який, як зазначають D. Susniene та P. Vanagas, включає ідентифікацію та визначення пріоритетів зацікавлених сторін, розуміння та узгодження їхніх потреб та інтересів, а також інтеграцію потреб зацікавлених сторін у плани ефективності організації. Зацікавлені сторони можуть бути внутрішніми або зовнішніми. Вони поділяють спільний ризик, можливість отримання вигоди або зазнання втрат чи шкоди в результаті діяльності організації [283, с. 24].

Так, у світлі стрімкої глобалізації, впровадження у повсякденну діяльність інформаційних технологій коло потреб та інтересів зацікавлених сторін постійно розширюється. Цікавою у цьому контексті є думка О. М. Музичука, який зазначає, що «нормативне визначення адміністративних процедур реалізації усіх можливих форм контролю неможливе з наступних підстав: 1) форми контролю дуже різноманітні, у т. ч. ті, що реалізуються у короткий проміжок часу й не передбачають їх підготовки, планування, вибору

методів контролю тощо; 2) необхідність застосування тієї чи іншої форми контролю може виникнути спонтанно, що також унеможливорює її підготовку та планування; 3) результати переважної більшості контрольних заходів не мають чітко встановленої юридичної форми зовнішнього вираження (акту, висновку тощо)» [284, с. 238–239].

Варто зауважити, що питання вдосконалення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування знайшло своє закріплення на нормативно-правовому рівні у низці документів стратегічного характеру.

Так, у Рекомендаціях парламентських слухань на тему «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху» від 13.04.2016 місцевим органам виконавчої влади та органам місцевого самоврядування було, зокрема, запропоновано «1) розробити, затвердити та забезпечити реалізацію місцевих програм розвитку дорожнього руху та його безпеки, передбачивши необхідність посилення нагляду та контролю за дотриманням законодавства про дорожній рух та його безпеку, зокрема шляхом утворення структурних підрозділів, відповідальних за безпеку дорожнього руху; 2) під час формування та затвердження місцевих бюджетів передбачати кошти на реалізацію програм розвитку дорожнього руху та його безпеки, посилювати співпрацю з недержавними організаціями та фондами, у тому числі з міжнародними, що опікуються питаннями безпеки, комфорту та культури дорожнього руху; 3) забезпечити постійний моніторинг та громадський контроль за виконанням заходів з реалізації програм розвитку дорожнього руху та його безпеки у відповідних територіальних громадах, налагодити обмін досвідом у цій сфері між територіальними громадами» [285].

Також неможливо оминати увагою «Стратегію національної безпеки України», яка була затверджена Указом Президента України від 14.09.2020 р. № 392/2020. Відповідно до вказаного нормативно-правового акту «пріоритетами національних інтересів України та забезпечення національної

безпеки є: відстоювання незалежності і державного суверенітету; відновлення територіальної цілісності у межах міжнародно визнаного державного кордону України; суспільний розвиток, насамперед розвиток людського капіталу; захист прав, свобод і законних інтересів громадян України; європейська і євроатлантична інтеграція. Для гарантування достатку й безпеки громадян потрібні ресурси, які при залученні та ефективному використанні зовнішніх джерел можуть забезпечити стале і динамічне економічне зростання. Для цього необхідно: створити сприятливі, зокрема фінансові умови, для розвитку науки, забезпечити розбудову науково-дослідницької інфраструктури, а також ефективну взаємодію вчених із державним і приватним сектором, стимулювати інновації та запроваджувати новітні технології, зокрема у сферах безпеки та оборони, охорони здоров'я, промисловості, енергетиці, машинобудуванні, сільському господарстві, будівництві та інфраструктурі, спорті, в інформаційній та телекомунікаційній сферах; модернізувати транспортну інфраструктуру – дороги, залізниці, трубопроводи, аеропорти, морські і річкові порти тощо, у тому числі через механізми державно-приватного партнерства, сприяти зростанню продуктивності праці в економіці» [286]. У сучасних реаліях існування людства підвищення транспортної безпеки постає невід'ємною складовою суспільного розвитку та розвитку людського капіталу, адже транспорт є важливою частиною життєдіяльності сучасної людини, забезпечуючи її мобільність та безперервність.

Ще одним документом, у якому втілене стратегічне бачення вдосконалення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, є Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, метою якої є «зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 % до 2024 року, зниження ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного

травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення» [287].

Варто зазначити, що вітчизняні та зарубіжні науковці неодноразово приділяли свою увагу проблемним аспектам нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

О. Л. Хитра, аналізуючи загальні проблеми у сфері державного нагляду (контролю), до кола останніх відносить: «неоптимізований обсяг контрольно-наглядових функцій органів державного нагляду (контролю) стосовно певних видів господарської діяльності, що призводить до дублювання повноважень та подвійного навантаження на суб'єкти господарювання; сконцентрованість діяльності органів державного нагляду (контролю) на виявленні порушень та застосуванні санкцій; відсутність адекватного співвідношення норм законодавчих актів, які стосуються здійснення державного нагляду (контролю) у господарській сфері, з положеннями Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності»; відсутність системи оцінки ефективності державного нагляду (контролю); відсутність ефективного механізму притягнення до відповідальності посадових (службових) осіб, уповноважених здійснювати державний нагляд (контроль), та компенсації суб'єктам господарювання завданої шкоди внаслідок неправомірних та/або протиправних дій таких осіб; відсутність єдиного підходу до вжиття заходів реагування на правопорушення, встановлених після проведення державного нагляду (контролю), та недостатня визначеність критеріїв вжиття таких заходів за адміністративним рішенням органу державного нагляду (контролю), а також умов, за яких заходи реагування мають бути вжиті виключно за рішенням суду на підставі звернення відповідного органу з повноваженнями, встановленими законом» [288].

У свою чергу І. І. Солонецький вважає, що «підвищення ефективності контрольно-наглядової діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього

руху в Україні передбачає реалізацію низки правових та організаційних заходів за такими основними напрямками, як: узгодження чинного законодавства у даній сфері, усунення протиріч та термінологічної невизначеності у нормах законів та підзаконних актів; удосконалення форм і методів державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів у даній сфері; побудови чіткої системи суб'єктів державного контролю за забезпеченням безпеки дорожнього руху, уникнення дублювання повноважень та забезпечення розподілу функцій між державними органами щодо державного контролю у даній сфері, формування ефективної системи їх взаємодії та координації; удосконалення заходів контролю за дотриманням усіма учасниками правил дорожнього руху з метою профілактики дорожньо-транспортного травматизму; посилення контролю за підготовкою, перепідготовкою і підвищенням кваліфікації водіїв транспортних засобів; посилення державного нагляду (контролю) за якістю надання транспортних послуг з перевезення пасажирів; підвищення рівня матеріально-технічного забезпечення контрольно-наглядової діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні; посилення ролі та розвиток механізмів громадського контролю забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» [289, с. 180–181].

С. О. Віннік у контексті вдосконалення адміністративного законодавства, яке регламентує здійснення контролю та нагляду за підприємницькою діяльністю, вважає доречним «детально підійти до визначення адміністративно-правового статусу суб'єктів нагляду і контролю. Адже на сьогоднішній день наявність великої кількості контрольно-наглядових органів призводить до того, що їх статус ще й досі залишається невизначеним, що також призводить до дублювання компетенцій; слід розробити та прийняти «Типове положення про здійснення внутрішнього нагляду і контролю суб'єктами господарювання». Даний нормативно-правовий акт повинен підняти культуру проведення внутрішнього контролю,

створити умови, за яких суб'єкти підприємницької діяльності будуть більш відповідально підходити до дотримання норм чинного законодавства; прийняти окреме положення «Про порядок взаємодії суб'єктів нагляду і контролю за господарською діяльністю». За його допомогою вбачається можливим розподілити компетенцію, а також координувати діяльність відповідних органів [290].

А. О. Чанцева розглядає вдосконалення адміністративно-правового регулювання транспортної безпеки крізь призму розроблення нової «Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2030 року». Дослідниця переконана, що у «вказаному нормативному документі необхідно більше уваги приділити покращенню діяльності всіх суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, а особливо патрульної поліції України; вдосконалити механізми виявлення порушень дорожнього руху та забезпечення їх ефективного припинення. Наприклад, використання сучасних технологій та інструментів, таких як відеокамери, радары, системи розпізнавання номерних знаків, що дозволять збільшити ефективність роботи патрульної поліції. Окрім того, слід розширити перелік підстав зупинки транспортних засобів, визначених у ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію»; посилити юридичну відповідальність за порушення правил дорожнього руху. Адже санкції за деякі правопорушення, зокрема вчинені у стані алкогольного сп'яніння, є недостатніми, а відповідно, не виконують превентивну функцію; необхідним є забезпечення відкритості та доступності інформації про діяльність патрульної поліції, її результати та розкриття злочинів, в тому числі через використання сучасних інформаційних технологій. Зазначене, в свою чергу, підвищить загальну престижність роботи в патрульній поліції та збільшить рівень довіри населення до цього органу [218, с. 132–133].

У контексті вдосконалення адміністративного законодавства, яке регламентує здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, В. П. Тимощук

наголошує на тому, що «очевидною є необхідність залучення громадськості до підготовки нормативних актів і покладання на органи влади відповідних обов'язків щодо інформування про початок процедури підготовки нормативного акта, щодо оприлюднення проекту нормативного акта, щодо повідомлення про право громадян подавати свої пропозиції та зауваження тощо» [291, с. 20].

Вдосконалення антикорупційного законодавства також має вагоме значення для державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Так, як зазначає К. В. Воронезський, «вдосконалення антикорупційного контролю має відбуватися в контексті двох аспектів. Першим етапом має бути подальше формування ефективних антикорупційних органів, які будуть повністю незалежними від усіх без виключення органів державної влади та/або посадових осіб. Другим етапом боротьби з корупцією має бути делегування частини антикорупційних функцій як органам місцевого самоврядування, так і безпосередньо громадам, що дозволить підвищити оперативність припинення та попередження корупційних правопорушень, а також пришвидшить взаємообмін інформацією, про такі правопорушення між органами влади на загальнодержавному рівні» [292].

Ми глибоко переконані, що будь-які організаційно-управлінські рішення та зміни у вітчизняному законодавстві не будуть ефективними до того моменту, поки не буде налагоджений ефективним механізм їх реалізації, основою чому слугує запобігання та протидія корупційним проявам. І в цьому аспекті важливим є закріплення на нормативно-правовому рівні нульової толерантності до корупційних проявів як невід'ємної складової контрольно-наглядової діяльності та етичної поведінки публічних службовців. Саме морально-етичний бік корупції постає наразі «terra incognita» для вітчизняної правової доктрини та нормотворчості. Саме тому ми вважаємо доцільним на рівні Національного агентства України з питань державної служби розробити оновлені етичні стандарти діяльності публічних

службовців, до кола яких включити і питання врегулювання конфлікту інтересів, і недекларування майна і активів, й інші проблемні питання в сфері антикорупційної діяльності, що наразі розглядаються законодавцем виключно крізь призму спеціальних суб'єктів запобігання та протидії корупції. Корупція має бути визнана проблемою не лише невідповідності євроінтеграційному баченню розвитку України, але й глибоко вкоріненим у національній ідентичності морально-етичним засадам публічної служби.

У світлі такого бачення окремі зарубіжні науковці доводять, що з погіршенням моральної аномії публічних службовців країни в усьому світі слід приділяти більше уваги формуванню професійної моральності публічних службовців. Після різноманітних спроб шлях законодавчого закріплення моралі публічних службовців стає дедалі поширенішим. Як структура та форма професійної моралі публічних службовців нормативне закріплення стало ефективним заходом для виконання регулятивних функцій моральності публічних службовців [293, с. 66].

Ми також вважаємо необхідним в оновлених етичних стандартах діяльності публічних службовців зазначити недопустимість порушення морально-етичних норм в ході здійснення державного нагляду (контролю). При цьому важливим у такому документі є максимально деталізувати, що входить до цих морально-етичних норм, що є дисципліною у публічній службі, якою має бути естетична культура публічного службовця, на чому має ґрунтуватися професійне спілкування та що є категорично неприйнятним у такому спілкуванні. На наше переконання, саме це є основою для подальшого вдосконалення адміністративного законодавства в сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування.

Ю. С. Коллер переконаний, що законодавчі зміни у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху мають бути спрямовані на те, щоб «посилити безпеку учасників дорожнього руху шляхом удосконалення та автоматизації контролю за дотриманням ними норм чинного законодавства; розширити можливості застосування сучасних засобів профілактики і попередження

порушень безпеки дорожнього руху; покращити координацію діяльності суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху; забезпечити сучасний рівень підготовки водіїв та фахівців з питань безпеки дорожнього руху; удосконалити контрольно-наглядову діяльність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; сприяти здійсненню комплексу наукових заходів, спрямованих на оптимізацію досліджень актуальних проблем безпеки дорожнього руху в Україні та ін.» [294, с. 389].

Поділяючи позицію науковця, ми переконані, що автоматизація нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, впровадження цифрових інновацій у даній сфері тісно пов'язані з удосконаленням адміністративного законодавства, яке регулює діяльність закладів вищої освіти в Україні, зокрема в частині організації наукової діяльності здобувачів освіти.

Так, окремі вітчизняні дослідники наголошують на тому, що наукова робота студентів-юристів є невід'ємною частиною навчального процесу у закладах вищої освіти. Дослідницькі навички є важливими для студентів-юристів з огляду на те, що у своїй професійній діяльності вони стикаються зі складними завданнями та питаннями, пов'язаними з необхідністю самостійно освоювати нові знання, знаходити аргументи, в тому числі наукові, та обґрунтовувати свою правову позицію. і викласти його в усній та/або письмовій формах. Основні методи наукової діяльності здобувачів освіти: опрацювання наукової літератури; анотація та/або рецензія на наукові статті; впровадження елементів дискусії; міні-дискусії; написання доповідей, рефератів, статей, курсових, кваліфікаційних робіт, реалізація проєктів та підготовка презентацій для демонстрації відповідних наукових результатів; участь у круглих столах; участь студентів в олімпіадах з правознавства, конкурсах, у тому числі на кращу студентську наукову роботу/проєкт [295, с. 389].

Ми вважаємо доречним у цьому контексті внесення змін до Закону України «Про наукову і науково-технічну діяльність» в частині визначення

прав здобувачів освіти, які займаються науковою діяльністю, заохочень, які можуть застосовуватися до них у разі наявності значних наукових здобутків. У сфері нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування саме наука покликана забезпечувати баланс між стрімкими змінами у транспорті та ефективною діяльністю уповноважених суб'єктів. Тому наукове забезпечення даної сфери є одним із пріоритетних та базових. Задля наукового осмислення питань вдосконалення адміністративного законодавства в сфері нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування важливим є проведення тематичних конференцій та круглих столів, присвячення проблематиці транспортної безпеки зустрічей наукових товариств та наукових гуртків закладів вищої освіти, а також розвиток одного із найбільш прогресивних напрямків вітчизняної науки – реалізації соціальних проєктів, присвячених нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

Так, наукові дослідження надають законодавцю статистичні розрахунки та моделі вирішення важливих проблем у сфері нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Наприклад, австралійські дослідники у межах наукового проєкту з'ясовували, чи моделі водіння літніх водіїв під час індивідуального завдання водіння на дорозі відповідають їхнім моделям водіння в реальному світі. Для цього двісті вісім учасників (чоловіки: 68,80%; середній вік – 81 рік, діапазон – 76–96 років) виконали індивідуальне завдання з водіння на дорозі, яке розпочиналося з дому та виконувалося у період водіння транспортним засобом. Реальні моделі водіння учасників за попередні 4 місяці були зібрані за допомогою вбудованого в автомобіль записуючого пристрою, який був встановлений у транспортному засобі кожного учасника [296, с. 173].

Важливо також на рівні законів України, підзаконних нормативно-правових актів заохочувати практичних працівників, у тому числі публічних

службовців, що займаються здійсненням нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, до інноваційної поведінки, надання власних рекомендацій щодо вдосконалення транспортної безпеки.

У цьому контексті Y. Cho та H. Song звертають увагу на те, що десятиліттями вчені та практики приділяли серйозну увагу тому, як сприяти екстрарольовій поведінці співробітників. Хоча було проведено багато досліджень, поки не ясно, які фактори сприяють або пригнічують таку поведінку в організаціях і як ці фактори взаємодіють один з одним. Дослідники зосереджуються на двох позарольових формах поведінки співробітників: інноваційній поведінці та організаційній громадянській поведінці. Обидві моделі поведінки розглядаються науковцями як детермінанти індивідуальної та організаційної ефективності [297, с. 509]. У цьому контексті доречним є перегляд положень Закону України «Про інноваційну діяльність» у частині інноваційної діяльності публічних службовців, інноваційних організаційно-управлінських рішень, що є особливо важливим у сучасних умовах, коли публічні службовці активно долучаються до волонтерської діяльності в умовах воєнного стану, донорства, збору коштів на потреби Збройних сил України.

