

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

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ЧАНЦЕВА АННА ОЛЕКСАНДРІВНА

УДК 342.9 (477)

**ДИСЕРТАЦІЯ
АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ДІЯЛЬНОСТІ
ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ ІЗ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ**

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.

_____ **А.О. Чанцева**

Науковий керівник —
Пабат Олександр Васильович,
кандидат юридичних наук, доцент

Харків — 2023

АНОТАЦІЯ

Чанцева А.О. Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії зі спеціальності 081 «Право». – Харківський національний університет внутрішніх справ, Харків, 2023.

У дисертації наведено теоретичне узагальнення та нове вирішення наукового завдання, яке полягає у визначенні сутності та розкритті особливостей адміністративно-правових засад діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, а також розроблені рекомендацій та пропозицій щодо їх вдосконалення.

Констатовано, що безпеку дорожнього руху варто тлумачити у статичному та динамічному аспектах. Так, відповідно до першого підходу, безпека дорожнього руху – це стан, за якого відсутні небезпеки, коли ризики та загрози виникнення дорожньо-транспортних пригод мінімізовані або взагалі відсутні. Що ж стосується динамічного аспекту, то відповідно до нього безпека дорожнього руху – це сукупність комплексних дій та процесів, які реалізуються «в режимі реального часу», тобто тоді, коли водій та/або пішоходи безпосередньо перебувають на дорозі.

Узагальнено, що безпека дорожнього руху як об'єкт адміністративно-правового регулювання являє собою особливого роду суспільні відносини, які виникають між спеціально уповноваженими органами державної влади (в особі її посадових осіб) відповідальними за безпеку дорожнього руху, та учасниками дорожнього руху, які повинні дотримуватися встановлених чинним законодавством правил та норм у сфері безпеки дорожнього руху.

З'ясовано, що під суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні доцільно розуміти сукупність визначених нормами чинного законодавства органів державної влади (їх посадових осіб), які володіють спеціальним набором суб'єктивних прав та юридичних обов'язків, що дають

їм можливість реалізовувати свою діяльність у досліджуваній сфері суспільних відноси. Підкреслено, що вказані суб'єкти складають певну систему, в якій кожен орган державної влади виконує власні, характерні тільки для нього, завдання та функції. Здійснено класифікацію суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху.

Акцентовано увагу на тому, що на сьогодні існує чимала кількість суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, що обумовлено багатогранністю та багатоаспектністю відповідної галузі. Відмічено, що кожен із виділених у роботі суб'єктів володіє своїм особливим правовим статусом, втім ключове місце серед них відводиться патрульній поліції України, діяльність якої спрямована на реалізацію динамічного аспекту забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Узагальнено, що система правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні складається із великої кількості нормативно-правових актів різної юридичної сили, кожен із яких спрямований на врегулювання різних аспектів даного проблемного питання. Аргументовано, що ключове місце у системі відповідних засад належить нормам адміністративного права, адже саме за їх допомогою: визначається правовий статус суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, а також розкривається сутність та зміст їх діяльності за відповідним напрямом; закріплюються адміністративні форми та методи забезпечення безпеки дорожнього руху; окреслюються межі та напрямки діяльності патрульної поліції у відповідному напрямку.

Встановлено, що адміністративно-правовий статус патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні являє собою визначену нормами чинного законодавства сукупність взаємопов'язаних та взаємодоповнюючих елементів, які в своїй єдності визначають місце патрульної поліції у системі відповідних правовідносин, а також характеризують мету, завдання та функції її діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Визначено, що патрульна поліція являє собою спеціалізований структурний підрозділ Національної поліції України, діяльність якого спрямована на забезпечення не лише публічного порядку та безпеки, а й безпеки дорожнього руху та запобігання та припинення порушень правил дорожнього руху. А відтак, серед іншого, основною метою діяльності патрульної поліції є запобігання виникненню дорожньо-транспортних пригод, а відповідно і захист та збереження життя та здоров'я всіх учасників дорожнього руху.

Виокремлено ключові напрямки діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, а також надано їм змістовну характеристику.

Встановлено, що межі діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху являють собою певні законодавчі кордони, за які поліцейські не можуть виходити в процесі здійснення своєї діяльності за відповідними напрямками. Відзначено, що ці межі обумовлюються: по-перше, наявністю чітко визначеної законодавчої бази для діяльності патрульної поліції; по-друге, компетенцією Національної поліції взагалі та патрульної поліції, зокрема.

Відмічено, що чітке законодавче закріплення напрямків та меж діяльності патрульної поліції має важливе: а) практичне значення, оскільки виступає додатковою гарантією забезпечення та захисту прав, свобод та інтересів учасників дорожнього руху; б) теоретичне значення, адже це значно спрощує проведення теоретичних досліджень у відповідній сфері.

Наголошено, що під адміністративно-правовими формами діяльності патрульної поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні доцільно розуміти зовнішній вираз практичної діяльності даного структурного підрозділу Національної поліції, яка складається із системи різноманітних заходів, що в своїй сукупності спрямовані на досягнення мети: попередження та припинення порушень правил дорожнього руху, а відтак і

захист законних прав, свобод та інтересів людини і громадянина. Виокремлено та надано характеристику відповідним формам.

Наголошено, що нормотворчість як форма діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні передбачає, що в процесі діяльності даної інституції можуть розроблятися та прийматися нові нормативно-правові акти, положення яких спрямовуються на покращення її діяльності за відповідним напрямом. Тож, саме через нормотворчість вбачається можливим забезпечити ефективне впровадження правил та норм, які допомагають зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод та забезпечити безпеку учасників дорожнього руху.

Констатовано, що адміністративно-правові методи діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні – це сукупність законодавчо визначених інструментів та засобів, які в своїй діяльності використовують спеціально уповноважені суб'єкти задля досягнення кінцевої мети відповідної діяльності. Надано змістовну характеристику відповідним методам.

Виокремлено та надано характеристику ключовим особливостям діяльності патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану.

Акцентовано увагу на неузгодженості положень Закону України «Про правовий режим воєнного стану», а також «Порядку перевірки документів в осіб, огляду речей, транспортних засобів, багажу та вантажів, службових приміщень і житла громадян під час забезпечення заходів правового режиму воєнного стану» та запропоновано шляхи їх вирішення.