У цьому контексті ми стоїмо на тому, що в діяльності вітчизняних органів публічної влади, відповідальних за нагляд (контроль) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, необхідно широко впроваджувати інструменти щодо генерації ідей задля покращення повсякденної діяльності. Окремі зарубіжні дослідники зазначають, що існуюча література пропонує суперечливі поради щодо типів інструкцій щодо завдань, які підвищують якість ідей під час генерації ідей. Так, науковці розглядають три типи інструкцій щодо завдань: необмежені (учасників просять генерувати будь-які ідеї, які вони хочуть), сугестивні (учасників просять запропонувати ідеї, які покращують поточні переваги

продукту) і заборонні (учасників просять запропонувати ідеї, які не включають поточні переваги продукту) [298, с. 35].

Ще одним надзвичайно важливим напрямком вдосконалення адміністративного законодавства, яке регламентує здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, є унормування окремих питань державно-приватного партнерства у даній сфері. Польська дослідниця U. Kobylinska зазначає, що компанії, які працюють у сучасному середовищі та конкурують за обмежені ресурси, можуть ефективніше досягати своїх цілей, співпрацюючи з організаціями поза комерційним сектором, такими як університети, бізнес-середовище чи органи публічної влади. Партнерство між приватним і державним секторами в плані виконання державних завдань було дуже популярним інструментом в останні роки в Сполучених Штатах, Великій Британії, Німеччині, Франції та Італії. Передумовою співпраці між двома секторами є передусім довіра між приватною організацією та державним партнером. Вона визначає готовність зацікавлених сторін до співпраці та готовність брати на себе спільний ризик. Сьогодні під довірою до державних інституцій розуміють віру в їх компетентність, старанність і порядність. Хоча перехресне сприйняття секторів повільно змінюється – чиновники та підприємці все більше усвідомлюють взаємну вигоду від співпраці та прагнуть будувати її на основі партнерства, – залишається багато бар'єрів та невизначених сфер можливої співпраці [299, с. 222].

У царині вдосконалення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування важливим є до ч. 1 ст. 4 Закону України «Про державно-приватне партнерство» до основних сфер застосування державно-приватного партнерства включити транспорт та транспортну інфраструктуру. Адже в провідних державах світу існують спеціально уповноважені суб'єкти в сфері такого державно-приватного партнерства, зокрема Французьке агентство з фінансування транспортної інфраструктури, яке є національним державним органом, місія якого полягає

в тому, щоб від імені держави сприяти фінансуванню великих проєктів транспортної інфраструктури та мобільності, у тому числі й тих проєктів, що реалізуються приватними компаніями [300].

Як ми вже зазначали у попередніх підрозділах, важливим суб'єктом державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування постає Національна поліція України. З огляду на це В. О. Михайлов запропонував ряд ідей та рекомендацій щодо вдосконалення адміністративно-правового забезпечення діяльності патрульної поліції, зокрема: «1) впровадження наставництва в роботу патрульної поліції як засобу запобігання порушенням законності та дисципліни в діяльності її підрозділів. Для цього потрібно визначити характерні методичні помилки, що мають місце під час функціонування системи наставництва, такі як неправильна система критеріїв добору наставників, відсутність необхідної фахової підготовки у наставників та помилкова мотивація; 2) розробка типових критеріїв оцінювання діяльності підрозділу патрульної поліції (окремого працівника) за показниками ефективності, продуктивності та легітимності виконуваних завдань; 3) створення дієвої системи психологічного супроводу працівників патрульної поліції, яка б давала змогу позбавлятися негативних емоцій у прийнятний спосіб та своєчасно реагувати на ранні ознаки психічних девіацій у правоохоронців; 4) розробка та прийняття нового Положення про патрульну поліцію Національної поліції України, в якому окрему увагу варто було присвятити особливостям забезпечення режиму законності в діяльності патрульної поліції» [301, с. 207–208].

Щодо вдосконалення адміністративного законодавства, яке регулює діяльність патрульної поліції як суб'єкта державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування Р. Ю. Молчановим було виділено чотири основні напрямки удосконалення адміністративно-юрисдикційної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема: «посилення контролю за дотриманням

учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху. При цьому запропоновано врегулювати суспільні відносини щодо використання транспортних засобів на території України з євро номерами шляхом встановлення доступних ставок розмитнення транспортних засобів, розроблення єдиних правил перетину державного кордону, встановлення відповідальності за порушення вказаного законодавства у вигляді штрафних санкцій з конфіскацією транспортного засобу та інші; збільшення повноважень працівників патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху, а саме запропоновано на законодавчому рівні закріпити обов'язок водія передати документи, передбачені в Правилах дорожнього руху поліцейському на його вимогу» [302]. Для цього дослідник пропонує «внести відповідні зміни до Правил дорожнього руху України: запровадження ефективної системи штрафних санкцій за порушення Правил дорожнього руху; вдосконалення засобів організації дорожнього руху, приведення в належний стан автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури, постійне вживання інші заходів, направлених на забезпечення безпеки дорожнього руху» [302].

У контексті вдосконалення законодавства, що регулює діяльність органів і підрозділів поліції, важливим є вдосконалення превентивної діяльності поліції та взаємодії з населенням відповідно до успішного досвіду зарубіжних країн, зокрема Польщі, де функціонує система «Безпечна школа» – програма, яка пропонує навчальні заклади для співпраці з поліцією в галузі навчання дітей та молоді правилам безпеки на дорозі [303]. Ми стоїмо на важливості розроблення відомчого Наказу Міністерства внутрішніх справ України «Про затвердження основних напрямків взаємодії поліції з населенням», який би закріпив напрямки виховного впливу поліції на суспільство.

Окремо ми вважаємо перспективними такі напрямки вдосконалення адміністративного законодавства, яке регламентує здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального

користування, як запровадження відповідальності відповідних суб'єктів нагляду (контролю) за збитки, нанесені підконтрольному суб'єктові через недотримання відповідного порядку (процедури); унормування на рівні підзаконних нормативно-правових актів порядку проведення перевірок, у тому числі з урахуванням дотримання прав осіб з обмеженими можливостями, зокрема ветеранів та ветеранок, які отримали каліцтво в ході участі в бойових діях [304]; розроблення та прийняття Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері безпеки на транспорті», у якому були б враховані вищезгадані недоліки правового регулювання, сформовано коло його суб'єктів, визначено адміністративну та кримінальну відповідальність не лише об'єктів контролю, а й суб'єктів, які його здійснюють; розроблення «Концепції вдосконалення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті», яка б передбачала планові, систематичні заходи на основі раніше викладених нами рекомендацій; удосконалення законодавства щодо недопущення до дорожнього руху транспортних засобів, що не відповідають передбаченим на міжнародному рівні (у відповідних Директивах Європейського Парламенту і Ради ЄС та в інших документах) вимогам щодо екологічної безпеки.

Підбиваючи підсумок даного підрозділу дисертаційного дослідження, слід зазначити, що в основі вирішення проблем у сфері здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування лежить вдосконалення відповідного адміністративного законодавства.

Акцентовано увагу на тому, що вдосконалення антикорупційного законодавства також має вагоме значення для державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. І в цьому аспекті важливим є закріплення на нормативно-правовому рівні нульової толерантності до корупційних проявів як невід'ємної складової контрольно-наглядової діяльності та етичної поведінки публічних службовців. Запропоновано на рівні Національного агентства

України з питань державної служби розробити оновлені етичні стандарти діяльності публічних службовців, до кола яких включити і питання врегулювання конфлікту інтересів, і недекларування майна і активів, й інші проблемні питання в сфері антикорупційної діяльності, що наразі розглядаються законодавцем виключно крізь призму спеціальних суб'єктів запобігання та протидії корупції. Корупція має бути визнана проблемою не лише невідповідності євроінтеграційному баченню розвитку України, але й глибоко вкоріненим у національній ідентичності морально-етичним засадам публічної служби.

Наголошено на необхідності в оновлених етичних стандартах діяльності публічних службовців зазначити недопустимість порушення морально-етичних норм в ході здійснення державного нагляду (контролю). При цьому важливим у такому документі є максимально деталізувати, що входить до цих морально-етичних норм, що є дисципліною у публічній службі, якою має бути естетична культура публічного службовця, на чому має ґрунтуватися професійне спілкування та що є категорично неприйнятним у такому спілкуванні.

Стверджується, що автоматизація нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, впровадження цифрових інновацій у даній сфері тісно пов'язані з удосконаленням адміністративного законодавства, яке регулює діяльність закладів вищої освіти в Україні, зокрема в частині організації наукової діяльності здобувачів освіти. Запропоновано у цьому контексті внесення змін до Закону України «Про наукову і науково-технічну діяльність» в частині визначення прав здобувачів освіти, які займаються науковою діяльністю, заохочень, які можуть застосовуватися до них у разі наявності значних наукових здобутків. Задля наукового осмислення питань вдосконалення адміністративного законодавства в сфері нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування важливим є проведення тематичних конференцій та круглих столів, присвячення проблематиці транспортної

безпеки зустрічей наукових товариств та наукових гуртків закладів вищої освіти, а також розвиток одного із найбільш прогресивних напрямків вітчизняної науки – реалізації соціальних проєктів, присвячених нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

Звертається увага на важливість на рівні законів України, підзаконних нормативно-правових актів заохочувати практичних працівників, у тому числі публічних службовців, що займаються здійсненням нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, до інноваційної поведінки, надання власних рекомендацій щодо вдосконалення транспортної безпеки.

Вважається доречним перегляд положень Закону України «Про інноваційну діяльність» у частині інноваційної діяльності публічних службовців, інноваційних організаційно-управлінських рішень, що є особливо важливим у сучасних умовах, коли публічні службовці активно долучаються до волонтерської діяльності в умовах воєнного стану, донорства, збору коштів на потреби Збройних сил України. У цьому контексті зазначено, що в діяльності вітчизняних органів публічної влади, відповідальних за нагляд (контроль) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, необхідно широко впроваджувати інструменти щодо генерації ідей задля покращення повсякденної діяльності.

Окремо наголошено на необхідності унормування окремих питань державно-приватного партнерства у даній сфері. У царині вдосконалення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування важливим є до ч. 1 ст. 4 Закону України «Про державно-приватне партнерство» до основних сфер застосування державно-приватного партнерства включити транспорт та транспортну інфраструктуру.

У контексті вдосконалення законодавства, що регулює діяльність органів і підрозділів поліції, важливим є вдосконалення превентивної діяльності поліції та взаємодії з населенням відповідно до успішного досвіду

зарубіжних країн, розроблення відомчого Наказу Міністерства внутрішніх справ України «Про затвердження основних напрямків взаємодії поліції з населенням», який би закріпив напрямки виховного впливу поліції на суспільство.

Окремо підкреслено перспективність таких напрямків вдосконалення адміністративного законодавства, яке регламентує здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, як запровадження відповідальності відповідних суб'єктів нагляду (контролю) за збитки, нанесені підконтрольному суб'єктові через недотримання відповідного порядку (процедури); унормування на рівні підзаконних нормативно-правових актів порядку проведення перевірок; розроблення та прийняття Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері безпеки на транспорті», у якому були б враховані вищезгадані недоліки правового регулювання, сформовано коло його суб'єктів, визначено адміністративну та кримінальну відповідальність не лише об'єктів контролю, а й суб'єктів, які його здійснюють; розроблення «Концепції вдосконалення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті», яка б передбачала планові, систематичні заходи на основі раніше викладених нами рекомендацій; удосконалення законодавства щодо недопущення до дорожнього руху транспортних засобів, що не відповідають передбаченим на міжнародному рівні (у відповідних Директивах Європейського Парламенту і Ради ЄС та в інших документах) вимогам щодо екологічної безпеки.

3.3. Удосконалення адміністративних процедур здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування

Задля ефективної та безперебійної реалізації нормативно-правових приписів у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування важливим є якісне переосмислення організаційно-управлінських основ удосконалення відповідних адміністративних процедур.

На переконання О. В. Волковича, «адміністративна процедура – це установлений в акті порядок дій фізичних та юридичних осіб, спрямований на реалізацію їх прав і виконання обов'язків або визначення повноважень державного органу, його посадової та службової особи» [305].

Окремі вітчизняні дослідники до принципів адміністративної процедури відносять принципи обґрунтованості та визначеності, добросовісності та обачності, пропорційності, своєчасності та розумного строку, ефективності, презумпції правомірності дій та вимог особи, гарантії права особи брати участь в адміністративному судочинстві [306, с. 346].

Важливо також звернутися і до історії адміністративних процедур у світовому контексті. Так, Д. М. Лук'янець, О. О. Маркова на основі аналізу етапів еволюції адміністративної процедури та їх особливостей виокремлюють основні передумови виникнення, становлення та розвитку адміністративної процедури в країнах Європи. Так, на першому етапі ключовою передумовою виникнення адміністративної процедури було поняття «адміністративний акт», у США – поняття «належний процес»; на другому етапі становлення на адміністративної процедури суттєво вплинуло розширення повноважень в органах влади, а в США збільшено кількість адміністративних агенцій та їх повноваження розширено, оскільки Конгрес делегував повноваження адміністративному відомству; а також політичні події, такі як політична боротьба двох протиборчих сил: демократів і

республіканців, для них процедура стала політичним компромісом; на третьому етапі розвитку та модернізації можна констатувати консолідацію положень про адміністративну процедуру на рівні законів, кодексів та подальшу модернізацію у зв'язку з європейською концепцією у сфері публічного управління «good administration», яка має стати орієнтиром для європейських країн щодо запровадження відповідних змін [307, с. 2917].

L. Alcoz зазначає, що у Європі 19-го століття проект ліквідації старого корпоративного суспільства на користь адміністрації, що зароджувалася, вимагав збереження та розвитку характеристики уряду як швидкого засобу прийняття рішень. Не було місця для справжньої «адміністративної процедури», оскільки метою було побудувати гнучку адміністрацію, яка могла б спонтанно вирішувати справи у загальних інтересах, не підпорядковуючись старій юрисдикційній матриці [308].

Португальські науковці, аналізуючи подальше становлення адміністративної процедури, зазначають, що програма Simplex, започаткована в 2006 році, була першою міжсекторальною надійною політикою спрощення; її гаслом є «чим простіше, тим краще», і вона охоплює реформи в усіх сферах управління, спрямовані на скорочення бюрократії, сприяння адміністративній ефективності та полегшення життя громадян і підприємств у відносинах з державою [309].

Водночас після проголошення державної незалежності України у 1991 році почався процес становлення національного адміністративного і транспортного права [310]. Сучасні українські науковці, зокрема і О. М. Хольченков, під адміністративною процедурою розуміють «урегульовану нормами адміністративно-процесуального права діяльність у межах повноважень, визначених чинним законодавством, спрямовану на реалізацію норм адміністративного матеріального права, а також матеріально-правових норм інших галузей права у процесі вирішення конкретних справ» [311, с. 161].

Водночас Закон України «Про адміністративну процедуру» визначає останню як «визначений законом порядок розгляду та вирішення справи». Адміністративна справа згідно зі ст. 2 даного Закону є «справа, що стосується публічно-правових відносин щодо забезпечення реалізації права, свободи чи законного інтересу особи та/або виконання нею визначених законом обов'язків, захисту її права, свободи чи законного інтересу, розгляд якої здійснюється адміністративним органом» [312].

Осмислюючи види адміністративних процедур у сфері вищої освіти, О. Безпалова, В. Аброськін, О. Андрійко, О. Синявська, С. Євдокименко зазначають, якщо до внутрішніх адміністративних процедур належать процедури прийняття та реалізації управлінських рішень у сфері вищої освіти, то до зовнішніх можна віднести: 1) конституційні адміністративні процедури у сфері вищої освіти (створення, реорганізація та ліквідація закладів вищої освіти); 2) порядок регулювання діяльності закладів вищої освіти (ліцензування, реєстрація, рейтингування закладів вищої освіти); 3) контрольно-наглядові адміністративні процедури у сфері вищої освіти (державний контроль за діяльністю закладів вищої освіти, наданням освітніх послуг) [313, с. 6].

Вдосконалення ж відповідних адміністративних процедур здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування ми розглядаємо саме крізь призму організаційних засад здійснення відповідної діяльності, адже в основі розуміння безпеки як такої, яке ми поділяємо, є певний стан організаційно-управлінського, нормативно-правового, соціально-економічного, ціннісно-ідеологічного забезпечення діяльності окремого суб'єкта (особи, організації, регіону) [314]. При цьому саме організаційно-управлінському компоненту відводиться першочергове значення.

В. М. Плішкін зазначає, що «організовувати систему контролю – це означає встановити основні напрями контрольної діяльності і переліки питань, які потребують перевірки (предмет і обсяг контролю); визначити

апарати, органи, підрозділи, що підлягають перевірці (об'єкти контролю); делегувати та розподілити контрольні функції між відповідними керівниками; закріпити права, обов'язки і відповідальність суб'єктів і об'єктів контрольної діяльності; спланувати роботу по здійсненню контролю; встановити його строки (час проведення, періодичність); забезпечити методичну допомогу суб'єктам управління в організації контролю; використати рекомендації науки та передової практики по вдосконаленню його системи» [315, с. 259].

На основі наведених поглядів вітчизняних науковців нами були розглянуті окремі елементи організації адміністративних процедур здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

І першим таким елементом є проведення нарад та зустрічей за участі керівництва, працівників, громадськості, зовнішніх (міжнародних) експертів, присвячених обговоренню актуальних проблем нагляду (контролю), плануванню роботи, визначенню відповідальних виконавців.

Британські дослідники K. Koshy, A. Liu, K.Whitehurst, Gundogan B., Al O. зазначають, що зустрічі – звична справа в академічному та медичному житті. Однак більшість із цих зустрічей будуть малопродуктивними та з неефективним використанням часу. Науковці аналізують, як найкраще спланувати зустріч і отримати максимальну віддачу від присутніх людей. Це включає в себе те, як оцінити, чи потрібна зустріч і яку форму матиме ця зустріч. На додаток до цього, дослідники виділяють етапи організаційного впливу: до зустрічі, під час її проведення і після зустрічі [316].

У контексті вдосконалення організаційних засад проведення зустрічей та нарад вважаємо необхідним ретельне планування кожної окремої наради (зустрічі) керівником, детальна підготовка до наради (зустрічі) з обов'язковим урахуванням часу, відведеного на її проведення, підходів, методів та часу комунікації з кожним учасником наради (зустрічі). При цьому, на нашу думку, окремої підготовки з боку керівників потребують

наради (зустрічі) за підсумками певних негативних подій, у ході яких важливим є не дати волю емоціям, а окреслити чіткі організаційні кроки до вдосконалення проблемних сфер діяльності колективу.

В умовах воєнного стану наради (зустрічі) набули особливо великого значення з огляду на новітній характер викликів, що постали перед органами публічної влади, у тому числі суб'єктами державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Так, ми стоїмо на необхідності обговорення на таких нарадах (зустрічах) порядку дій у разі настання тих або інших надзвичайних ситуацій, у тому числі централізованого залишення робочих місць у випадку оголошення сигналу «Повітряна тривога», порядку надання домедичної допомоги у попередньо визначених базових ситуаціях. Також наголошуємо на необхідності використання нарад (зустрічей) для визначення керівниками потреб працівників та їх близьких родичів у базових для нормальної життєдіяльності та праці сферах, що можуть бути суттєво обмежені в умовах війни.

Ще одним елементом організації адміністративних процедур здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування є діловодство, сутність якого зводиться до вироблення єдиних стандартів до оформлення документів, визначення їх змісту, а також їх накопиченні та систематизації задля зручного доступу до них у разі потреби. Важливо також розуміти діловодство не як самоціль відповідного нагляду (контролю), а лише як елемент забезпечення його належної організації. У контексті вдосконалення ведення діловодства ми наголошуємо на необхідності широкого запровадження електронного документообігу, переведення у цифровий формат процесів планування та звітності, в основі чого має лежати цифровізація послуг для населення у сфері отримання ліцензії на перевезення пасажирів, реєстрації та сертифікації транспортних засобів.

Невід'ємним елементом організації адміністративних процедур здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному

транспорті загального користування є кадрове забезпечення. Т. Є. Кагановська у своєму науковому дослідженні звертає увагу на те, що «кадрове забезпечення державної служби припускає: аналіз кадрової ситуації; прогнозування потреби в кадрах, виходячи зі стратегії розвитку державної служби; створення системи мотивації до вступу на державну службу й продуктивної діяльності у подальшому; відбір кадрів, їхнє розміщення; оцінювання кадрів, здійснення необхідних перестановок; організацію навчання державних службовців, підвищення їхньої кваліфікації; відбір і підготовку керівних кадрів, просування по службі; виявлення соціальної напруженості та її усунення; здійснення обліку кадрів, ведення кадрової документації; контроль за дотриманням нормативних приписів, що регламентують порядок проходження служби» [317].

Щодо вдосконалення кадрового забезпечення суб'єктів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, то важливим є формування прозорості кадрової політики на рівні кожного окремого підрозділу (управління, відділу, сектору), функціонування інформаційних систем, які б відображали всі рішення, що приймаються відповідною кадровою службою, у тому числі строки на прийняття цих рішень, передбачали можливість цифрового погодження цих рішень з боку керівництва.

Не менш важливим елементом організації адміністративних процедур здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування є ефективна взаємодія всіх суб'єктів задля досягнення спільних, сталих та прогресивних результатів. Л. Г. Шморгун розуміє взаємодію як «процес безпосереднього чи опосередкованого впливу об'єктів (суб'єктів) один на одного, що породжує їх взаємні зумовленість і зв'язок. У взаємодії реалізується відношення людини до іншої людини як до суб'єкта, в якого є власний світ. Під взаємодією в соціальній філософії та психології, а також теорії менеджменту, крім того, розуміється не лише вплив людей один на одного, а й

безпосередня організація їх спільних дій, що дає змогу групі реалізувати спільну для її членів діяльність [318].

У царині взаємодії суб'єктів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування варто зазначити, що у 2016 році між Укртрансбезпекою та Національною поліцією України було підписано низку короткострокових документів щодо «габаритно-вагового контролю, боротьби з перевізниками, які порушували законодавство про автомобільний транспорт, та ін., а у 2017 році було підписано План взаємодії Державної служби України з безпеки на транспорті та Національної поліції України, яким затверджено порядок інформування підрозділів Національної поліції територіальними органами Укртрансбезпеки про виявлені під час здійснення заходів державного контролю порушення, які віднесені до повноважень Нацполіції, для оперативного вжиття заходів, що дало змогу забезпечити більшу ефективність безпеки перевезень на транспорті» [319].

Також варто зазначити, що спільний наказ Міністерства інфраструктури України та Міністерства внутрішніх справ України від 10.12.2013 № 1007/1207 визначив організаційні засади взаємодії «Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті, Міністерства внутрішніх справ України, Державного агентства автомобільних доріг України під час організації та проведення робіт із зважування та здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування» [320].

Щодо вдосконалення взаємодії суб'єктів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, то ми стоїмо на необхідності створення незалежного органу координації взаємодії між усіма суб'єктами державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, унормування діяльності такого органу на рівні міжвідомчого наказу.

Подібний орган може спрямовувати діяльність органів виконавчої влади, місцевого самоврядування і суб'єктів делегованих повноважень задля унормування їх діяльності в межах єдиної системи, а також спільного планування та визначення цінностей та пріоритетів діяльності.

Окремо відмітимо провідну роль превентивної діяльності та взаємодії з населенням [321]. У контексті вдосконалення відповідної діяльності слід наголосити на необхідності широкого залучення громадськості до моніторингу різного роду правопорушень, що мають місце на автомобільному транспорті загального користування, інформування про порушення правил етичної поведінки з боку водіїв, пасажирів, контролерів тощо. Великий потенціал вбачається у реалізації спільних з громадськістю просвітницьких ініціатив у царині транспортної безпеки.

Так, новозеландські науковці досліджують ефективність велосипедних ініціатив у заохоченні безпечної поведінки на дорозі серед жителів мультикультурного міста Окленд, Нова Зеландія. Результати показують, що ініціативи з безпеки, включаючи покращення освітлення та засоби безпеки транспортних засобів, сприймаються як найефективніші серед усіх запропонованих велосипедних ініціатив [322]. Подібні дослідження демонструють важливість співпраці держаного та громадського секторів у ході спільної реалізації соціальних проєктів, спрямованих на підвищення безпеки на автомобільному транспорті загального користування. Для цього серед працівників органів виконавчої влади, місцевого самоврядування доцільно проводити тренінги та підвищення кваліфікації з проєктного менеджменту, управління соціальними проєктами за участі провідних національних та закордонних експертів.

Неможливо оминути увагою такий елемент організації адміністративних процедур здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, як визначення відповідальних виконавців, формування спеціально визначених груп, наставників при виконанні тих чи інших завдань. Так, у контексті

вдосконалення даного елемента ми стоїмо на необхідності подальшої розбудови інституту наставництва, у тому числі на рівні визначення у відомчих наказах порядку призначення наставників за новопризначеними працівниками, а також порядку здійснення наставником відповідного контролю, проведення ним інструктажів тощо.

Важливо також звернути і на такий малодосліджений у вітчизняній науці елемент організації адміністративних процедур здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, як делегування повноважень. Окремі зарубіжні дослідники зазначають, що замість того, щоб перевіряти всі деталі, суб'єкт контролю може довіряти делегувати окремі з них іншим суб'єктам, за умови, що останні можуть продемонструвати, що «контролюють». Як приклад подібного делегування науковці називають трансформацію митних процедур ЄС для збору акцизних зборів [323].

Водночас неможливо уявити процес організації будь-якої діяльності без його належного та відповідного сучасним стандартам матеріально-технічного та технологічного забезпечення. С. Ф. Покропивний наголошує, що «основні завдання матеріально-технічного забезпечення включають визначення потреб підприємств у ресурсах, вивчення джерел забезпечення, організацію доставки ресурсів до місця споживання, раціональне та економне використання ресурсів, розробку шляхів поліпшення використання місцевої сировини й матеріалів, відходів виробництва, організацію правильного зберігання ресурсів, оптимізацію обсягів постачання, розробку економічно обґрунтованих нормативів запасів, контроль за їхнім станом, запобігання утворенню понаднормативних і надмірних запасів цінностей тощо» [324].

Водночас не менш важливо поряд із матеріально технічним забезпеченням виокремлювати також технологічне забезпечення, що пов'язане з стрімким розвитком передових технологій, у тому числі й поза межами відповідних господарських та управлінських процесів. У межах нашого дослідження нами було зроблено спробу визначити, використання

яких сучасних засобів може суттєво пришвидшити, спростити та оптимізувати здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

Так, М. DeVito, Е. Wood та Т. Frazier у своєму дослідженні звертають увагу на особливості використання безпілотних літальних апаратів у ході управління надзвичайними ситуаціями. Більш суворі вимоги до навчання та сертифікації для забезпечення громадської безпеки використання малих безпілотних літальних систем є вирішальним кроком у досягненні стандартизації операцій, загальної оперативної картини, сумісності, підвищеної безпеки повітряного простору та визнання даної технології громадськістю. Науковці виокремлюють чотири категорії можливих стандартних рекомендацій щодо підготовки безпілотних літальних систем: прогресивні рівні сертифікації, мінімальний час польоту, практична підготовка, орієнтована на завдання, та демонстрація кваліфікації [325, с. 175]. Ми глибоко переконані, що при визначенні доцільності застосування безпілотних літальних систем у ході державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування варто виходити, у першу чергу, з підготовки висококваліфікованих спеціалістів-операторів, а також брати до уваги безпекову ситуацію, в умовах якої застосування певних засобів може бути пов'язано із загрозою національній безпеці держави.

Не менш важливо в ході організації державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування забезпечувати нерозривний взаємозв'язок між наявністю необхідних матеріально-технічних засобів та їх інформаційним забезпеченням. Т. М. Стокороса під останнім розуміє «динамічну систему одержання, оцінки, зберігання та перероблення даних, створену з метою вироблення управлінських рішень. Інформаційне забезпечення можна розглядати і як процес забезпечення інформацією, і як сукупність форм документів, нормативної бази та реалізованих рішень щодо обсягів, розміщення та форм

існування інформації, яка використовується в інформаційній системі у процесі її функціонування» [326, с. 299]. R. Freitas та M. Freitas визначають п'ять ключових факторів для управління інформацією в організаційній структурі, яка оптимізує інформаційний потік, таких як «пошук інформації», «доступ до інформації», «якість інформації», «обробка інформації» та «використання інформаційно-комунікаційних технологій» [327, с. 1175].

Водночас значного потенціалу щодо вдосконалення технологічного забезпечення набуває застосування інформаційних технологій у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Н. Dragovan, Т. Rukavina та J. Domitrovic переконані, оскільки дорожні служби стикаються з проблемою обмеженого фінансування, важливо найкраще використовувати ресурси, вибравши оптимальну стратегію обслуговування. Вибір відповідної стратегії технічного обслуговування є складним завданням, яке включає такі фактори, як поточний стан тротуару, класифікація дороги, інтенсивність руху та тип пошкодження тротуару. Одним із ключових компонентів систем управління дорожнім покриттям є моделі прогнозування ефективності покриття, які імітують процес зносу покриття та прогнозують його стан з часом. Однією з таких моделей є штучна нейронна мережа [328, с. 211].

В умовах ринкової економіки саме достатнє фінансове забезпечення слугує основою подальшого вдосконалення будь-якої діяльності. Так, Н. І. Карпишин зазначає, що «фінансове забезпечення включає в себе різні джерела фінансування, такі як державний та місцеві бюджети, страхові фонди, кредити, власні кошти юридичних і фізичних осіб, добровільні внески та інші джерела. Кожен суб'єкт формує свою власну модель фінансового забезпечення, яка визначає склад і структуру джерел фінансування та відповідні форми руху грошових коштів» [329, с. 73]. Щодо вдосконалення фінансового забезпечення адміністративних процедур здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, то наголошуємо на необхідності встановлення належного

рівня оплати праці для посадових осіб органів публічної влади, уповноважених здійснювати відповідний державний нагляд (контроль), задля мінімізації корупційних ризиків та побудови ефективної системи соціального захисту працівників.

Неможливо оминати увагою і науково-методичне забезпечення адміністративних процедур здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. І. М. Дашко акцентує увагу на тому, що «науково-методичне забезпечення спрямоване на забезпечення ефективності процесів підвищення кваліфікації і професійної підготовки кадрів підприємства; науково-методичний супровід процесів розвитку професійно-технічної освіти; впровадження сучасних навчальних та управлінських технологій, стимулювання професійного зростання кадрів, підвищення їхньої професійної майстерності та компетентності, зокрема, через ефективне застосування сучасних форм і методів навчання» [330, с. 66].

Чільне місце у системі організації професійної підготовки покладається на напрямок запобігання корупції. Тому в контексті вдосконалення такої діяльності наголошуємо на необхідності проведення регулярних та змістовних тематичних тренінгів, розроблення пам'яток щодо ідентифікації та подолання корупційних ризиків у повсякденній діяльності публічних службовців.

В організації системи професійної підготовки у сучасних умовах важливим також є використання різноманітних інструментів візуалізації навчального матеріалу, технологій віртуальної реальності та інтерактивних тренажерів, що дозволяють моделювати реальні ситуації, які можуть мати місце у ході здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, у тому числі в контексті специфічних безпекових викликів в умовах воєнного стану.

Важливо також усвідомлювати той факт, що саме конкретне управлінське рішення приводить в дію окреслений нами вище

інструментарій. Щодо вдосконалення процесу прийняття управлінських рішень, то варто звернути увагу на те, що такі рішення в умовах воєнного стану обов'язково мають враховувати наявні безпекові виклики, можливість оголошення сигналу «Повітряна тривога!», відсутності тепло-, електропостачання, мобільного зв'язку та інтернет-з'єднання. Основою для подальших ефективних та своєчасних управлінських рішень має слугувати врахування цих аспектів у посадових обов'язках співробітників, проведення регулярних навчань щодо відпрацювання тих чи інших дій у разі настання надзвичайних ситуацій.

Підбиваючи підсумок даного підрозділу дисертаційного дослідження, слід зазначити, що задля ефективної та безперебійної реалізації нормативно-правових приписів у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування важливим є якісне переосмислення організаційно-управлінських основ удосконалення відповідних адміністративних процедур, яке зводиться до наступних аспектів: вдосконалення організаційних засад проведення зустрічей та нарад; вдосконалення ведення діловодства; вдосконалення кадрового забезпечення; вдосконалення взаємодії суб'єктів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального; вдосконалення визначення відповідальних виконавців; вдосконалення матеріально-технічного та технологічного забезпечення; вдосконалення фінансового забезпечення; вдосконалення науково-методичного забезпечення; вдосконалення процесу прийняття управлінських рішень.