Констатовано, що протягом останніх років законодавець зробив низку важливих кроків правового та організаційного характеру у напрямку покращення рівня безпеки дорожнього руху в нашій країні. Разом із тим, як спільний недолік Стратегічних документів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є те, що в них законодавець досить мало уваги приділив саме діяльності патрульної поліції. Зазначене, як вбачається, є суттєвим

недоліком, оскільки саме вказаний структурний підрозділ Національної поліції України займає ключове місце в системі суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в нашій державі.

Опрацьовано найбільш перспективні напрями вдосконалення адміністративного законодавства, яке регулює діяльність патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Розглянуто проблеми провадження в справах про адміністративні проступки в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, проблемні питання застосування контролю, нагляду та державного примусу в діяльності патрульної поліції України. Охарактеризовано адміністративно-правовий режим воєнного стану та визначено особливості діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в умовах надзвичайного стану. Визначено особливості правового регулювання дорожнього руху в умовах воєнного стану.

Узагальнено, що оскільки Україна при створенні Національної поліції користувалась позитивним досвідом провідних країн Європи та США, то система функціонування патрульної поліції нашої держави є досить схожою до окреслених вище держав. Разом із тим відмічено, що така схожість не виключає можливості використання позитивного досвіду у вітчизняних реаліях. Виокремлено найбільш важливі для імплементації в Україні позитивні аспекти зарубіжного досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху патрульною поліцією.

Розглянуто проблемні питання адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху. Охарактеризовано питання розмежування сфер регулятивного впливу нормативно-правових актів МВС України та Національної поліції в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Проаналізовано законодавчі ініціативи з удосконалення нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Визначено проблемні аспекти адміністративно-правового регулювання структури та статусу патрульної поліції. Встановлено можливості впровадження в Україні

ефективних сучасних зарубіжних моделей організації та діяльності патрульної поліції.

Юридичну відповідальність розглянуто як засіб забезпечення законності та дисципліни в діяльності патрульної поліції України. Охарактеризовано адміністративно-правові гарантії забезпечення законності та дисципліни в діяльності патрульної поліції. Встановлено форми публічного адміністрування у сфері дорожньої інфраструктури в Україні.

Виділено ключові напрямки вдосконалення організаційних засад діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, серед яких названо необхідність: а) вдосконалення кадрового забезпечення патрульної поліції; б) підвищення рівня та якості фінансового та матеріально-технічного забезпечення діяльності патрульної поліції; в) вдосконалення системи розробки та прийняття управлінських рішень, що в свою чергу дозволить більш оперативно вирішувати завдання, які стоять перед патрульним поліцейським.

Констатовано, що вдосконалення системи розробки та прийняття управлінських рішень дозволить більш оперативно вирішувати завдання, які стоять перед патрульним поліцейським. Вирішувати проблеми у даному напрямку варто шляхом: по-перше, здійснення активної аналітичної діяльності; по-друге, розвивати професійні компетентності. В даному контексті поліція може вдосконалювати професійну підготовку своїх співробітників, щоб вони були здатні приймати обґрунтовані, ефективні та швидкі управлінські рішення; по-третє, розробка системи критерії оцінки ефективності прийняття управлінських рішень

Ключові слова: патрульна поліція, безпека дорожнього руху, Національна поліція, правове регулювання, правові акти, адміністративна відповідальність, адміністративні проступки, заходи примусу, контроль, нагляд.

SUMMARY

Chantseva A.O. Administrative and legal bases of the activity of the patrol police to ensure road traffic safety in Ukraine. – Qualifying scientific work on manuscript.

Thesis for a candidate's degree (PhD) by the specialty 081 «Law» – Kharkiv National University of Internal Affairs, Kharkiv, 2023.

The thesis provides a theoretical generalization and a new solution to the scientific task, which consists in determining the essence and revealing the peculiarities of the administrative and legal basis of the activity of the patrol police to ensure road traffic safety in Ukraine, as well as developed recommendations and proposals for their improvement.

It has been established that road safety should be interpreted in static and dynamic aspects. Thus, according to the first approach, road safety is a state in which there are no dangers, when the risks and threats of road accidents are minimized or even absent. As for the dynamic aspect, according to this approach, road safety is a set of complex actions and processes that are implemented in "real time", i.e. when the driver and/or pedestrians are directly on the road.

The author has summarised that road traffic safety as an object of administrative and legal regulation is a special kind of social relations which arise between specially authorised public authorities (represented by their officials) responsible for road traffic safety and road users who must comply with the rules and regulations in the field of road traffic safety established by current legislation.

It has been established that the subjects of road safety in Ukraine should be understood as a set of public authorities (their officials) defined by the current legislation, which have a special set of subjective rights and legal obligations enabling them to carry out their activities in the area of public relations under study. The author has emphasised that these subjects constitute a certain system in which each public authority performs its own tasks and functions which are specific to it. The classification of subjects of road traffic safety has been carried out.

The author has emphasized that today there is a large number of entities involved in ensuring road safety in Ukraine, which is due to the diversity and multidimensionality of the relevant industry. It has been noted that each of the entities identified in the work has its own special legal status, but the key place among them is given to the Patrol Police of Ukraine, whose activities are aimed at implementing the dynamic aspect of road safety in Ukraine.

It has been generalised that the system of legal framework for ensuring road safety in Ukraine consists of a large number of legal acts of different legal force, each of which is aimed at regulating different aspects of this problematic issue. It has been argued that the key place in the system of relevant principles belongs to administrative law provisions, since it is with their help that: the legal status of road safety entities is determined, and the essence and content of their activities in the relevant area are revealed; administrative forms and methods of ensuring road safety are fixed; the boundaries and areas of activity of the patrol police in the relevant area are outlined.

The author has established that the administrative and legal status of the patrol police as a subject of road traffic safety in Ukraine is a set of interrelated and complementary elements defined by current legislation, which in their unity determine the place of the patrol police in the system of relevant legal relations, and also characterize the purpose, tasks and functions of its activities in the field of road traffic safety.

It has been determined that the patrol police as a specialised structural unit of the National Police of Ukraine, whose activities are aimed at ensuring not only public order and security, but also road safety and preventing and suppressing traffic violations. Therefore, among other things, the main purpose of the patrol police is to prevent road traffic accidents, and, accordingly, to protect and preserve the life and health of all road users.

The author has identified the key areas of activity of the patrol police in ensuring road traffic safety in Ukraine and provided a substantive description of them.

It has been established that the limits of the patrol police's activities to ensure road traffic safety represent certain legal boundaries beyond which police officers cannot go in the course of carrying out their activities in the relevant directions. It has been noted that these limits are determined by: firstly, the existence of a clearly defined legislative framework for the activities of the patrol police; secondly, the competence of the National Police in general and the patrol police in particular.

It has been noted that a clear legislative consolidation of the directions and boundaries of patrol police activity is important: a) for practical purposes, since it is an additional guarantee of ensuring and protecting the rights, freedoms and interests of road users; b) for theoretical purposes, since it greatly simplifies theoretical research in the relevant area.

It has been emphasized that administrative and legal forms of patrol police activity aimed at ensuring road traffic safety in Ukraine should be understood as an external expression of practical activity of this structural unit of the National Police, which consists of a system of various measures which, in their entirety, are aimed at achieving the goal of preventing and suppressing traffic violations, and thus protecting the legitimate rights, freedoms and interests of a person and a citizen. The author has identified and characterised the relevant forms.

It has been noted that rulemaking as a form of activity of the patrol police to ensure road safety in Ukraine implies that in the course of this institution's activities new regulations may be developed and adopted, the provisions of which are aimed at improving its activities in the relevant area. Therefore, it is through rulemaking that it is possible to ensure the effective implementation of rules and regulations that help reduce the number of road accidents and ensure the safety of road users.

It has been stated that administrative and legal methods of patrol police activity aimed at ensuring road traffic safety in Ukraine are a set of legally defined instruments and means which are used by specially authorized entities in their

activities to achieve the ultimate goal of the relevant activity. The author has provided a substantive description of the relevant methods.

The author has identified and described the key features of the patrol police activity in the field of road safety in Ukraine under martial law.

The author has focused on the inconsistencies between the provisions of the Law of Ukraine «On the Legal Regime of Martial Law» and the «Procedure for Checking Documents of Persons, Inspection of Things, Vehicles, Luggage and Cargo, Office Premises and Housing of Citizens in Ensuring the Measures of the Legal Regime of Martial Law» and suggested ways to resolve them.

It has been stated that in recent years, the legislator has taken a number of important legal and organisational steps towards improving the level of road safety in our country. At the same time, a common drawback of the Strategic documents in the field of road safety is that the legislator paid rather little attention to the activities of the patrol police. This, as we see it, is a significant drawback, since it is this structural unit of the National Police of Ukraine that occupies a key place in the system of road safety actors in our country.

The most promising areas of improvement of administrative legislation regulating the activities of the patrol police as a subject of road traffic safety in Ukraine have been elaborated. The author has considered the problems of proceedings in cases of administrative offences in the field of road traffic safety, problematic issues of control, supervision and state coercion in the activities of the patrol police of Ukraine. It has been characterised the administrative and legal regime of martial law and the peculiarities of the patrol police activity in ensuring road safety in Ukraine under the state of emergency. The peculiarities of legal regulation of road traffic under martial law have been determined.

It has been summarised that since Ukraine used the positive experience of the leading European countries and the USA when establishing the National Police, the system of functioning of the patrol police of our country is quite similar to the above-mentioned countries. At the same time, it has been noted that this similarity does not exclude the possibility of using positive experience in the

national context. The author has identified the most important positive aspects of foreign experience in ensuring road safety by patrol police for implementation in Ukraine.

The author has considered the problematic issues of administrative liability for violation of traffic rules. The issues of delimitation of the spheres of regulatory influence of the regulatory legal acts of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine and the National Police in the field of road safety has been characterised. The author has analysed legislative initiatives aimed at improving the regulatory and legal framework for road safety in Ukraine. It has been identified the problematic aspects of administrative and legal regulation of the structure and status of the patrol police. The author has determined the possibilities of introducing effective modern foreign models of organisation and activity of the patrol police in Ukraine.

The author has considered legal liability as a means of ensuring legality and discipline in the activities of the patrol police of Ukraine. It has been characterised the administrative and legal guarantees of ensuring legality and discipline in the activities of the patrol police. It has been determined the forms of public administration in the field of road infrastructure in Ukraine.

The author has highlighted the key areas for improving the organisational framework of the patrol police as a subject of road traffic safety in Ukraine, among which is the need for: a) improving the staffing of the patrol police; b) improving the level and quality of financial and logistical support for the patrol police; c) improving the system of development and adoption of management decisions, which in turn will allow more efficiently solving the tasks facing patrol police officers.

It has been noted that improvement of the system of development and adoption of managerial decisions will allow more efficiently solving the tasks faced by patrol police officers. Problems in this area should be solved by: first, carrying out active analytical activities; and second, developing professional competences. In this context, the police can improve the professional training of its employees so that they are able to make informed, effective and quick management

decisions; third, developing a system of criteria for assessing the effectiveness of management decision-making.

Keywords: patrol police, road traffic safety, National Police, legal regulation, legal acts, administrative liability, administrative offences, coercive measures, control, supervision.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, у яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Чанцева А.О. Поняття та зміст діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та особливості її адміністративно-правового статусу. *Європейські перспективи*. 2021. № 3. С. 209–217. DOI: <https://doi.org/10.32782/EP.2021.3.31>

2. Чанцева А. О. Шляхи удосконалення організаційних засад діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Право UA*. 2021. № 4. С. 197–204. DOI: <https://doi.org/10.32782/LAW.UA.2021.4.29>

3. Чанцева А. О. Особливості діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану. *Право UA*. 2022. № 4. С. 185-193. DOI: <https://doi.org/10.32782/LAW.UA.2022.4.28>

4. Чанцева А.О. Поняття безпеки дорожнього руху як об'єкта адміністративно-правового регулювання. *Європейські перспективи*. 2022. № 2. С. 199–205. DOI: <https://doi.org/10.32782/EP.2022.2.30>