Висновки до Розділу 3

Зазначено, що в більшості провідних держав світу функціонують досить ефективні системи державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Не випадково у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року як

стратегічний пріоритет зазначене вдосконалення державної системи управління безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів.

Акцентовано увагу на важливій ролі міждержавних утворень у забезпеченні транспортної безпеки, адже саме уніфікація відповідних стандартів і правил дозволяє зменшити кількість відповідних порушень у разі переміщення на автомобільному транспорті територією іншої країни, що є досить поширеним явищем у сучасному глобалізованому та динамічному просторі. Акцентуємо увагу на необхідності вдосконалення напрямку безпеки на автомобільному транспорті загального користування в ході співпраці країн-учасниць Східного партнерства Європейського Союзу, розробки відповідних напрямків міжнародного співробітництва та спільних проєктів, у тому числі наукових ініціатив та програм задля налагодження спільних досліджень проблем транспортної безпеки, надання грантів та стипендій для підтримки дослідницьких проєктів.

На основі розгляду популярної у США програма «Сусід-до-сусіда» (Neighborhood Watch), яка дозволяє мешканцям кварталу співпрацювати з місцевою поліцією для запобігання порушенням правил дорожнього руху, у вітчизняних реаліях вбачається доцільною реалізація все нових соціальних ініціатив, спрямованих на взаємодію поліції з населенням на засадах партнерства, у тому числі просвітницького характеру, а також спільних проєктів із розроблення відповідних мобільних додатків, які б забезпечили оперативне та безперебійне інформування поліції про зафіксовані активними громадянами порушення.

На основі діяльності поліції Великої Британії у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування рекомендовано у практиці функціонування органів і підрозділів Національної поліції України втілювати проактивний підхід, який може охоплювати пропозиції щодо вдосконалення різноманітних питань, що впливають на транспортну безпеку, висвітлення даних пропозицій в межах зустрічей з населенням, нарад за участю керівництва центрального та

місцевого рівнів, наукових конференцій та круглих столів спільно з вітчизняними науковцями та практиками.

Водночас у контексті аналізу досвіду Франції наголошено на доречності функціонування в Україні органу подібного до Французького агентства з фінансування транспортної інфраструктури, яке є національним державним органом, місія якого полягає в тому, щоб від імені держави сприяти фінансуванню великих проєктів транспортної інфраструктури та мобільності, дотримуючись при цьому Цілей сталого розвитку.

Досвід Естонії дозволяє зробити висновок про важливість функціонування у межах Державної служби України з безпеки на транспорті відповідних управлінь (відділів, секторів) профілактики, які надавали б інформацію, консультації, поширювали навчальні та інформаційні матеріали, організовували профілактичні кампанії на різні теми безпеки дорожнього руху.

Дослідження повноважень патрульної поліції Польщі дозволяє зробити висновок про доречність запозичення окремих заходів у межах польської програми «Безпечна школа», яка орієнтована на навчання дітей та молоді правилам безпеки на дорозі. Подібний польський досвід може бути також використаний у ході підготовки та подальшого несення служби офіцерами освітнього середовища в Україні.

На основі досвіду Китаю наголошено на необхідності впровадження в Україні інформаційних технологій у транспорті, а також певних світоглядних, культурних, морально-етичних аспектів публічної служби, які охоплюють три нові кризи адміністративної системи – кризи посередності, державної служби та метаполітики.

Зазначено, що в основі вирішення проблем у сфері здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування лежить вдосконалення відповідного адміністративного законодавства.

Акцентовано увагу на тому, що вдосконалення антикорупційного законодавства також має вагоме значення для державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. І в цьому аспекті важливим є закріплення на нормативно-правовому рівні нульової толерантності до корупційних проявів як невід'ємної складової контрольно-наглядової діяльності та етичної поведінки публічних службовців. Запропоновано на рівні Національного агентства України з питань державної служби розробити оновлені етичні стандарти діяльності публічних службовців, до кола яких включити і питання врегулювання конфлікту інтересів, і недекларування майна і активів, й інші проблемні питання в сфері антикорупційної діяльності, що наразі розглядаються законодавцем виключно крізь призму спеціальних суб'єктів запобігання та протидії корупції. Корупція має бути визнана проблемою не лише невідповідності євроінтеграційному баченню розвитку України, але й глибоко вкоріненим у національній ідентичності морально-етичним засадам публічної служби.

Наголошено на необхідності в оновлених етичних стандартах діяльності публічних службовців зазначити недопустимість порушення морально-етичних норм в ході здійснення державного нагляду (контролю). При цьому важливим у такому документі є максимально деталізувати, що входить до цих морально-етичних норм, що є дисципліною у публічній службі, якою має бути естетична культура публічного службовця, на чому має ґрунтуватися професійне спілкування та що є категорично неприйнятним у такому спілкуванні.

Стверджується, що автоматизація нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, впровадження цифрових інновацій у даній сфері тісно пов'язані з удосконаленням адміністративного законодавства, яке регулює діяльність закладів вищої освіти в Україні, зокрема в частині організації наукової діяльності здобувачів освіти. Запропоновано у цьому контексті внесення змін до Закону України

«Про наукову і науково-технічну діяльність» в частині визначення прав здобувачів освіти, які займаються науковою діяльністю, заохочень, які можуть застосовуватися до них у разі наявності значних наукових здобутків. Задля наукового осмислення питань вдосконалення адміністративного законодавства в сфері нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування важливим є проведення тематичних конференцій та круглих столів, присвячення проблематиці транспортної безпеки зустрічей наукових товариств та наукових гуртків закладів вищої освіти, а також розвиток одного із найбільш прогресивних напрямків вітчизняної науки – реалізації соціальних проєктів, присвячених нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

Звертається увага на важливість на рівні законів України, підзаконних нормативно-правових актів заохочувати практичних працівників, у тому числі публічних службовців, що займаються здійсненням нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, до інноваційної поведінки, надання власних рекомендацій щодо вдосконалення транспортної безпеки.

Вважається доречним перегляд положень Закону України «Про інноваційну діяльність» у частині інноваційної діяльності публічних службовців, інноваційних організаційно-управлінських рішень, що є особливо важливим у сучасних умовах, коли публічні службовці активно долучаються до волонтерської діяльності в умовах воєнного стану, донорства, збору коштів на потреби Збройних сил України. У цьому контексті зазначено, що в діяльності вітчизняних органів публічної влади, відповідальних за нагляд (контроль) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, необхідно широко впроваджувати інструменти щодо генерації ідей задля покращення повсякденної діяльності.

Окремо наголошено на необхідності унормування окремих питань державно-приватного партнерства у даній сфері. У царині вдосконалення

державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування важливим є до ч. 1 ст. 4 Закону України «Про державно-приватне партнерство» до основних сфер застосування державно-приватного партнерства включити транспорт та транспортну інфраструктуру.

У контексті вдосконалення законодавства, що регулює діяльність органів і підрозділів поліції, важливим є вдосконалення превентивної діяльності поліції та взаємодії з населенням відповідно до успішного досвіду зарубіжних країн, розроблення відомчого наказу Міністерства внутрішніх справ України «Про затвердження основних напрямків взаємодії поліції з населенням», який би закріпив напрямки виховного впливу поліції на суспільство.

Окремо підкреслено перспективність таких напрямків вдосконалення адміністративного законодавства, яке регламентує здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, як запровадження відповідальності відповідних суб'єктів нагляду (контролю) за збитки, нанесені підконтрольному суб'єктові через недотримання відповідного порядку (процедури); унормування на рівні підзаконних нормативно-правових актів порядку проведення перевірок; розроблення та прийняття Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері безпеки на транспорті», у якому були б враховані вищезгадані недоліки правового регулювання, сформовано коло його суб'єктів, визначено адміністративну та кримінальну відповідальність не лише об'єктів контролю, а й суб'єктів, які його здійснюють; розроблення «Концепції вдосконалення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті», яка б передбачала планові, систематичні заходи на основі раніше викладених нами рекомендацій; удосконалення законодавства щодо недопущення до дорожнього руху транспортних засобів, що не відповідають передбаченим на міжнародному рівні (у відповідних Директивах Європейського Парламенту і Ради ЄС та в інших документах) вимогам щодо екологічної безпеки.

Зазначено, що задля ефективної та безперервної реалізації нормативно-правових приписів у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування важливим є якісне переосмислення організаційно-управлінських основ удосконалення відповідних адміністративних процедур, яке зводиться до наступних аспектів.

У контексті вдосконалення організаційних засад проведення зустрічей та нарад вважаємо необхідним ретельне планування кожної окремої наради (зустрічі) керівником, детальна підготовка до наради (зустрічі) з обов'язковим урахуванням часу, відведеного на її проведення, підходів, методів та часу комунікації з кожним учасником наради (зустрічі). Наголошено на необхідності обговорення на таких нарадах (зустрічах) порядку дій у разі настання тих або інших надзвичайних ситуацій в умовах воєнного стану, у тому числі централізованого залишення робочих місць у випадку оголошення сигналу «Повітряна тривога», порядку надання домедичної допомоги у попередньо визначених базових ситуаціях. Також наголошено на необхідності використання нарад (зустрічей) для визначення керівниками потреб працівників та їх близьких родичів у базових для нормальної життєдіяльності та праці сферах, що можуть бути суттєво обмежені в умовах війни.

У контексті вдосконалення ведення діловодства наголошено на необхідності широкого запровадження електронного документообігу, переведення у цифровий формат процесів планування та звітності, в основі чого має лежати цифровізація послуг для населення у сфері отримання ліцензії на перевезення пасажирів, реєстрації та сертифікації транспортних засобів.

Щодо вдосконалення кадрового забезпечення суб'єктів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, то важливим є формування прозорості кадрової політики на рівні кожного окремого підрозділу (управління, відділу, сектору),

функціонування інформаційних систем, які б відображали всі рішення, що приймаються відповідною кадровою службою, у тому числі строки на прийняття цих рішень, передбачали можливість цифрового погодження цих рішень з боку керівництва.

У сфері вдосконалення взаємодії суб'єктів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування наголошено на необхідності створення незалежного органу координації взаємодії між усіма суб'єктами державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, унормування діяльності такого органу на рівні міжвідомчого наказу. Подібний орган може спрямовувати діяльність органів виконавчої влади, місцевого самоврядування і суб'єктів делегованих повноважень задля унормування їх діяльності в межах єдиної системи, а також спільного планування та визначення цінностей та пріоритетів діяльності.

У контексті вдосконалення визначення відповідальних виконавців акцентовано увагу на необхідності подальшої розбудови інституту наставництва, у тому числі на рівні визначення у відомчих наказах порядку призначення наставників за новопризначеними працівниками, а також порядку здійснення наставником відповідного контролю, проведення ним інструктажів тощо.

Щодо вдосконалення матеріально-технічного та технологічного забезпечення, то зазначено, що використання безпілотних літальних систем може суттєво пришвидшити, спростити та оптимізувати здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Проте використанню подібних засобів має передувати підготовка висококваліфікованих спеціалістів-операторів, а також врахування безпекової ситуації, в умовах якої застосування таких засобів може бути пов'язано із загрозою національній безпеці держави.

Щодо вдосконалення фінансового забезпечення адміністративних процедур здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на

автомобільному транспорті загального користування, то наголошено на необхідності встановлення належного рівня оплати праці для посадових осіб органів публічної влади, уповноважених здійснювати відповідний державний нагляд (контроль), задля мінімізації корупційних ризиків та побудови ефективної системи соціального захисту працівників.

У контексті вдосконалення науково-методичного забезпечення наголошено на необхідності проведення регулярних та змістовних антикорупційних тренінгів, розроблення пам'яток щодо ідентифікації та подолання корупційних ризиків у повсякденній діяльності публічних службовців. В організації системи професійної підготовки у сучасних умовах важливим також є використання різноманітних інструментів візуалізації навчального матеріалу, технологій віртуальної реальності та інтерактивних тренажерів.

Щодо вдосконалення процесу прийняття управлінських рішень, то звернена увага на те, що такі рішення в умовах воєнного стану обов'язково мають враховувати наявні безпекові виклики, можливість оголошення сигналу «Повітряна тривога!», відсутності тепло-, електропостачання, мобільного зв'язку та інтернет-з'єднання. Основою для подальших ефективних та своєчасних управлінських рішень має слугувати врахування цих аспектів у посадових обов'язках співробітників, проведення регулярних навчань щодо відпрацювання тих чи інших дій у разі настання надзвичайних ситуацій.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення та нове вирішення наукового завдання, яке полягає у визначенні сутності та особливостей адміністративно-правового забезпечення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, розробленні пропозицій та рекомендацій, спрямованих на вдосконалення адміністративного законодавства у відповідній сфері. У результаті проведеного дослідження сформульовано низку висновків, пропозицій та рекомендацій, спрямованих на досягнення поставленої мети, зокрема:

1. Аргументовано, що сутність безпеки на автомобільному транспорті загального користування як об'єкта нагляду (контролю) можна розкрити крізь такі особливості: особлива мета та перелік завдань, які стоять перед забезпеченням безпеки на автомобільному транспорті загального користування; нерозривний зв'язок з новітніми соціально-економічними, урбанізаційними реаліями та підходами до розуміння транспорту; спрямованість на модернізацію громадського транспорту, розвиток вуличної мережі з урахуванням забезпечення її пріоритетів; адаптація міського простору до пересування вразливих учасників дорожнього руху; спрямованість на позитивні зміни у навколишньому середовищі за рахунок використання екологічно чистих енергетичних ресурсів; формування культури безпеки, а також лідерства у сфері безпеки; врахування інтересів національної безпеки; спрямованість на проведення освітніх заходів з безпеки дорожнього руху; використання новітніх інструментів обробки великої кількості доступних даних за допомогою інтелектуальних систем.

2. Виокремлено ключові особливості державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування: в основі нагляду (контролю) лежать управлінські процеси; на процес управління впливають технологічні інновації, специфічна цифрова реальність, у якій функціонують, трансформуються, еволюціонують суспільні відносини; управління системою громадського транспорту можна розглядати як

управління стійкістю системи, елементи якої можливо осмислити на основі Цілей сталого розвитку; механізми соціальної перцепції державного нагляду (контролю) багато в чому пов'язані з механізмами громадської участі у здійсненні контролю; внутрішньою, ціннісною основою дієвості контрольно-наглядової діяльності суб'єктів публічного адміністрування є морально-етичне лідерство; наглядова (контрольна) діяльність є невіддільною від морально-етичної складової; сучасний державний нагляд (контроль) передбачає інформаційні канали (месенджери, програми тощо) анонімного зв'язку з населенням та документування перевірок і розслідувань з використанням цифрових та інтерактивних механізмів; інструментом забезпечення неухильності та точності нагляду (контролю) виступає його ретельне планування як на рівні загальнодержавних стратегій, так і на рівні щоденних планів роботи; емоційно-вольова культура здійснення державного нагляду (контролю) виступає професійно значущою якістю публічних службовців.

3. Зроблено спробу виділити нетипові види нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, зокрема науковий контроль за масивом даних на рівні статистики, матеріалів у сфері засобів масової інформації, звітів, планів, маршрутів перевезень тощо. Також виокремлено державний психологічний контроль у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, контроль за допомогою програмованих систем керування.

4. Встановлене важливе місце адміністративно-правових норм, серед правових засад державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Переважна більшість положень представлених офіційних документів регулюють питання розподілу повноважень органів державної влади, особливостей їх взаємодії, роботи механізмів провадження адміністративних процедур контролю та нагляду, що є безпосереднім предметом саме адміністративної галузі права.

5. Виокремлено наступні завдання державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування: забезпечення оптимального управління державою, усіма одиницями системи управління та функціонування цих елементів у тісній співпраці та узгодженості; забезпечення ефективного управління транспортними потоками; економія грошових і негрошових ресурсів та мінімізація негативного впливу соціально-економічних, технічних та екологічних чинників шляхом покращеної та оптимізованої координації всіх заходів з технічного обслуговування відповідно до очікувань і вимог користувачів доріг, операторів доріг, власників доріг та інших зацікавлених сторін; забезпечення ефективного застосування сучасних інформаційно-комунікаційних технологій у транспортних системах усіх рівнів; створення безпечної, доступної, економічної, надійної та екологічно чистої системи громадського пасажирського транспорту.