5. Чанцева А.О. Зарубіжний досвід діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в державі та можливості його використання в Україні. *Європейські перспективи*. 2023. № 1. С. 187–194. DOI: <https://doi.org/10.32782/EP.2023.1.28>

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

6. Чанцева А.О. Правові засади забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та місце серед них адміністративно-правових норм. *Концепція соціальної безпеки в Україні: тези доп. учасників наук.-практ. конф.* (м. Харків, 6 лист. 2020 р.). С. 12–14. URL: https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_20201106/article/view/chantseva

7. Чанцева А.О. Система суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Людина, суспільство, держава: актуальні питання правового регулювання взаємодії: тези доп. учасників. наук.-практ. конф.* (м. Київ, 10 груд. 2020 р.). С. 74–76. URL: https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_20201210a/article/view/chantseva

8. Чанцева А.О. Удосконалення адміністративного законодавства, яке регулює діяльність патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Теоретичні питання юриспруденції і проблеми правозастосування: виклики XXI століття: тези доп. учасників VI Всеукр. наук.-практ. конф.* (м. Харків, 30 черв. 2022 р.), С. 24–27. URL: https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_20220630/article/view/chantseva

ЗМІСТ

ВСТУП.....	17
РОЗДІЛ 1 МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ.....	27
1.1 Поняття безпеки дорожнього руху як об'єкта адміністративно-правового регулювання.....	27
1.2. Система суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні	39
1.3. Правові засади забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та місце серед них адміністративно-правових норм	50
Висновки до Розділу 1.....	64
РОЗДІЛ 2 АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ ДІЯЛЬНОСТІ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ ІЗ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ.....	70
2.1. Поняття та зміст діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та особливості її адміністративно-правового статусу.....	70
2.2. Напрямки та межі діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.....	82
2.3. Адміністративно-правові форми та методи діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.....	95
2.4. Особливості діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану	106
Висновки до Розділу 2.....	114
РОЗДІЛ 3 НАПРЯМКИ УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ ЗАСАД ДІЯЛЬНОСТІ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ ІЗ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ	120
3.1. Удосконалення адміністративного законодавства, яке регулює діяльність патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні	120
3.2. Зарубіжний досвід діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в державі та можливості його використання в Україні	133
3.3. Шляхи удосконалення організаційних засад діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні	147

Висновки до Розділу 3.....	158
ВИСНОВКИ	163
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	171
ДОДАТКИ.....	194

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху обумовлена декількома чинниками, які тісно пов'язані між собою. Перший чинник, це низький рівень самодисципліни учасників дорожнього руху, низький рівень підготовки водіїв, нехтування, а іноді навіть незнання правил дорожнього руху, неналежний технічний стан транспортних засобів тощо. Другий чинник – це неефективна діяльність суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, і тут мова йде не лише про діяльність Національної поліції. Адже на стан безпеки дорожнього руху впливає не тільки належна якість контролю за дотриманням правил дорожнього руху учасниками дорожнього руху, а й стан доріг в Україні, до якості яких на сьогодні є багато питань. І третім чинником, який об'єднує два попередні, є недосконале законодавство, яким врегульовано як правила дорожнього руху в Україні взагалі, так і діяльність суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема.

На сьогодні навіть в умовах широкомасштабної війни, коли кількість транспортних засобів зменшилась, на дорогах не спостерігається тенденція до зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод. Кожного дня на дорогах України гинуть люди, тож питання нагляду та контролю за безпекою дорожнього руху патрульною поліцією України не втрачає актуальності. Однак, варто відзначити, що така діяльність патрульної поліції значно ускладнена тим, що надто регульованими є закріплені в Законі України «Про Національну поліцію» причини зупинки транспортних засобів, навіть в умовах воєнного стану, працівники патрульної поліції не мають додаткових підстав для зупинки транспортних засобів, ніж ті, які закріплені в законодавстві. Окрім цього, не всі транспортні засоби патрульної поліції забезпечені технічними засобами фото-, відеофіксації фактів порушення правил дорожнього руху, що ускладнює, а іноді й робить неможливим, складання матеріалів справи про адміністративні правопорушення. Не останню роль відіграє й те, що органи місцевої влади та Державна служба

України з безпеки на транспорті досить часто ігнорують приписи патрульної поліції, щодо виявлених недоліків стану дорожнього полотна тощо.

Враховуючи зазначене, важливим на сьогодні є критичний аналіз: діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, стану адміністративно-правового регулювання напрямків та меж, форм та методів діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху. Слід відзначити, що окреслені питання частково досліджувались у наукових працях таких вчених, як: О.М. Бандурка, О.В. Батраченко, О.І. Безпалова, С.М. Гусаров, А.В. Долинний, І.Д. Казанчук, А.Т. Комзюк, О.М. Музичук, О.В. Логінов, Р.С. Мельник, О.О. Панова, О.Ю. Прокопенко, О.С. Проневич, О.Ю. Салманова, А.О. Собакарь, В.В. Сокурєнко, І.І. Солонецький, А.В. Червінчук, В.В. Чумак, С.О. Шатрава та багато інших. Втім, у роботах вчених окреслені питання розглядались або фрагментарно, або в межах більш широкої проблематики, або ж до створення Національної поліції України, тож адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в комплексі, в межах єдиного монографічного дослідження не вивчались.

Таким чином, відсутність сучасних наукових досліджень сутності та особливостей адміністративно-правових засад діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, а також наявність низки прогалин та недоліків у чинному законодавстві, норми якого спрямовані на регулювання суспільних відносин у відповідній сфері, обумовлюють актуальність та своєчасність представленого дисертаційного дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами. Дисертаційне дослідження проводилося відповідно до: Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р.; Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в

Україні на період до 2023 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21 грудня 2020 р. № 1287.

Тема дисертації також узгоджується з тематикою наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних розробок) на 2020–2024 роки, затверджених Наказом МВС України від 11 червня 2020 року № 454; Основними напрямками наукових досліджень Харківського національного університету внутрішніх справ на 2021–2024 роки, ухвалених рішенням Вченої ради Харківського національного університету внутрішніх справ від 28 серпня 2021 року (протокол № 7).