Встановлено, що до кола функцій державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування доречно віднести наступні: прогностична функція; функція планування; інноваційна функція; навчальна функція; виховна функція.

6. Розкрито зміст предмету нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування крізь призму суспільних відносин, які виникають з приводу надання та використання автотранспортних послуг. Зазначено, що такі відносини не є сталими, постійно вдосконалюються у світовому контексті, суттєво розширюючи коло тих процесів у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, які підлягають відповідному нагляду (контролю).

Визначено, що на сучасному етапі межі подібного нагляду (контролю) виражено у: напрямках та особливостях розвитку науки та техніки; обмеженнях у сфері охорони здоров'я з поширенням епідемій і пандемій; специфічних обмеженнях, передбачених правовим режимом воєнного стану; громадській думці, особливо поширюваній за допомогою сучасних

соціальних мереж; культурних засадах існування суспільства, зокрема в адміністративній культурі; погодних факторах; положеннях вітчизняних нормативно-правових актів; компетенції суб'єктів нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

7. Суб'єктів нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування об'єднано у п'ять великих груп. Першу групу суб'єктів складають загальні суб'єкти – Верховна Рада України (Уповноважений Верховної Ради України з прав людини), Президент України та Кабінет Міністрів України. Друга група представлена центральними органом виконавчої влади – Міністерством внутрішніх справ України, Міністерством розвитку громад, територій та інфраструктури України, Державною службою України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), Державним агентством відновлення та розвитку інфраструктури України, Національною поліцією України, Державним агентством автомобільних доріг України. Третю групу утворюють місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування.

8. На основі викладеної у попередніх підрозділах специфіки повноважень суб'єктів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування виокремлено наступні базові форми нагляду (контролю), як: правотворча (регулятивно-координаційна форма); правозастосовна; кваліфікаційна; рекомендаційна.

До методів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування віднесено: метод переконання; профілактики; метод примусу; метод планування; метод заохочення; метод координації; метод обліку; правове виховання; метод ліцензування та сертифікації.

9. Акцентовано увагу на необхідності вдосконалення напрямку безпеки на автомобільному транспорті загального користування в ході співпраці країн-учасниць Східного партнерства Європейського Союзу, розробки відповідних напрямків міжнародного співробітництва та спільних проєктів, у

тому числі наукових ініціатив та програм задля налагодження спільних досліджень проблем транспортної безпеки, надання грантів та стипендій для підтримки дослідницьких проєктів.

На основі розгляду популярної у США програма «Сусід-до-сусіда» (Neighborhood Watch), яка дозволяє мешканцям кварталу співпрацювати з місцевою поліцією для запобігання порушенням правил дорожнього руху, у вітчизняних реаліях вбачається доцільною реалізація все нових соціальних ініціатив, спрямованих на взаємодію поліції з населенням на засадах партнерства, у тому числі просвітницького характеру, а також спільних проєктів із розроблення відповідних мобільних додатків, які б забезпечили оперативне та безперебійне інформування поліції про зафіксовані активними громадянами порушення.

На основі діяльності поліції Великої Британії у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування рекомендовано у практиці функціонування органів і підрозділів Національної поліції України втілювати проактивний підхід, який може охоплювати пропозиції щодо вдосконалення різноманітних питань, що впливають на транспортну безпеку, висвітлення даних пропозицій в межах зустрічей з населенням, нарад за участю керівництва центрального та місцевого рівнів, наукових конференцій та круглих столів спільно з вітчизняними науковцями та практиками.

У контексті аналізу досвіду Франції наголошено на доречності функціонування в Україні органу подібного до Французького агентства з фінансування транспортної інфраструктури, яке є національним державним органом, місія якого полягає в тому, щоб від імені держави сприяти фінансуванню великих проєктів транспортної інфраструктури та мобільності, дотримуючись при цьому Цілей сталого розвитку.

Досвід Естонії дозволяє зробити висновок про важливість функціонування у межах Державної служби України з безпеки на транспорті відповідних управлінь (відділів, секторів) профілактики, які надавали б

інформацію, консультації, поширювали навчальні та інформаційні матеріали, організовували профілактичні кампанії на різні теми безпеки дорожнього руху.

Дослідження повноважень патрульної поліції Польщі дозволяє зробити висновок про доречність запозичення окремих заходів у межах польської програми «Безпечна школа», яка орієнтована на навчання дітей та молоді правилам безпеки на дорозі. Подібний польський досвід може бути використаний у ході підготовки та подальшого несення служби офіцерами освітнього середовища в Україні.

10. Підкреслено перспективність таких напрямків вдосконалення адміністративного законодавства, яке регламентує здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, як запровадження відповідальності суб'єктів державного нагляду (контролю) за збитки, нанесені підконтрольному суб'єктові через недотримання відповідного порядку (процедури); розроблення та прийняття Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері безпеки на транспорті»; розроблення «Концепції вдосконалення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті».

Запропоновано на рівні Національного агентства України з питань державної служби розробити оновлені етичні стандарти діяльності публічних службовців, до кола яких включити і питання врегулювання конфлікту інтересів, і недекларування майна і активів, й інші проблемні питання в сфері антикорупційної діяльності, що наразі розглядаються законодавцем виключно крізь призму спеціальних суб'єктів запобігання та протидії корупції. Корупція має бути визнана проблемою не лише невідповідності євроінтеграційному баченню розвитку України, але й глибоко вкоріненим у національній ідентичності морально-етичним засадам публічної служби.

Наголошено на необхідності в оновлених етичних стандартах діяльності публічних службовців зазначити недопустимість порушення морально-етичних норм в ході здійснення державного нагляду (контролю).

При цьому важливим у такому документі є максимально деталізувати, що входить до цих морально-етичних норм, що є дисципліною у публічній службі, якою має бути естетична культура публічного службовця, на чому має ґрунтуватися професійне спілкування та що є категорично неприйнятним у такому спілкуванні.

Вважається доречним перегляд положень Закону України «Про інноваційну діяльність» у частині інноваційної діяльності публічних службовців, інноваційних організаційно-управлінських рішень, що є особливо важливим у сучасних умовах, коли публічні службовці активно долучаються до волонтерської діяльності в умовах воєнного стану, донорства, збору коштів на потреби Збройних сил України.

Наголошено на необхідності унормування окремих питань державно-приватного партнерства у даній сфері. З метою вдосконалення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування запропоновано в ч. 1 ст. 4 Закону України «Про державно-приватне партнерство» серед основних сфер застосування державно-приватного партнерства передбачити транспорт та транспортну інфраструктуру.

У контексті вдосконалення законодавства, що регулює діяльність органів і підрозділів поліції, важливим є розроблення відомчого наказу Міністерства внутрішніх справ України «Про затвердження основних напрямків взаємодії поліції з населенням», який би закріпив напрямки виховного впливу поліції на суспільство.

11. Доведено, що задля ефективної та безперебійної реалізації нормативно-правових приписів у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування важливим є якісне переосмислення організаційно-управлінських основ удосконалення відповідних адміністративних процедур, яке зводиться до наступних аспектів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Activity report 2014 & 2015. International Association of Public Transport. Bruxelles: UITP, 2016. 60 p.
2. Patlins A., Kunicina N., Ribickis L. Increasing capacity of infrastructure for public transport co-modality and sustainability in cities. *Archives of Transport System Telematics*. 2011. № 4 (4). Pp. 49–57.
3. Sosik-Filipiak K., Osypchuk O. Identification of Solutions for Vulnerable Road Users Safety in Urban Transport Systems: Grounded Theory Research. *Sustainability*. № 15 (13). DOI: 10.3390/su151310568.
4. Friant M., Reid K., Boesler P., Vermeulen W., Salomone R. Sustainable circular cities? Analysing urban circular economy policies in Amsterdam, Glasgow, and Copenhagen. *Local Environment*. 2023. URL: https://www.researchgate.net/publication/370659731_Sustainable_circular_cities_Analysing_urban_circular_economy_policies_in_Amsterdam_Glasgow_and_Copenhagen.
5. Monteiro M., de Azevedo C., Kamargianni M., Cantelmo G., Tavory S., Gal-Tzur A., Antoniou C., Shiftan Y. Car-sharing subscription preferences and the role of incentives: The case of Copenhagen, Munich, and Tel Aviv-Yafo. *Case Studies on Transport Policy*. 2023. № 12. URL: <https://arxiv.org/abs/2206.02448>.
6. Gao Ziyu, Huang Hai-jun, Guo Jifu, Yang Lixing, Wu Jianjun. Future urban transport management. *Frontiers of Engineering Management*. 2023. URL: <https://link.springer.com/article/10.1007/s42524-023-0255-3>.
7. Фатюха Н. Г. Автомобільний транспорт як об'єкт статистичного дослідження. *Статистика України*. 2010. № 1. С. 53–58.
8. Загуменна Ю. О., Лазарєв В. В. Становлення та розвиток органів місцевого самоврядування в Україні (1991–2019 роки). *Право і безпека*. 2020. № 2 (77). С. 106–117.

9. Кампо В. М., Нижник Н. Р, Шльоер Б. П. Становлення нового адміністративного права України: науково-популярний нарис. Київ: Видавничий Дім «Юридична книга», 2000. 60 с.
10. Аленіна Н. Правове регулювання перевезень автомобільним транспортом в Україні. *Молодий вчений*. 2018. № 5 (57). С. 225–228.
11. Докіль Л. П., Редзюк А. М., Штанів В. Ф. Основні напрямки розвитку автомобільного транспорту. *Автошляховик України*. 2002. № 1. С. 5–7.
12. Derbel A., Boujelbene Y. Performance classification of Tunisian public transport operators. *Public Transport*. 2023. № 15 (2). Pp. 535–574.
13. Sagaris L. Lessons from 40 years of planning for cycle-inclusion: Reflections from Santiago, Chile. *Natural Resources Forum*. 2015. № 39. С. 64–81.
14. Полюга Л. М. Словник антонімів української мови / за ред. Л. С. Паламарчука. 2-ге вид., допов. і випр. Київ: Довіра, 1999. 275 с.
15. McMillion N., Smith A., Miller A. Responsibility as a Foundation of Safety Culture. *Journal of Chemical Health & Safety*. № 30 (3). Pp. 105–107.
16. Wei S, Kuo Y. The relationship among safety leadership, risk perception, safety culture, and safety performance: Military volunteer soldiers as a case study. *Frontiers in Psychology*. № 14. URL: https://www.researchgate.net/publication/368759631_The_relationship_among_safety_leadership_risk_perception_safety_culture_and_safety_performance_Military_volunteer_soldiers_as_a_case_study.
17. Радіонов І. І. Кримінальна відповідальність за бандитизм: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Харків, 2004. 205 с.
18. Удод М. В. Адміністративно-правове регулювання забезпечення пожежної безпеки в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Ірпінь, 2004. 209 с.

19. Плахотнюк Н.Г. Інститут президентства в Україні: конституційно-правовий аспект: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.02. Київ, 1999. 19 с.
20. Ishchenko, I., Shvets, K., Kupina, L., Kulyk, M., Bezpalova, O. Preventive activities of the National Police of Ukraine regarding violations of rights and freedoms of internally displaced persons. *Revista De La Universidad Del Zulia*. 2022. № 13 (38). Pp. 169–179.
21. Blasco R. Psychology and road safety. *Applied Psychology-An International Review-Psychologie Appliquee-Revue Internationale*. 1994. № 43 (2). Pp. 313–322.
22. Холмянський Я. Д. Наукова концепція правового забезпечення підвищення рівня дорожнього руху в Україні в контексті світових тенденцій боротьби зі смертельними наслідками ДТП. *Вісник Донецького університету*. 2007. № 1. С. 35–42.
23. Веселова Л. Ю. Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху: автореф. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 2016. 21 с.
24. Tselentis D., Papadimitriou E., van Gelder P. The usefulness of artificial intelligence for safety assessment of different transport modes. *Accident Analysis and Prevention*. 2023. № 186. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457523000817>.
25. Петрушенко В. Тлумачний словник основних філософських термінів. Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2009. 264 с.
26. O'Callaghan C. Objects for multisensory perception. *Philosophical Studies*. 2016. № 173 (5). Pp. 1269–1289.
27. Paganini E. Vague fictional objects. *Inquiry-An Interdisciplinary Journal of Philosophy*. № 63 (2). Pp. 158–184.
28. Miller K. Thing and Object. *Acta Analytica-International Periodical for Philosophy in the Analytical Tradition*. 2008. № 23 (1). Pp. 69–89.

29. Лошицький М. В. Адміністративно-правові відносини в сфері охорони громадянського порядку: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2002. 181 с.
30. Ярмыш А. Н. Наблюдать неотступно: административно-полицейский аппарат царизма и органы политического сыска в Украине в конце XIX – начале XX веков. Киев: Юринформ, 1992. 186 с.
31. Шемчук В. В. Нагляд органів прокуратури як гарантія забезпечення прав і свобод громадян у сфері адміністративної юрисдикції: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Сімферополь, 2009. 225 с.
32. Нижник Н. Р., Пашко Л. А. Управлінська культура: теоретичне поняття чи управлінська поведінка? *Політичний менеджмент*. 2005. № 5. С. 103–113. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/8813/9-nizhnik.pdf>.
33. Iordache S. Generating and regenerating the human resources - part of human resource management. *16th International Conference on the Knowledge-Based Organization – Management and Military Sciences*. Sibiu, 25–27 November 2010. Sibiu: Nicolae Balcescu Land Forces Academy.
34. Ahmad A., Idris M. Managing knowledge management through strategic management perspectives. *Innovation and Knowledge Management in Business Globalization: Theory & Practice*. 2008. № 1. Pp. 1295–1301.
35. Nosach, A. Ostapenko, I.O., Zhukova, Y.O. Public administration of strategic communications: rethinking the issue in the context of the armed conflict *Lex humana*. 2022. №14 (2). Pp. 412–426.
36. Пилипишин В. П. Поняття та основні риси державного управління. *Юридична наука і практика*. 2011. № 2. С. 10–14. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/njj_2011_2_2.
37. Marinescu P., Toma, S.-G., Zainea L. Management and the progress of society. *12th International Management Conference on Management Perspectives in the Digital Era (IMC)*. Bucharest, 01–02 November. Bucharest: Bucharest Univ Econ Studies, Fac Management.

38. Rokicki A., Nogalski B. Service Management as a Subdiscipline of Management Science. *Central European Management Journal*. 2021. № 29 (3). Pp. 136–174.
39. Patlins A., Kunicina N. Development of Telematic System Solution for Public Transport Sustainability. *Telematics in the Transport Environment*. 2012. № 329. Pp. 229–239.
40. Gomez-Ortega A., Flores-Ureba S., Gelashvili V., Jalon M.L.D. Users' perception for innovation and sustainability management: evidence from public transport. *Review of Managerial Science*. 2023. URL: https://www.researchgate.net/publication/368475021_Users'_perception_for_innovation_and_sustainability_management_evidence_from_public_transport.
41. Павлюх О. А. Поняття, мета, загальні риси та призначення контролю у сфері державного управління. *Часопис Київського університету права*. 2011. № 2. С. 117–119. URL: http://kul.kiev.ua/images/chasop/2011_2/117.pdf.
42. Словник української мови: в 11 т. Т. 4 / редкол.: І. К. Білодід (голова) та ін. / ред. тому: А. А. Бурячок, П. П. Доценко. Київ: Наукова думка, 1973. 840 с.
43. Вітвіцький С.С. Співвідношення термінів «контроль» та «нагляд»: проблеми теорії, аналіз законодавства. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція*. 2014. № 12. Т. 1. С. 93–96. URL: http://www.vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc12/part_1/28.pdf.
44. Маслова Я. І. Співвідношення понять «нагляд» і «контроль» у державному управлінні України. *Актуальні проблеми держави і права*. 2011. Вип. 62. С. 70–77.
45. Музичук О. М. Поняття та особливості контролю і державного управління. *Наше право*. 2011. № 2. Ч. 1. С. 46–51.