Мета і завдання дослідження. Мета дисертаційного дослідження полягає в тому, щоб спираючись на аналіз наукових поглядів вчених, норм чинного законодавства, проектів відповідних нормативно-правових актів, визначити сутність та розкрити особливості адміністративно-правових засад діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, а також опрацювати шляхи вдосконалення діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Для досягнення зазначеної мети у процесі дослідження необхідно вирішити такі *завдання*:

- визначити поняття безпеки дорожнього руху як об'єкта адміністративно-правового регулювання;
- систематизувати суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні;
- охарактеризувати правові засади забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та визначити місце серед них адміністративно-правових норм;
- розкрити поняття та зміст діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та з'ясувати особливості її адміністративно-правового статусу;
- окреслити напрямки та межі діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні;

- виокремити адміністративно-правові форми та методи діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні;
- встановити особливості діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в умовах надзвичайного стану;
- надати пропозиції щодо вдосконалення адміністративного законодавства, яке регулює діяльність патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні;
- узагальнити зарубіжний досвід діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху та запропонувати можливості його використання в Україні;
- окреслити шляхи вдосконалення організаційних засад діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху України.

Предметом дослідження є адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Методи дослідження. Методологічною основою роботи є сукупність загальнонаукових і спеціально-наукових методів та прийомів наукового пізнання, застосування яких зумовлюється специфікою предмета дослідження. Зокрема, логіко-семантичний метод використовувався для з'ясування поняття безпеки дорожнього руху як об'єкта адміністративно-правового регулювання (підрозділ 1.1), змісту діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні (2.1), сутності адміністративно-правового статусу патрульної поліції, як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху (підрозділ 2.1). Для дослідження категоріального апарату з зазначеної проблематики, формулювання понять, їх співставлення та розмежування (розділи 1, 2, 3) використовувались формально-логічний та логіко-юридичний методи. Для аналізу формування

та розвитку адміністративно-правових засад у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (підрозділ 1.3) було застосовано історико-правовий метод. За допомогою методів класифікації та групування було здійснено аналіз видів нормативно-правових актів, що становлять систему адміністративно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху (підрозділ 1.3) та системи суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху (підрозділ 1.2). Аналітичний та структурно-логічний методи було використано для розмежування правовідносин, які виникають під час діяльності із нагляду за безпекою дорожнього руху та розкриття сутності організаційних і управлінських систем і методів, які наразі використовуються у патрульній поліції (підрозділ 2.3). Метод документального аналізу було використано для характеристики адміністративно-правового статусу суб'єктів контролю та нагляду за безпекою дорожнього руху в Україні (підрозділ 2.1). Для встановлення кола адміністративно-правових форм та методів здійснення процесів забезпечення безпеки дорожнього руху та взаємодії з його учасниками було використано структурно-логічний та системно-функціональний методи (підрозділ 2.3). Узагальнити зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху підрозділами патрульної поліції та опрацювати можливості його використання в Україні вдалось за допомогою порівняльно-правового методу (підрозділ 3.2). Метод моделювання та прогнозування використовувався для з'ясування напрямків удосконалення норм адміністративного законодавства, яке регламентує повсякденну діяльність співробітників патрульної поліції стосовно забезпечення і гарантування ними, безпеки дорожнього руху та визначення шляхів удосконалення взаємодії та координації між патрульною поліцією та іншими державними органами, які впливають на якість дорожнього руху в Україні (підрозділи 3.2, 3.3).

Науково-теоретичне підґрунтя дослідження становлять наукові праці вчених із адміністративного права, теорії держави і права, психології, філософії, соціології тощо.

Нормативною основою дисертації є Конституція України, міжнародні договори та угоди, ратифіковані у встановленому порядку, а також підзаконні нормативно-правові акти, норми яких регулюють суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Інформаційну та емпіричну базу роботи становлять періодичні, статистичні та довідкові видання, політико-правова публіцистика. У ході підготовки дисертації автором використано власний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Наукова новизна отриманих результатів полягає у тому, що дисертаційне дослідження є однією із перших наукових праць, в якій на підставі аналізу норм чинного законодавства, вітчизняної та зарубіжної практики забезпечення безпеки дорожнього руху встановлено сутність і розкрито особливості адміністративно-правових засад діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, та надано відповідні пропозиції та рекомендації щодо їх удосконалення.

До основних наукових положень, що характеризують новизну отриманих результатів й виносяться на захист, належать такі:

вперше:

– встановлено динамічний аспект забезпечення безпеки дорожнього руху, який включає заходи щодо: 1) попередження про небезпеку: світлові сигнали, дорожні знаки, попереджувальні знаки; тощо; 2) реагування на небезпеку; 3) управління автомобілями, що включає системи, які допомагають водіям управляти транспортним засобом безпечно; 4) безпосередню діяльність суб'єктів, які уповноважені забезпечувати безпеку дорожнього руху та реалізують визначені нормами чинного законодавства заходи, які в тому числі включають адміністративний примус;

– акцентовано увагу на неузгодженості положень Закону України «Про правовий режим воєнного стану», а також «Порядку перевірки документів в осіб, огляду речей, транспортних засобів, багажу та вантажів, службових приміщень і житла громадян під час забезпечення заходів

правового режиму воєнного стану». У зв'язку з чим наголошено, що відповідно до пунктів 6 та 7 статті 8 вказаного вище Закону поліцейські мають право перевіряти документи у осіб у визначеному вище Порядку. В той же час у вказаному вище підзаконному нормативно-правовому акті йдеться про те, що перевірка документів може здійснюватися уповноваженою особою, яка призначається комендантом, а відповідно, поліцейські до таких осіб не відносяться. Саме тому виникає правова колізія, відповідно до якої перевірка патрульними поліцейськими документів на блокпостах є незаконною;

– систематизовано перелік ключових напрямків діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, на основі чого було аргументовано, що визначення останніх має важливе: а) практичне значення, оскільки виступає додатковою гарантією забезпечення та захисту прав, свобод та інтересів учасників дорожнього руху; б) теоретичне значення, адже це значно спрощує проведення теоретичних досліджень у відповідній сфері;

удосконалено:

– теоретичний підхід щодо визначення поняття «суб'єкт забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні», під яким запропоновано розуміти сукупність визначених нормами чинного законодавства органів державної влад (їх посадових осіб), які володіють спеціальним набором суб'єктивних прав та юридичних обов'язків, що дають їм можливість реалізовувати свою діяльність у досліджуваній сфері суспільних відносин;