46. Невідомий В. І. Рахункові палати як органи фінансового контролю в Україні та Європи: конституційно-порівняльний аналіз: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.02. Київ, 2006. 231 с.
47. Полінець О. П. Контроль в державному управлінні України: теоретико-організаційні питання: автореф. дис. ... канд. наук з держ. упр.: 25.00.01. Київ, 2003. 20 с.
48. Грибан М. М. Межі державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. *Європейські перспективи*. 2024. № 1. С.207-212. https://ep.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/archive/EP-2024-1/EP_2024_1_207.pdf
49. Ключев О. М. Проблеми взаємодії підрозділів органів внутрішніх справ на регіональному рівні: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2010. 422 с.
50. Аверьянов В. Б. Функции и организационная структура органа государственного управления. Киев, 1979. 150 с.
51. Дудик І. М. Поняття державного контролю узгоджених дій суб'єктів господарювання. *Адвокат*. 2012. № 7. С. 37–39.
52. Кісіль З. Р., Кісіль Р. В. Адміністративне право: навчальний посібник. 3-тє вид. Київ: Алерта; ЦУЛ, 2011. 696 с.
53. Boylan M. Gun control and public health. *Public Health Policy and Ethics*. 2005. № 19. Pp. 119–134.
54. Ko C., Haney M.H., Lee G. Effects of ethical leadership and formal control systems on employee opportunistic behavior in China. *Benchmarking-an International Journal*. 2018. № 25 (5). Pp. 1350–1362.
55. Симоненко Г. В. Поняття та значення суспільної моралі в адміністративно-правовому аспекті. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2011. № 1 (52). С. 245–252.
56. Selected works of Sun Yat-sen. Peking: Jen-min Ch'u-pan-she, 1956. 922 p.

57. Словник української мови: у 20 т. Т. 1. / уклад. Л. Л. Шевченко та ін. Київ : Наукова думка, 2010. 911 с.
58. Сучасний тлумачний словник української мови: 100 000 слів / за заг. ред. В. В. Дубічинського. Харків, 2009. 1008 с.
59. Андрійко О. Ф. Державний контроль в Україні: організаційно-правові засади: підручник. Київ, 2004. 301 с.
60. Колпаков В. К., Кузьменко О. В. Адміністративне право України: підручник. Київ: Юрінком Інтер, 2003. 544 с.
61. Попович Є. М. Нагляд і контроль за дотриманням трудового законодавства України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.05. Харків, 2003. 192 с.
62. Прокопенко В. І. Трудове право: підручник. Харків: Консум, 1998. 480 с.
63. Собакарь А. О. Адміністративний нагляд як спосіб забезпечення законності в публічному управлінні. URL: http://www.pap.in.ua/3-1_2013/7/Sobakar%20A.O.pdf.
64. Про прокуратуру: Закон України від 05.11.1991 № 1789-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1991. № 53. Ст. 793.
65. Hameed F., Shaheen S., Ahmad B., Anwar M.M., Ahmad-ur-Rehman M. When abusive supervision leads to good performance: an exploration of the bright side of abusive supervision. *Policing-an International Journal of Police Strategies & Management*. 2021. № 44 (6). Pp. 1123–1139.
66. Ingram R. Emotions, social work practice and supervision: an uneasy alliance? *Journal of Social Work Practice*. 2013. № 27 (1). Pp. 5–19.
67. Al Hamza. New approaches to public sector supervision: The transition from market-oriented supervision to result-oriented supervision. *Amme Idaresi Dergisi*. 2007. № 40 (4). URI: <https://hdl.handle.net/20.500.12619/3919>.
68. Liu Z., Xie B. The Role of Cyber Opinion in the Supervision of Public Administration. *4th International Conference on Public Administration*. Minneapolis, 24–26 September. Minneapolis: Univ Minnesota.

69. Денисова А. В. Про співвідношення контролю та нагляду в чинному законодавстві: проблемні питання визначення. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2016. Вип. № 41 (2). С. 16–19.
70. Синицький П. В. Контрольно-наглядова діяльність державної служби охорони при МВС України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2010. 209 с.
71. Виконавча влада і адміністративне право / за заг. ред. В. Б. Авер'янова. Київ: Ін-Юре, 2002. 668 с.
72. Гаращук В. М. Теоретико-правові проблеми контролю та нагляду у державному управлінні: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2003. 412 с.
73. Adamski A. DISCON: Public Transport Dispatching Robust Control. *Transportation: can we do more with less resources?* 2014. № 111. Pp. 1206–1216.
74. Patlins A., Kunicina N. Public Transport Control for System Sustainable Development. *16th International Conference on Transport Means*. Kaunas, 25–26 October 2012. Kaunas: Kaunas Univ Tech. Pp. 33–36.
75. Rindfleisch A., Heide J. B. Transaction cost analysis: Past, present, and future applications. *Journal of the Academy of Marketing Science*. 1997. № 61. Pp. 30–54.
76. Noordewier T.G., John, G., Nevin J.R. Performance outcomes of purchasing arrangements in industrial buyer-vendor relationships. *Journal of the Academy of Marketing Science*. 1990. № 54. Pp. 80–93.
77. Williamson O., Williamson O., Ghani T., Ghani T. Transaction cost economics and its uses in marketing. *Journal of the Academy of Marketing Science*. 2012. № 40. Pp. 74–85.
78. Pissourios I., Lagopoulos A. The Classification of Urban Uses. *Urban Science*. 2017. № 1 (3). Pp. 1–26.

79. Ward T., Carter E. The classification of offending and crime related problems: a functional perspective. *Psychology Crime & Law*. 2019. № 25 (6). Pp. 542–560.
80. Адамова О.С. Поняття правової класифікації. *Часопис цивілістики*. Вип. № 18. С. 1–24.
81. Рутьєв В. А. Менеджмент: навчальний посібник. Київ: Центр учбової літератури, 2011. 312 с.
82. Miao Li, Luluo Peng, Guijun Zhuang. Sales Control Systems and Salesperson Commitment: The Moderating Role of Behavior Uncertainty. *Sustainability*. 2020. № 12 (7). URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/7/2589>.
83. Jaworski B. J. Toward a theory of marketing control: environmental context, control types, and consequences. *The Journal of Marketing*. 1988. № 52. Pp. 23–39.
84. Challagalla G., Shervani T. Dimensions and types of supervisory control: Effects on salesperson performance and satisfaction. *Journal of Marketing*. 1996. № 60 (1). Pp. 89–105.
85. Anderson E., Oliver R. L. Perspectives on behavior-based versus outcome-based salesforce control systems. *The Journal of Marketing*. 1987. № 51. Pp. 76–88.
86. Братель С. Г. Громадський контроль за діяльністю міліції: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2007. 270 с.
87. Дерзська В. Контроль як основа забезпечення законності діяльності органів Національної поліції України. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 10. С. 101–104.
88. Ісаков М. Г. Види державного контролю у сфері підприємницької діяльності. *Форум права*. 2012. № 1. С. 387–395. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.

89. Лазор В. В. Проблеми правового регулювання трудових спорів і конфліктів за умов формування ринкових відносин в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.05. Луганськ, 2005. 109 с.

90. Трудове право України: академічний курс: підручник для студентів вищих навчальних закладів / П. Д. Пилипенко, В. Я. Бурак, З. Я. Козак та ін.; за заг. ред. П. Д. Пилипенка. Київ: Ін Юре, 2014. 552 с.

91. Кивалов С.В. Административное право Украины: учебник. Харьков: Одиссей, 2004. 880 с.

92. Про комітети Верховної Ради України: Закон України від 04.04.1995 № 116/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 19. Ст. 134.

93. Про перелік, кількісний склад і предмети відання комітетів Верховної Ради України дев'ятого скликання: Постанова Верховної Ради України від 29.08.2019 № 19-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/19-IX#Text>.

94. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.

95. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.

96. Дубинський О. Сутність і особливості державного контролю за додержанням законодавства на автомобільному транспорті. 2018. *Підприємництво, господарство і право*. № 12. С. 176–181.

97. Про затвердження Порядку проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі: Постанова Кабінету Міністрів України № 1567 від 08.11.2006. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1567-2006-%D0%BF#Text>.

98. Dos Santos T., Maimone G. Control of author and organizational information to optimize access and scientific visibility. 2023. *Anales de Documentacion*. № 26 (1). Pp. 1–16.

99. Ahn H., Park M., Kim K. scICN: Scientific Information Control Nets. *16th International Conference on Advanced Communication Technology*. Suwon, 16-19 February 2014. Suwon: Global IT Res Inst. Pp. 1158–1161.
100. Du M., Wong-On-Wing B., Yang D. Cross-Cultural Differences in Perceived Control Effectiveness: The Role of Cognition. *Behavioral research in accounting*. 2022. № 34 (2). Pp. 49–68.
101. Панченко О. А. Медико-психологічний контроль — ефективний крок реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні. *Новини медицини та фармації*. 2017 № 12 (627). URL: <http://www.mif-ua.com/archive/article/45228>.
102. Valigursky J., Zdánsky J. Automatic testing of control functions for programmable control systems in transport applications. *13th International Scientific Conference on Sustainable, Modern and Safe Transport*. Novy Smokovec, 29-31 May 2019. Novy Smokovec: University of Žilina. Pp. 1604–1610.
103. Білодід І. К. Словник української мови: в 11 т. Т. 11 / редкол.: І. К. Білодід (голова) та ін./ ред. тому С. І. Головашук. Київ: Наукова думка, 1980. 699 с.
104. Kersic M. Legal principles in croatian legal science: fundamental character and indeterminacy. *Pravni Vjesnik*. 2020. № 36 (1). Pp. 65–78.
105. Пунда О. О. Використання даних, одержаних в результаті застосування науково-технічних засобів, для доказування в кримінальному процесі: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Львів, 2001. 222 с.
106. Lin F. Research on the Judicial Application of Legal Principles. *8th International conference on social science and education research*. Xian, 18–20 May 2018. Pp. 594–598.
107. Pecaric M. Legal Principles as Extrapolated Reality. *Archiv Fur Rechts- Und Sozialphilosophie*. 2018. № 104 (3). Pp. 397–420.

108. Szymanek J. Interpretation of the constitution: theoretical and practical variants based on the example of the constitution of the republic of Poland of 1997. *Przegląd Sejmowy*. 2017. Pp. 151–176.

109. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-вр. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>.

110. Elezi Z. An ideal or a functional constitution. *3rd International Multidisciplinary Scientific Conference on Social Sciences and Arts*. Albena, 24–30 August 2016. Pp. 3–11.

111. Конституційне право України: навчальний посібник для підгот. до зовніш. незалеж. оцінювання / Т. М. Слінько, Л. І. Летнянчин, І. І. Дахова та ін. Харків: Право, 2021. 368 с.

112. Конвенція про дорожній рух від 08.11.1968. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041.

113. Конвенція про дорожні знаки та сигнали від 08.11.1968. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_902#Text.

114. Угода між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом від 16.09.2022. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_001-22#Text.

115. Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності: Закон України від 05.04.2007 № 877-V. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/877-16#Text>.

116. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 01.07.2004 № 1961-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15#Text>.

117. Ondruska T., Pastoráková E., Brokesová Z. Determinants of the Insurance Consumption: Theoretical Approach. *8th International Scientific Conference on Managing and Modelling of Financial Risks*. Ostrava, 05–06 September 2016. Ostrava: VSB – Technical University of Ostrava. Pp. 717–726.

118. Gajovic V., Paunovic M., Ralevic N., Kilibarda M. Insurance as an instrument of risk management in logistics systems. *International Conference on Traffic and Transport Engineering (ICTTE)*. 27–28 September 2018. Pp. 974–979.

119. Про міський електричний транспорт: Закон України від 29.06.2004 № 1914-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15#Text>.

120. Про вдосконалення системи державного контролю за технічним станом міського електротранспорту та забезпеченням безпеки руху трамвайних вагонів і тролейбусів: Постанова Кабінету Міністрів України від 06.02.1997 № 149. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/149-97-п#Text>.

121. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 № 103. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-п#Text>.

122. Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і 27 червня 2007 р. № 879: Постанова Кабінету Міністрів України від 09.02.2022 № 105. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/105-2022-п>.

123. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п#Text>.

124. Bertuol A. About principles and rules: a critic about Humberto Avila's theory of principles. *A&C-Revista de Direito Administrativo & Constitucional*. 2016. № 16 (63). Pp. 239–259.

125. Anderson O. Charles Lyell, uniformitarianism, and interpretive principles. *Zygon*. 2007. № 42 (2). Pp. 449–462.

126. Herlitz A. Indeterminacy and the principle of need. *Theoretical Medicine and Bioethics*. 2017. № 38 (1). Pp. 1–14.

127. Hansson S. Improvement principles. *Journal of Safety Research*. 2019. № 69. Pp. 33–41.

128. Park S. The Uniformity Principle vs. the Disuniformity Principle. *Acta Analytica-International Periodical for Philosophy in the Analytical Tradition*. № 32 (2). Pp. 213–222.
129. Kvalnes O. Two Ethical Principles. *Moral reasoning at work: rethinking ethics in organizations*. 2010. Pp. 39–47.
130. Wimmer M. Once-Only Principle Good Practices in Europe. *Lecture Notes In Artificial Intelligence*. 2021. № 12621. Pp. 61–82.
131. Загальна теорія держави і права: підручник для студентів юридичних спеціальностей вищих навчальних закладів / М. В. Цвік, В. Д. Ткаченко, Л. Л. Богачова та ін.; за ред. М. В. Цвіка, В. Д. Ткаченка, О. В. Петришина. Харків: Право, 2002. 432 с.
132. Пустовіт Ю. Ю. Система принципів бюджетного права України. *Фінансове право*. 2012. № 4. С. 37–40.
133. Esser J. Grundsatz und Norm in der richterlichen Fortbildung des Privatrechts. Mohr, 1956. 394 p.
134. Guastini R. Interpretare e argomentare. Giuffrè Editore, 2011. 454 p.
135. Weis L. Constitutional Directive Principles. *Oxford Journal of Legal Studies*. 2017. № 37 (4). Pp. 916–945.
136. Козюбра М. І. Загальна теорія права: підручник. Київ: Ваіте, 2015. 392 с.
137. Borković I. Upravno pravo. Zagreb: Narodne novine, 2002. 662 p.
138. Адміністративне право України: підручник / Ю. П. Битяк, В. М. Гаращук, О. В. Дьяченко та ін.; за ред. Ю. П. Битяка. Київ: Юрінком Інтер, 2007. 544 с.
139. Музичук О. М. Поняття, ознаки та система принципів контролю за діяльністю правоохоронних органів. *Транспортне право в ХХІ століття: матеріали ІІІ Міжнародної наукової конференції* (м. Київ, 21 лютого 2013 р.). Київ: Комп'ютерпрес, 2013. С. 494–497.

140. Matviichuk A., Shcherbak V., Sirko V., Malieieva H., Leheza Y. Human principles of law as a universal normative framework. *Cuestiones Politicas*. 2022. № 40 (75). Pp. 221–231.
141. Reátegui R., Albuja O. Rule of law versus soft rule of law. *Revista De Derecho Politico*. 2020. № 109. Pp. 373–397.
142. Méndez R. An Introduction to Institutional Coordination as An Alternate Model for Neo-Institutional Economic Analysis. *Procesos de Mercado Revista Europea de Economía Política*. 2013. № 2. Pp. 151–200.
143. Innerarity D. Libertad e historia en Kant. *Thémata, Revista de Filosofía*. 1987. № 4. Pp. 57–77.
144. Chacon M. The ABC of the principle of progressivity of environmental law. *Revista Direito Ambiental E Sociedade*. 2020. № 10 (2). Pp. 122–178.
145. Bezpalova O., Onopriienko S., Tarasov S., Zavalna Z., Starynskyi M. State environmental security in national and globalization aspects. *Journal of Security and Sustainability Issues*. 2020. № 9 (3). Pp. 797–806.
146. Li C., Guo Y., Wang L. Can social organizations help the public actively carry out ecological environment supervision? *Revista Direito Ambiental E Sociedade*. 2020. № 10 (2). Pp. 122–178.
147. Foran M. The cornerstone of our law: Equality, consistency and judicial review. *Cambridge Law Journal*. 2022. № 81 (2). Pp. 249–272.
148. de Witte B. From a «Common Principle of Equality» to «European Antidiscrimination Law». *American Behavioral Scientist*. 2010. № 53 (12). Pp. 1715–1730.
149. Salmanova O., Popovich E., Nikitin A., Tesliuk I. Administrative and Legal Principles of the Digitization of Public relations. *Amazonia Investiga*. 2020. Vol. 9. Núm. 25. Pp. 418–422.