– обґрунтування необхідності розроблення та прийняття нової Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2030 року. Наголошено, що у вказаному нормативному документі необхідно більше уваги приділити покращенню діяльності всіх суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, а особливо патрульної поліції України;

– науковий підхід щодо напрямів удосконалення матеріально-технічного забезпечення діяльності патрульної поліції, що дозволить якісно

покращити безпеку дорожнього руху, зокрема, обґрунтовано необхідність:

- 1) надання поліцейським всього необхідного обладнання у повному обсязі, що може бути досягнуто шляхом закупівлі сучасних автомобілів, високоякісної комунікаційної техніки, засобів захисту тощо;
- 2) створення мережі відповідних інфраструктурних об'єктів, таких як диспетчерські центри, пункти відеоспостереження, швидкої медичної допомоги тощо;
- 3) розробка та впровадження сучасних технологічних рішень, які дозволять поліцейським швидко та ефективно реагувати на різноманітні правопорушення. Наприклад, використання системи автоматичного розпізнавання номерних знаків, відеоспостереження з аналізом поведінки тощо;
- 4) проведення регулярного технічного обслуговування та ремонту обладнання та поліцейських автомобілів;

дістали подальший розвиток:

– наукова думка про те, що в системі правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху основне місце належить нормам адміністративного права, адже саме за їх допомогою: а) визначається правовий статус суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, а також розкривається сутність та зміст їх діяльності за відповідним напрямом; б) закріплюються адміністративні форми та методи забезпечення безпеки дорожнього руху; в) окреслюються межі та напрямки діяльності патрульної поліції у досліджуваній сфері;

– теза про те, що адміністративно-правовий статус патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні являє собою визначену нормами чинного законодавства сукупність взаємопов'язаних та взаємодоповнюючих елементів, які в своїй єдності визначають місце патрульної поліції у системі відповідних правовідносин, а також характеризують мету, завдання та функції її діяльності;

– обґрунтування наукової думки про те, що в Україні, на прикладі провідних держав Європи та Світу, варто посилити роботу патрульної поліції у напрямку просвітницької діяльності серед населення, що, як показала

практика, є важливим превентивним засобом зменшення кількості порушень правил дорожнього руху,

– твердження про те, що нормотворчість як форма діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, передбачає, що в процесі діяльності даної інституції можуть розроблятися та прийматися нові нормативно-правові акти, положення яких спрямовують на покращення її діяльності за відповідним напрямом. Саме через нормотворчість вбачається можливим забезпечити ефективне впровадження правил та норм, які сприятимуть зменшенню кількості дорожньо-транспортних пригод та забезпечуватимуть безпеку учасників дорожнього руху.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що сформульовані в дисертації пропозиції та висновки можуть бути використані:

у науково-дослідній сфері – для подальшого наукового опрацювання проблемних питань забезпечення патрульною поліцією безпеки дорожнього руху в Україні (*акт впровадження Кримінологічної асоціації України від 17 січня 2023 року*);

у правотворчості – під час опрацювання змін і доповнень до законодавства України, яким закріплюються адміністративно-правові засади забезпечення патрульною поліцією безпеки дорожнього руху в Україні (*акт впровадження Науково-дослідного інституту публічного права від 18 січня 2023 року*);

у правозастосовній діяльності – для покращення практичної діяльності патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні (*акт впровадження у практичну діяльність Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М.С. Бокаріуса» Міністерства юстиції України від 19 січня 2023 року*);

в освітньому процесі – під час підготовки підручників і навчальних посібників із дисциплін «Адміністративне право», «Адміністративний процес», «Адміністративна діяльність поліції», «Управління органами та підрозділами

поліції», «Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції» та інших дисциплін адміністративно-правового характеру (*акт впровадження Харківського національного університету внутрішніх справ від 20 січня 2023 року*).

Апробація результатів дослідження. Підсумки розробки проблеми у цілому, окремі її аспекти, одержані узагальнення і висновки були оприлюднені на міжнародних конференціях: «Концепція соціальної безпеки в Україні» (м. Харків, 2020 р.); «Людина, суспільство, держава: актуальні питання правового регулювання взаємодії» (м. Київ, 2020 р.); «Теоретичні питання юриспруденції і проблеми правозастосування: виклики ХХІ століття» (м. Харків, 2022 р.).

Публікації. Основні положення дисертаційного дослідження висвітлено в 5 наукових статтях, опублікованих у фахових виданнях України та 3 тезах доповідей на науково-практичних конференціях.

Структура і обсяг дисертації. Дисертація складається з анотації українською й англійською мовами, вступу, трьох розділів, що охоплюють десять підрозділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Повний обсяг дисертації становить 203 сторінки. Список використаних джерел містить 209 найменувань на 23 сторінках, додатки розміщено на 10 сторінках.

РОЗДІЛ 1

МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

1.1 Поняття безпеки дорожнього руху як об'єкта адміністративно-правового регулювання

Людина, її життя, честь та гідність визнаються Конституцією України як найвища соціальна цінність держави. Саме тому важливим завданням законодавця є створити всі необхідні умови для забезпечення та захисту прав громадян у всіх сферах суспільного життя. Для цього в країні побудовано досить ефективну систему забезпечення публічної безпеки та порядку, в якій важливе місце належить безпеці дорожнього руху. Зазначене обумовлюється тим, що вже протягом багатьох років ситуація на дорогах в Україні та світі постійно погіршується, з'являються більш швидкі автомобілі, а безкарність та недисциплінованість водіїв призводить до зростання кількості дорожньо-транспортних пригод. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, щорічно в світі на автомобільних шляхах гине близько 1,3 мільйона людей. Окрім того, ще мільйони осіб отримують травми різної тяжкості. Не можна також не відмітити, що велика кількість дорожньо-транспортних пригод призводить до значних економічних збитків у вигляді медичних витрат, втрати робочого часу та матеріальних збитків від пошкодження майна тощо.