150. Орлов Ю. В., Прибиткова Н. О. Війна та кримінально-правова політика України: виклики та відповіді. *Право і безпека*. 2022. № 2 (85). С. 40–49.
151. Філіпська Н. О. Роль недержавних громадських об'єднань у захисті прав осіб з обмеженими можливостями в Україні під час війни. *Право і Безпека*. 2022. № 4. С. 69–80.
152. Waterstone M. Returning veterans and disability law. *Notre Dame Law Review*. 2010. № 85 (3). Pp. 1081–1131.
153. Sundstrom G. Towards models of tasks and task complexity in supervisory control applications. *Ergonomics*. 1993. № 36 (11). Pp. 1413–1423.
154. Курко О. М. Контроль за реалізацією адміністративно-правових форм органами прокуратури. *Адміністративне право і процес*. 2014. № 2 (8). С. 254–261.
155. Державне управління: проблеми адміністративно-правової теорії та практики / за заг. ред. В. Б. Авер'янова. Київ: Факт, 2003. 384 с.
156. Кочетков Ю. В. Державний контроль у сфері захисту населення від наслідків аварій на ЧАЕС та надзвичайних ситуацій: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Запоріжжя, 2007. 233 с.
157. Ромасько В. О. Державний контроль у сфері будівництва: адміністративно-правові засади: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2010. 196 с.
158. Шевченко Є. О. Прокурорський нагляд за додержанням законодавства про звернення громадян: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. Харків, 2007. 199 с.
159. Козьяков І. М. Співвідношення прокурорського нагляду і відомчого контролю за законністю оперативно-розшукової діяльності: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. Харків, 2001. 235 с.
160. Bicevskis J., Cerina-Berzina J., Karnitis E., Karnitis G. Transparent Model for State Management. *Government E-Strategic Planning and Management: Practices, Patterns and Roadmaps*. 2014. № 3. Pp. 83–103.

161. Guo W., Liu F., Chen Z., Li Y. Grid resource allocation and management algorithm based on optimized multi-task target decision. *International Conference on Intelligent Transportation, Big Data & Smart City*. Changsha, 12–13 January 2019. Pp. 560–564.
162. Deix S., Alten K., Weninger-Vycudil A. Procedures for Cross Asset Management Optimisation. *Transport Research Arena*. 2012. № 48. Pp. 2022–2028.
163. Patlins A., Kunicina N., Adrian L. Sensor networking and signal processing applications in city transport systems. *18th International Conference on Transport Means*. Kaunas, 23–24 October 2014. Kaunas: Kaunas University of Technology. Pp. 355–359.
164. Dumitru I., Nicolae D., Matei L., Racila L. Public transport traffic management systems simulation in Craiova city. *Efficient, Safe and Intelligent Transport*. 2016. № 18. Pp. 405–410.
165. Грохольський В. Л. Адміністративно-правові засади управління спеціальними підрозділами по боротьбі з організованою злочинністю МВС України: монографія. Харків: Вид-во НУВС, 2003. 344 с.
166. Сарана С. В. Фінансове право України: навчальний посібник. Полтава: Полтавський інститут економіки і права Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна», 2008. 567 с.
167. Мурза В. В. Особливості державного нагляду в державі. *Форум права*. 2012. № 2. С. 481–485.
168. Шестак В. С. Державний контроль в сучасній Україні (теоретико-правові питання): дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Харків, 2002. 195 с.
169. Марчук У. О., Романчук А. А. Функції контролю в системі управління підприємством. *Економіка, фінанси, право*. 2013. № 1. С. 31–34.
170. Drliciak M., Celko J. Implementation of transport data in to the transport forecasting in Slovakia. *Transport Research Arena*. 2016. № 14. Pp. 1733–1742.

171. Johnsen A. Does formal strategic planning matter? An analysis of strategic management and perceived usefulness in Norwegian municipalities. *International Review of Administrative Sciences*. 2021. № 87 (2). Pp. 380–398.
172. Gottlieb P. The golden-egg as a natural-resource – toward a normative theory of growth management. *Society & Natural Resources*. 1995. № 8 (1). Pp. 49–56.
173. Hu M., Wang Y., Shi Q. Developing Beijing traveler information systems framework. *IEEE 5th International Conference on Intelligent Transportation Systems*. Singapore, 03–06 September 2002. Singapore: National University of Singapore. Pp. 381–386.
174. Pylkkönen M., Tolvanen A., Hublin C., Kaartinen J., Karhula K., Puttonen S., Sihvola M., Sallinen M. Effects of alertness management training on sleepiness among long-haul truck drivers: A randomized controlled trial. *Accident Analysis and Prevention*. 2018. № 121. Pp. 301–313.
175. Meng Q. Comment on Remodeling Shame Culture of the Construction of Social Morality. *International Conference on Management Innovation and Public Policy*. Chongqing, 07–08 January 2012. Pp. 3419–3422.
176. Zivkovic S., Palacic D. Comparative analysis of safety management in business organizations in Serbia and Croatia. *11th International Scientific Conference on Economic and Social Development (ESD) – Building Resilient Society*. Zagreb, 17–18 December 2015. Pp. 412–424.
177. Тихомиров О. Д. Юридична компаративістика: філософсько-методологічні засади: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.12. Київ, 2006. 461 с.
178. Hook M. The «statutist trap» and subject-matter jurisdiction. *Journal of Private International Law*. 2017. № 13 (2). Pp. 435–462.
179. Гончарук С. Т. Адміністративне право України: навчальний посібник. Київ, 2000. 240 с.

180. Васильєв І. О. Контрольна діяльність штабів органів внутрішніх справ: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ, 2010. 20 с.
181. Новіков В. В. Внутрішній контроль як засіб забезпечення законності і дисципліни в органах внутрішніх справ: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2006. 201 с.
182. Дубинський О. В. Об'єкт та предмет контролю за додержанням законодавства на транспорті в Україні. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. Вип. 11. С. 76–80.
183. Галімішина Г. В. Державний контроль на автомобільному транспорті в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Донецьк, 2010. 245 с.
184. Che Y., Zheng Y., Wu Y., Lin X., Li J., Hu X., Teodorescu R. Battery States monitoring for electric vehicles based on transferred multi-task learning. *IEEE Transactions on Vehicular Technology*. 2023. № 72 (8). Pp. 10037–10047.
185. Кравчук В. М. Взаємовідносини громадських організацій і держави в умовах формування громадянського суспільства в Україні (теоретико-правовий аспект): автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Київ, 2008. 20 с.
186. Istace T. Protecting the mental realm: What does human rights law bring to the table? *Netherlands Quarterly of Human Rights*. 2023. URL: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001098561000001>.
187. Ostrovska B. Chance to survive: The human right to life and health in the COVID-19 pandemic. *Medicine and Law*. 2021. № 40 (1). Pp. 3–13.
188. Komziuk V. T., Zahumenna Y. O., Borko A. L., Bortnyk S. Promising directions for ensuring national security under martial law. *Lex Humana*. 2023. № 15(1). Pp. 509–520.
189. Курило В. І. Адміністративні правовідносини у сільському господарстві України: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2007. 487 с.

190. Rabie Mohamed. Economy and Society. A Theory of Sociocultural and Economic Develoment. Palgrave Macmillan, 2016. URL: https://www.researchgate.net/publication/304086270_Economy_and_Society.
191. Невядовський В. О. Адміністративно-правові засади здійснення контролю за якістю вищої освіти в Україні: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Суми, 2021. 403 с.
192. Wang H., Tang Z. Value Analysis of Network Voice of the Public Opinions in Chinese Social Management Innovation. *9th International Conference on Public Administration*. Cape Town, 31 October – 02 November 2013. Cape Town: Cape Peninsula University of Technology. Pp. 902–907.
193. Dhanda S. Cultural Roots of Corruption: A Systematic Analysis of Causes, Consequences and Control of Corruption in India. *9th International Conference on Public Administration*. Cape Town, 31 October – 02 November 2013. Cape Town: Cape Peninsula University of Technology. Pp. 126–135.
194. Dey K., Mishra A., Chowdhury M. Potential of Intelligent Transportation Systems in Mitigating Adverse Weather Impacts on Road Mobility: A Review. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*. 2015. № 16 (3). Pp. 1107–1119.
195. Про затвердження методик розроблення критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності та визначається періодичність проведення планових заходів державного нагляду (контролю), а також уніфікованих форм актів, що складаються за результатами проведення планових (позапланових) заходів державного нагляду (контролю): Постанова Кабінету Міністрів України від 10.05.2018 № 342. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/342-2018-п/conv#n62>.
196. Юридический научно-практический словарь-справочник: основные термины и понятия / авт.-сост. О.Ф. Скаун, Д.А. Бондаренко. Харьков: Эспада, 2007. 488 с.

197. Собакарь А. Правові та організаційні проблеми забезпечення безпечного стану дорожніх умов в Україні. *Вісник Академії управління МВС*. 2010. № 2 (14). С. 37–46.
198. Великий тлумачний словник сучасної української мови (з дод., допов. та CD) / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. Київ; Ірпінь: Перун, 2009. 1736 с.
199. Farrero P. The importance of own name in the subject constitution. *Revista De Humanidades*. 2017. № 30. Pp. 155–164.
200. Carvalho C. Geography and ontology: Complicity of being between subject and place, being and space. *Geographia-Uff*. 2022. № 24 (52). URL: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:000803026800001>.
201. Голован З. С. Суб'єкти трудового права та суб'єкти трудових правовідносин: співвідношення понять та змісту. *Форум права*. 2007. № 1. С. 23–25.
202. Casalino V. Capital as subject and the subject of law. *Direito E Praxis*. 2019. № 10 (4). Pp. 2879–2922.
203. Скакун О. Ф. Теорія держави і права: підручник. Харків: Консум, 2001. 656 с.
204. Харитонов О. В. Дозвільна система в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків: 2004. 197 с.
205. Галуцько В. В., Діхтієвський П. В., Кузьменко О. В., Стеценко С. Г. Адміністративне право України. Повний курс: підручник. Херсон, 2018. 446 с.
206. Малиновський В. Я. Державне управління: навчальний посібник. Луцьк: Вежа, 2000. 558 с.
207. Шестак С. В. Недержавний контроль за діяльністю міліції: теоретико-правовий аспект: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Харків, 2009. 199 с.
208. Шутов М. І. Державний фінансовий контроль в Україні (теорія та практика): монографія. Одеса: Юридична література, 2004. 136 с.

209. Бандурка О. М. Управління в органах внутрішніх справ України: підручник. Харків, 1998. 478 с.
210. Simpson J., Dagli C. System of Systems: Power and Paradox. *IEEE International Conference on System of Systems Engineering*. Monterey, 02–04 June 2008. URL: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:000265213000035>.
211. Braathen P. Paradox in organizations seen as social complex systems. *Emergence-Complexity & Organization*. 2016. № 18 (2). URL: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:000411180300002>.
212. Дубинський О. Суб'єкт здійснення державного контролю за додержанням законодавства на транспорті в Україні. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 10. С. 131–135.
213. Romanelli M. Designing e-Sustainable Parliaments. *Empowering Organizations: Enabling Platforms And Artefacts*. 2016. № 11. Pp. 29–38.
214. Функції та повноваження Верховної Ради України. URL: <https://testderz.com/zno-pravo/program/функції-та-повноваження-верховної-ра/>.
215. Новіков М. М. Об'єднання громадян у механізмі взаємодії держави і громадського суспільства: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Харків, 2002. 200 с.
216. Про Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини: Закон України від 23.12.1997 № 776/97-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1998. № 20. Ст. 99.
217. Цепенда В.М. Класифікація видів державного контролю. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2019. № 9. URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=1613>.
218. Чанцева А. О. Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2023. 203 с.
219. Про Кабінет Міністрів України: Закон України від 27.02.2014 № 794-VII. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/794-18/conv>.

220. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.
221. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.
222. Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 № 878. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/878-2015-п/conv#Text>.
223. Про затвердження Положення про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України: Постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-п#Text>.
224. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 № 103. *Офіційний вісник України*. 2015. № 22. Ст. 604.
225. Про затвердження Положення про Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 № 439. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-п#Text>.
226. Gössling S. Police Perspectives on Road Safety and Transport Politics in Germany. *Sustainability*. 2017. № 9 (10). URL: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:000414896200101>.
227. Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 № 439. *Офіційний вісник України*. 2014. № 75. Ст. 2128.
228. Knapp K., Walker D., Wilson E. Challenges and strategies for local road safety training and technology transfer. *8th International Conference on Low-Volume Roads*. Nevada, 22–25 June 2003. Nevada: University of Nevada. Pp. 187–190.

229. Li X., Li Y. A Study of the professional managers' moral on their behavior. *3rd International Conference on Operations and Supply Chain Management*. Wuhan, 28 July – 05 August 2009. Wuhan: University. Pp. 817–822.
230. Byrne M., Parry T., Isola R., Dawson A. Identifying road defect information from smartphones. *Road & Transport Research*. 2013. № 22 (1). Pp. 39–50.
231. Capallera M., Angelini L., Meteier Q., Abou Khaled O., Mugellini E. Human-vehicle interaction to support driver's situation awareness in automated vehicles: A systematic review. *IEEE Transactions on Intelligent Vehicles*. 2023. № 8 (3). Pp. 2551–2567.
232. Slavova V., Dimitrova D. Ethical and legal problems related to subjectivity and artificial intelligence. *Filosofiya-Philosophy*. 2023. № 32 (2). Pp. 186–202.
233. Адміністративне право України. Повний курс: підручник / Галунько В., Діхтієвський П., Кузьменко О., Стеценко С. та ін. Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2018. 446 с.
234. Ding Z. The form language of visual arts. *International Conference on Education and Social Development*. Wuhan, 08–09 November 2014. Pp. 196–199.
235. Рябченко О. П. Держава і економіка: адміністративно-правові аспекти взаємовідносин: монографія / за заг. ред. О. М. Бандурки. Харків: Вид-во Ун-ту внутр. справ, 1999. 304 с.
236. Оксьом І. Г. Форми і методи державного управління в соціальній сфері: організаційно-правовий аспект. *Публічне право*. 2014. № 4. С. 56–64.
237. Комзюк А. Т. Адміністративний примус в правоохоронній діяльності міліції України: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2002. 408 с.
238. Пархоменко Н. М. Джерела та форми права як категорії права: до постановки проблеми. *Часопис Київського університету права*. 2006. № 4. С. 16–20.

239. Адміністративне право України: підручник / за заг. ред. Т. О. Коломосьць. Київ: «Істина», 2008. 457 с.
240. Музичук О. М. Види та форми контролю за діяльністю міліції. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2010. № 2. С. 98–105.
241. Андрійко О. Ф. Організаційно-правові проблеми державного контролю у сфері виконавчої влади: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Київ, 1999. 390 с.
242. Коросташова І. М. Організаційно-правові засади контролю в митній службі України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2006. 209 с.
243. Вітвіцький С. С. Державний контроль у сфері ліцензійної діяльності: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2004. 178 с.
244. Woo S., Yeo H. Optimization of Pavement Inspection Schedule with Traffic Demand Prediction. *11th International Conference of the International-Institute-for-Infrastructure-Resilience-and-Reconstruction – Complex Disasters and Disaster Risk Management*. Seoul, 27–29 August 2015. Pp. 95–103.
245. Венедіктов В. С. Організація підготовки дисертаційних досліджень: науково-практичний посібник для аспірантів, ад'юнктів та здобувачів вищих закладів освіти МВС України. Харків: Видавництво Національного університету внутрішніх справ, 2005. 87 с.
246. Ciuperca R., Nedelcu A., Zaica A., Anghelut A. Monitoring work parameters for road transport means. *17th International Scientific Conference on Engineering for Rural Development*. Jelgava, 23–25 May 2018. Pp. 1962–1968.
247. Nagurnas S., Mickunaitis V., Peceliunas R., Vestartas A. Analysis of calculation methods used for accuracy evaluation of the results of road accident examination. *Transport*. 2008. № 23 (2). Pp. 156–160.
248. Dimitriou L., Nikolaou P., Antoniou C. Exploring the temporal stability of global road safety statistics. *Accident Analysis and Prevention*. 2019. № 130. Pp. 38–53.

249. Зеленецкий В. С. Общая теория борьбы с преступностью. Ч. 1. Концептуальные основы. Харьков: Основа, 1994. 375 с.
250. Світличний О. П. Адміністративні правовідносини у сфері земельних ресурсів України: проблеми теорії та практики правозастосування: монографія. Донецьк: Державне видавництво «Донбас», 2011. 410 с.
251. Державне регулювання економіки: навчальний посібник / Г. М. Калетнік, А. Г. Мазур, О. Г. Кубай. Київ: Хай-Тек Прес, 2011. 428 с.
252. Лученко Д. В. Контрольне провадження: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2003. 180 с.
253. Комзюк А. Т. Адміністративний примус: деякі загальні проблеми дослідження та правового регулювання в контексті забезпечення прав людини. *Право України*. 2004. № 4. С. 46–49.
254. Безпалова О. І. Сутність та значення координаційних органів як суб'єктів реалізації державної політики. *Адміністративне право і процес*. 2020. № 6. С. 105–109.
255. Ковальов І. М. Контроль та облік як засіб оцінки ефективності здійснення фізичної підготовки у правоохоронних органах. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2019. № 3. С. 78–83.
256. Gram J. In support of public service excellence as the forefront of ethical behavior. *7th International Conference on Public Administration*. Chengdu, 18–20 October 2011. Pp. 165–173.
257. Про затвердження Порядку державної акредитації закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та атестації їх спеціалістів: Постанова Кабінету Міністрів України від 20.05.2009 № 490. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/490-2009-%D0%BF#Text>.
258. Allen J., Tong J., Landowski N. Meeting effectiveness and task performance: meeting size matters. *Journal of Management Development*. 2021. № 40 (5). Pp. 339–351.

259. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848.

260. Background / Euro Contrôle Route: сайт. URL: <https://www.euro-controlle-route.eu/about-us/background/>.

261. Summala H. American drivers in Europe: Different signing policy may cause safety problems at uncontrolled intersections. *Accident Analysis and Prevention*. 1998. № 30 (2). Pp. 285–289.

262. About the Ministry / Federal Ministry for Digital and Transport: сайт. URL: <https://bmdv.bund.de/EN/The-Ministry/Responsibilities-Structure/responsibilities-and-structure.html>.

263. Tasks and powers of the Roadside Inspection Service / Federal Logistics and Mobility Office: сайт. URL: https://www.balm.bund.de/EN/Topics/Controls/ControlsRoadsidecontrolServiceRoadTollcontrolService/RoadsideInspectionService/RoadsideInspectionService_node.html.

264. U.S. Department of Transportation Administrations / U.S. Department of Transportation: сайт. URL: <https://www.transportation.gov/administrations>.

265. Department for Transport / GOV.UK: сайт. URL: <https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport/about>.

266. Parnell K., Stanton N., Plant K. What's the law got to do with it? Legislation regarding in-vehicle technology use and its impact on driver distraction. *Accident Analysis and Prevention*. 2017. № 100. Pp. 1–14.

267. France – Transport / Division of Powers: сайт. URL: <https://portal.cor.europa.eu/divisionpowers/Pages/France-Transport.aspx>.

268. The French transport infrastructure financing agency (AFIT France) / AFIT France (English): сайт. URL: <https://www.afit-france.fr/english-85>.

269. Road Safety Programme 2016–2025 / Estonian Transport Administration: сайт. URL: <https://transpordiamet.ee/en/safety-and-supervision/traffic-safety/traffic-safety-programme-2016-2025>.

270. Prevention Campaigns / Estonian Transport Administration: сайт. URL: <https://transpordiamet.ee/en/node/485>.
271. Poland – Transport / Division of Powers: сайт. URL: <https://portal.cor.europa.eu/divisionpowers/Pages/France-Transport.aspx>.
272. Latvia – Transport / Division of Powers: сайт. URL: <https://portal.cor.europa.eu/divisionpowers/Pages/Latvia-Transport.aspx>.
273. Bicevskis J., Cerina-Berzina J., Karnitis E., Karnitis G. Transparent Model for State Management. *Government E-Strategic Planning and Management: Practices, Patterns and Roadmaps*. 2014. № 3. Pp. 83–103.
274. Zhang X., Xiang H., Wheeler K., Smith G., Stallones L. Road traffic injuries to foreigners in the People's Republic of China, 2000-2008. *Journal of Safety Research*. 2010. № 41 (6). Pp. 521–523.
275. Ministry of Transport of the People's Republic of China / The State Council The People's Republic Of China: сайт. http://english.www.gov.cn/state_council/2014/09/09/content_281474986284076.htm.
276. Huang D., Tang D., Chow K. Public-administration in Hong-Kong – Crises and prospects. *International journal of public administration*. 1993. № 16 (9). Pp. 1397–1430.
277. Бондаренко І. Адаптація законодавства України до європейського законодавства – один з пріоритетних напрямів реформування правової системи України. *Право України*. 2002. № 7. С. 63–65.
278. Ананко І. М. Сутність поняття «удосконалення автотранспортних послуг». *Економіка транспортного комплексу*. 2010. Вип. 16. С. 133–140.
279. Томкіна О. О. Акти Кабінету Міністрів України: теоретичні засади видання та реалізації: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2005. 195 с.
280. Марчук В. М., Ніколаєва Л. В. Нариси з теорії права: навчальний посібник. Київ: Істина, 2004. 304 с.

281. Погребняк С. Прогалини в законодавстві та засоби їх подолання. *Вісник Академії правових наук України*. 2013. № 1. С. 44–56.
282. Вороніна І. М. Аксіологічний аспект нормотворчої діяльності. *Юридичні науки: проблеми та перспективи*: матеріали III Міжн. наук.-практ. конф. (м. Київ, 22–23 травня 2015 р.). Херсон: Видавничий дім «Гельветика», 2015. С. 12–15.
283. Susniene D., Vanagas P. Means for Satisfaction of Stakeholders' Needs and Interests. *Inzinerine Ekonomika-Engineering Economics*. 2007. № 5. Pp. 24–28.
284. Музичук О. М. Контроль за діяльністю правоохоронних органів в Україні: адміністративно-правові засади організації та функціонування: дис. ... док. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2010. 481 с.
285. Про Рекомендації парламентських слухань на тему: «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху»: Постанова Верховної Ради України від 13.04.2016 № 1091-VIII. *Відомості Верховної Ради*. 2016. № 21. Ст. 414.
286. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 14.09.2020 року «Про Стратегію національної безпеки України»: Указ Президента України; Стратегія від 14.09.2020 № 392/2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/392/2020/conv#Text>.
287. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-p/conv#Text>.
288. Хитра О. Л., Стародубцева Т. Л., Хитра І. Я. Проблеми удосконалення державного контролю за діяльністю суб'єктів господарювання в Україні. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права*. 2019. № 23. С. 211–218.

289. Солонецький І. І. Адміністративно-правові засади протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2020. 254 с.

290. Віннік С. О. Концептуальні засади вдосконалення адміністративного законодавства, яке регламентує здійснення контролю та нагляду за підприємницькою діяльністю. *Наше право*. 2018. № 1. С. 206–211.

291. Тимошук В. П. Адміністративна процедура та адміністративні послуги. Зарубіжний досвід і пропозиції для України. Київ: Факт, 2003. 496 с.

292. Воронежський К. В. Напрямки вдосконалення антикорупційного законодавства України в контексті зарубіжного досвіду визначення корупційних явищ. *ВІСНИК НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право*. 2016. Вип. 1/2 (29/30). URL: <http://visnyk-ppsp.kpi.ua/article/view/119134/113794>.

293. Lv X. A Study on the legislation of civil servants occupation morality. *International Conference on Humanities, Arts and Language*. Yinchuan, 09–10 December 2017. Pp. 66–69.

294. Коллер Ю. С. Шляхи вдосконалення публічного адміністрування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Актуальні питання забезпечення публічної безпеки, порядку в сучасних умовах: поліція та суспільство – стратегії розвитку і взаємодії: тези доповідей Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Маріуполь, 18 травня 2018 р.)*. Маріуполь, 2018. С. 388–389.

295. Riabovol L., Harust Y., Dzhafarova O., Sobol Y. Students' scientific activity as a component of the lawyers' professional training. *Asia Life Sciences*. 2019. № 2. Pp. 21–43.

296. Koppel S., Charlton J., Hua P., Liu P., Pham H., Stephan K., Logan D, St Louis R., Gao G., Griffiths D. Are older drivers' driving patterns during an on-road driving task representative of their real-world driving patterns? *Traffic Injury Prevention*. 2018. № 19. Pp. 173–175.

297. Cho Y., Song H. How to Facilitate Innovative Behavior and Organizational Citizenship Behavior: Evidence From Public Employees in Korea. *Public Personnel Management*. 2021. № 50 (4). Pp. 509–537.

298. Gillier T., Chaffois C., Belkhouja M., Roth Y., Bayus B. The effects of task instructions in crowdsourcing innovative ideas. *Technological Forecasting and Social Change*. 2018. № 134. Pp. 35–44.

299. Kobylinska U. Barriers and factors influencing the level of cooperation of businesses with public administration institutes: poland as a case study. *26th International Scientific Conference on Economic and Social Development – Building Resilient Society*. Zagreb, 08-09 December 2017. Pp. 222–231.

300. Грибан М. М. Зарубіжний досвід здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. *Вісник Кримінологічної Асоціації України*. 2023. № 3 (30). С.252-262. <https://vca.univd.edu.ua/index.php/vca/article/view/33/106>

301. Михайлов В. О. Забезпечення законності та дисципліни в діяльності патрульної поліції: дис. ... д-ра філософії: 081 – Право. Дніпро, 2021. 298 с.

302. Молчанов Р. Ю. Адміністративно-юрисдикційна діяльність патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпро, 2018. 197 с.

303. Грибан М. М. Аналіз досвіду Польщі та Латвії зі здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. *Протидія дезінформації в умовах російської агресії проти України: виклики і перспективи*: тези доп. учасників міжн. наук.-практ. конф. (Анн-Арбор - Харків, 12-13 груд. 2023 р.), С. 376-377. DOI: <https://doi.org/10.32782/PPSS.2023.1.100>

304. Грибан М. М. Принципи державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. *Право.UA*.

2023. № 4. С.238-243. https://pravo.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/archive/Pravo-ua-2023-4/Pravo_ua_2023_4_238.pdf

305. Волкович О. Ю. Адміністративно-правові засади управління господарськими товариствами: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2010. 222 с.

306. Luk'yanets D., Markova O., Gurzhii T., Petritskyi A. Conceptual model of administrative procedure for Ukraine. *Astra Salvensis*. 2022. № 1. Pp. 329–346.

307. Luk'yanets D. M., Markova O. O. The historical evolution of the administrative procedure (comparative approach). *International Journal of Criminology and Sociology*. 2020. № 9. Pp. 2905–2920.

308. Alcoz L. Culture of administrative procedure: origins and underlying grounds. *Revista General De Derecho Administrativo*. 2023. № 62. URL: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:000925744300009>.

309. Silveira J., de Freitas T., Fabiao G., Raimundo M. The Simplification of Procedures in Portuguese Administrative Law. *Administrative Sciences*. 2022. № 12 (1). URL: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:000775487100001>.

310. Грибан М. М. Сутність безпеки на автомобільному транспорті загального користування як об'єкту державного нагляду (контролю). *Вісник Кримінологічної Асоціації України*. 2023. № 1 (28). С. 273-282. <https://vca.univd.edu.ua/index.php/vca/article/view/107/103>

311. Хольченков О. М. Контрольне провадження в діяльності податкової міліції: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2005. 185 с.

312. Про адміністративну процедуру: Закон України від 17.02.2022 № 2073-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2073-20#Text>.

313. Bezpalova O., Abroskin V., Andriiko O., Syniavska O., Yevdokimenko S. The essence and types of administrative procedures in the activities of higher education institutions as subjects of the implementation of the

educational function of the state. *Journal of Legal, Ethical and Regulatory Issues*. 2020. № 23. Pp. 1–7.

314. Грибан М. М. Щодо розуміння сутності безпеки на автомобільному транспорті загального користування. *Теоретичні питання юриспруденції і проблеми правозастосування: виклики XXI століття* : тези доп. учасників VII Всеукр. наук.-практ. конф. (Харків, 09 черв. 2023 р.), С. 70-71.

URL: https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_20230609/article/view/hryban

315. Плішкін В. М. Теорія управління органами внутрішніх справ: підручник. Київ: НАВСУ, 1999. 702 с.

316. Koshy K., Liu A., Whitehurst K., Gundogan B., Al O. How to hold an effective meeting. *International Journal of Surgery-Oncology*. 2017. № 2 (5). URL: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:000404263400001>.

317. Кагановська Т. Є. Кадрове забезпечення державного управління в Україні: монографія. Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2010. 330 с.

318. Шморгун Л. Г. Менеджмент організацій: навчальний посібник. Київ: Знання, 2010. 462 с.

319. Публічний звіт Голови Державної служби України з безпеки на транспорті Михайла Ноняка за 2017 рік / Державна служба України з безпеки на транспорті: офіційний сайт. URL: <https://dsbt.gov.ua/uk/storinka/publicchnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-myhayla-0>.

320. Про затвердження Порядку взаємодії Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті, Міністерства внутрішніх справ України, Державного агентства автомобільних доріг України під час організації та проведення робіт із зважування та здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування: Наказ Міністерства інфраструктури України, Міністерства внутрішніх справ

України від 10.12.2013 № 1007/1207. *Офіційний вісник України*. 2014. № 16. Ст. 494.

321. Грибан М. М. Вдосконалення правового забезпечення здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. *Наше право*. 2022. № 1. С.230-235. https://nashe-pravo.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/archive/NP-2022-1/NP_2022_1_230.pdf

322. Jahanshahi D., Costello S., Dirks K., van Wee B. Who benefits from cycling initiatives? An evaluation of perceived effectiveness and differences among population groups. *Case Studies on Transport Policy*. 2023. № 13. URL: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001043753500001>.

323. Hulstijn J., Liu J., Tan Y. Delegation of control in administrative procedures. *Lecture Notes in Artificial Intelligence*. 2008. № 5076. URL: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:000257946600008>.

324. Економіка підприємства / за ред. акад. С. Ф. Покропівного. 2-ге вид., перероб. та доп. Київ: КНЕУ, 2013. 402 с.

325. DeVito M., Wood E., Frazier T. Standardization and interoperability of small unmanned aircraft systems (sUAS) for disaster management. *Journal of Homeland Security and Emergency Management*. 2022. № 19 (2). Pp. 175–203.

326. Стокороса Т. М. Інформатизація та інформаційне забезпечення: підходи до трактування понять. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2008. Вип. 18.9. С. 296–301.

327. Freitas R., Freitas M. Information management in lean office deployment contexts. *International Journal of Lean Six Sigma*. 2020. № 11 (6). Pp. 1175–1206.

328. Dragovan H., Rukavina T., Domitrovic J. Application of an artificial neural network in a pavement management system. *Road and Rail Infrastructure*. 2014. № 3. Pp. 211–217.

329. Карпишин Н. І. Фінансове забезпечення охорони здоров'я в реалізації державних функцій на ринку медичних послуг: дис. ... канд. екон. наук: 08.04.01. Тернопіль, 2006. 208 с.

330. Дашко І. М. Кадровий потенціал: сутність та фактори його розвитку. *Економіка та держава*. 2017. № 1. С. 65–68.

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

Наукові праці, в яких опубліковано основні наукові результати:

1. Грибан М. М. Вдосконалення правового забезпечення здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. *Наше право*. 2022. № 1. С.230-235. https://nashe-pravo.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/archive/NP-2022-1/NP_2022_1_230.pdf
2. Грибан М. М. Сутність безпеки на автомобільному транспорті загального користування як об'єкту державного нагляду (контролю). *Вісник Кримінологічної Асоціації України*. 2023. № 1 (28). С. 273-282. <https://vca.univd.edu.ua/index.php/vca/article/view/107/103>
3. Грибан М. М. Принципи державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. *Право.UA*. 2023. № 4. С.238-243. https://pravo.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/archive/Pravo-ua-2023-4/Pravo_ua_2023_4_238.pdf
4. Грибан М. М. Зарубіжний досвід здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. *Вісник Кримінологічної Асоціації України*. 2023. № 3 (30). С.252-262. <https://vca.univd.edu.ua/index.php/vca/article/view/33/106>
5. Грибан М. М. Межі державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. *Європейські перспективи*. 2024. № 1. С.207-212. https://ep.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/archive/EP-2024-1/EP_2024_1_207.pdf

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

6. Грибан М. М. Окремі напрямки удосконалення адміністративних

процедур здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. *Гуманітарні аспекти цифрового суспільства* : тези доп. учасників міжн. наук.-практ. конф. (Харків, 8 груд. 2022 р.), С. 90-92. URL: https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_20221208/article/view/hryban

7. Грибан М. М. Щодо розуміння сутності безпеки на автомобільному транспорті загального користування. *Теоретичні питання юриспруденції і проблеми правозастосування: виклики XXI століття* : тези доп. учасників VII Всеукр. наук.-практ. конф. (Харків, 09 черв. 2023 р.), С. 70-71. URL: https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_20230609/article/view/hryban

8. Грибан М. М. Аналіз досвіду Польщі та Латвії зі здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. *Протидія дезінформації в умовах російської агресії проти України: виклики і перспективи*: тези доп. учасників міжн. наук.-практ. конф. (Анн-Арбор - Харків, 12-13 груд. 2023 р.), С. 376-377. DOI: <https://doi.org/10.32782/PPSS.2023.1.100>