У забезпеченні безпеки дорожнього руху важливе значення має правова регламентація поведінки всіх учасників дорожнього руху та подальша їхня дисциплінована поведінка [114]. Так, відповідно до Закону України «Про дорожній рух» учасниками дорожнього руху є водії та пасажери транспортних засобів, пішоходи, люди на колісних кріслах, велосипедисти та погоничі тварин. Кожен із них має право на безпечні умови для пересування по дорозі; відшкодування збитків, що можуть виникнути внаслідок несвоєчасної та/або неякісної перевірки стану автомобільних доріг,

вулиць та залізничних переїздів на відповідність вимогам, правилам та стандартам безпеки руху. Учасники дорожнього руху зобов'язані дотримуватися норм та правил, які регулюють цей вид діяльності, і мати доступ до екстреної медичної допомоги. Крім того, варто зауважити, що учасники дорожнього руху мають право на інформацію про умови та стан дорожнього руху від дорожніх, комунальних, а також інших спеціально уповноважених служб, як-то: Національної поліції, військової інспекції безпеки дорожнього руху та Військової служби правопорядку при Збройних Силах України [128]. А відтак, цілком справедливим буде говорити про те, що забезпечення безпеки дорожнього – це обов'язок держави.

Взагалі, безпека описує рівень захищеності країни та її здатність протистояти передбачуваним і непередбачуваним загрозам. Вона забезпечує захист та безпеку життєво важливих інтересів об'єкта завдяки конституційним, законодавчим та практичним заходам, що реалізуються задля попередження та протидії будь-яким зовнішнім та внутрішнім загрозам. Водночас, В.А. Ліпкан виокремлює наступні базові ознаки цього поняття [92, с.57-61]: 1) безпека визначає стан об'єкта; 2) безпека означає здатність об'єкта зберігати свою сутність в умовах впливу, який може бути руйнівним або цілеспрямованим, включаючи внутрішні та зовнішні чинники; 3) безпека є властивістю системи, яка побудована на принципах структурної стійкості, самоорганізації та цілісності, кожна з яких має системно-утворюючий характер; 4) безпека є гарантією та необхідною умовою для діяльності особи, суспільства, держави, що дозволяє зберігати та збільшувати духовні та матеріальні цінності; 5) суть безпеки полягає у повсякчасному існуванні загрози та постійній необхідності її управління [92, с.57-61].

У своїй статті 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. Крім того, для запобігання наслідків реальних загроз створюються ефективні засоби локалізації та ліквідації. Захист – це система заходів та засобів, які мінімізують наслідки реальних загроз і запобігають матеріалізації потенційних загроз [174].

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. Тож, узагальнює науковець, безпека – це стан захищеності життєво важливих інтересів особи, суспільства і держави від зовнішніх та внутрішніх загроз [121, с.90; 81]. Система безпеки, продовжує автор, охоплює такі основні елементи: наукову теорію (філософію), доктрину (концепцію), політику, стратегію і тактику забезпечення безпеки і сукупність міжнародних, громадських інститутів та організацій, які забезпечують безпеку особи, суспільства, держави і засоби, способи і методи забезпечення безпеки. Розрізняють різні типи безпеки: за масштабом (міжнародна, регіональна, локальна); за суб'єктами (особиста, суспільна, національна, колективна); за суспільними сферами (політична, економічна, військова, екологічна, радіаційна тощо) [121, с.90-91; 81].

Отже, безпеку, у загальному розумінні, найбільш доцільно тлумачити як певний стан, за якого будуть мінімізовані та/або ліквідовані будь-які загрози для певного суб'єкта. Окрім того, безпека досягається шляхом здійснення ряду дій управлінського, організаційного, економічного характеру тощо. Сутність та зміст таких заходів прямо залежить від сфери суспільного

життя, в якій безпека забезпечується. В контексті представленої проблематики йдеться про дорожній рух.

Дорожній рух, цілком слушно вказує С.М. Гусаров, слід тлумачити як певну сферу суспільних відносин, що виникає з приводу задоволення соціальних і виробничих інтересів як самого суспільства, так і його членів. Доведено, що управління безпекою дорожнього руху – це правове явище. Його можна розглядати як державне і громадське управління. Роль останнього із демократизацією суспільних відносин має постійно зростати. Аналіз особливостей адміністративно-правового регулювання управління безпекою дорожнього руху дозволив зробити висновок про те, що для державного управління безпекою дорожнього руху характерним є метод прямих приписів, а для громадського – дозвоільне регулювання. Щодо органів виконавчої влади нормами-дозволами врегульовано питання надання спеціального права громадянинові – учаснику дорожнього руху. Норми, які регулюють правовий статус учасників дорожнього руху, в основному заборонного та зобов'язального змісту [35].

Цікавим є підхід до визначення сутності дорожнього руху, згідно з яким його розглядають як переміщення людей та вантажів за допомогою механічних транспортних засобів, а також рух осіб пішки вздовж доріг, який регулюється спеціальними правовими нормами та технічними засобами, а також контролюється державними органами [2, с.353]. М.М. Долгополова вказує, що дорожній рух — це, з одного боку, система елементів живої та неживої природи, що функціонує в умовах, які залежать від рівня сучасної техніки, стану внутрішнього середовища і можливостей людини, а з іншого — це реально існуючий об'єкт соціального управління, який виникає лише там, де є суспільна діяльність людей, а відтак йому притаманний регулювальний вплив на поведінку учасників. З появою дорожнього руху з'являються такі функції управлінського процесу, як координація, узгодження, планування, контроль, нагляд, примус, що реалізуються у межах суспільних відносин між учасниками дорожнього руху [45].

А відтак, дорожній рух – це сфера, в якій може виникнути велика кількість небезпек, які можуть загрожувати життю та здоров'ю людини, а також призвести до великих фінансових та матеріально-технічних втрат. Безпека руху, вказує О.І. Мельниченко, – це, насамперед якісна оцінка процесу руху транспортного засобу або транспортного потоку, що формується під впливом визначеної кінцевої кількості факторів, які, у свою чергу, мають якісно різні функціональні рівні. При цьому оцінки безпеки руху у системі «автомобіль-водій-дорога» (одиначного автомобіля) та системі транспортного потоку мають якісно різні процеси свого формування. Система «автомобіль-водій-дорога», перетерплюючи при зміні умов руху кількісні і якісні зміни своїх елементів, формує певний одиничний ступінь небезпеки свого функціонування [99]. Транспортний же потік, як надсистема з додатковими зв'язками інформаційного каналу між водіями, формує у підсистемі «автомобіль-водій-дорога» кожного транспортного засобу в потоці інший характер зміни процесів перетворення інформації, енергії і матерії, які визначають небезпеку її функціонування, утворює конкретну систему з окремих «небезпек руху» систем «автомобіль-водій-дорога», об'єднаних певними зв'язками, що і являє, власне, безпеку руху транспортного потоку. Таким чином, при оцінці рівня безпеки руху необхідно розробляти характеристики безпеки руху стосовно фундаментальної системи «автомобіль-водій-дорога» окремого транспортного засобу і уточнювати їх для системи транспортних засобів, якою є транспортний потік [99].

Намагаючись встановити зміст поняття «безпеки дорожнього руху» як одного з об'єктів адміністративно-правового регулювання, О. Коломієць дійшла до висновку, що безпека дорожнього руху у складі одного з об'єктів адміністративного права є насамперед «набором (комплексом) скоординованих та взаємодоповнюючих дій органів державної влади і місцевого самоврядування, а також громадськості» [70, с.153-157].

С.М. Гусаров у своєму науковому дослідженні зазначає, що специфіка забезпечення дорожнього руху в Україні обумовлюється унітарним устроєм держави. Унітарний державний устрій робить дію нормативно-правових актів більш корисною для суспільства, нівелюється прикладами наявності успішного та низько аварійного функціонування дорожнього руху у цілій низці розвинутих і демократичних країн Західної Європи та Північної Америки, які мають федеративний державний устрій [35, с.36]. Варто також зауважити, що найбільший рівень законослухняності серед учасників дорожнього руху, а тому відповідно і найвищий рівень безпеки дорожнього руху, має місце тоді, коли хоча і не абсолютно всі, проте панівна більшість суб'єктів даних правовідносин, тобто у цьому випадку – учасників дорожнього руху, повністю розуміють свою місію як одного з численних суб'єктів суспільства, а саме роль учасника дорожнього руху, є обізнаними з усіма правилами та вимогами щодо належного здійснення руху тощо [76, с.148].

Чинниками, що детермінують скоєння порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, академік А.П. Закалюк вважає такі [178, с.691-692]: 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 [178, с.691-692].

Тож, варто погодитись із авторським колективом сучасної української енциклопедія визначає, що безпека дорожнього руху може бути розглянута як система правил, заходів та засобів, які забезпечують умови для безпечної експлуатації доріг, що націлені на захист та збереження життя та здоров'я активних та пасивних учасників дорожнього руху, а також на захист і збереження довкілля та майна. Ця система, на слушну думку Ю.С. Шемшученка, включає [200; 67]: навчання, тестування та ліцензування водіїв, персоналу навчальних закладів з підготовки водіїв та нагляд за їхньою діяльністю; забезпечення першої та швидкої медичної допомоги на дорогах; нагляд за відповідністю конструкції транспортних засобів вимогам безпеки та екологічної безпеки нагляд за їх дотриманням, організацію дорожнього руху та дорожньої інфраструктури; забезпечення відповідності доріг загального користування і оснащення їх технічними засобами для організації дорожнього руху вимогам безпеки та нагляд за їх дотриманням; правове та юридичне забезпечення учасників дорожнього руху; надання вихідних даних для систем страхування, інтегровану інформаційну систему; реєстрацію та облік транспортних засобів; надання ліцензій навчальним закладам; контроль за порушеннями Правил дорожнього руху, дорожньо-транспортних пригод із різними ступенями тяжкості; систему інформування учасників дорожнього руху; статистичний аналіз та дослідження для постійного вдосконалення системи з підтримування безпеки на дорогах [200; 67].

Таким чином, проведене наукове дослідження дає змогу констатувати, що безпеку дорожнього руху слід тлумачити у статичному та динамічному аспектах. Так, відповідно до першого підходу безпека дорожнього руху – це стан, за якого відсутні небезпеки, коли ризики та загрози виникнення дорожньо-транспортних пригод мінімізовані або взагалі відсутні. Такий стан досягається шляхом реалізації певних технічних, організаційних та правових

заходів, які спрямовані на забезпечення виконання правил дорожнього руху, а також інших владних приписів у досліджуваній сфері.

Що ж стосується динамічного аспекту, то відповідно до нього безпека дорожнього руху – це сукупність комплексних дій та процесів, які реалізуються «в режимі реального часу», тобто тоді, коли водій та/або пішоходи безпосередньо перебувають на дорозі. Динамічна безпека включає в себе: 1) попередження про небезпеку, яке включає: світлові сигнали, дорожні знаки, попереджувальні знаки на дорозі та інші, що, в свою чергу, допомагають водіям та пішоходам своєчасно реагувати на небезпеку; 2) реагування на небезпеку. Даний елемент безпеки дорожнього руху включає системи автоматичного гальмування, системи екстреної зупинки автомобіля, датчики втоми водіїв та інші; 3) управління автомобілями, що включає системи, які допомагають водіям управляти транспортним засобом безпечно; 4) безпосередня діяльність суб'єктів, які уповноважені забезпечувати безпеку дорожнього руху та реалізують визначені нормами чинного законодавства заходи, які в тому числі включають адміністративний примус. Разом із тим, глобальна переорієнтація вітчизняної адміністративно-правової системи з примусових методів впливу на учасників дорожнього руху на методи переконання (заохочення), мають доволі потужне значення не тільки у галузі стабільного гарантування високого рівню безпеки дорожнього руху в державі, але й у значно більш широкому масштабі [120, с.85; 150]. Р.М. Пилипів зазначає, що «історично склалося так, що методи примусу, а також усього іншого «недобровільного» впливу були привнесені у вітчизняну систему права і державного управління радянською владою. І саме у радянські часи панівна частина примусових методів впливу на осіб, причому далеко не тільки у сфері регулювання та забезпечення дорожнього руху, але і у багатьох інших сферах суспільної життєдіяльності, була вкорінена у систему державного управління та адміністративного права України» [120, с.85].

Таким чином, справедливим буде говорити про те, що в процесі забезпечення безпеки дорожнього руху виникають специфічні правовідносини, які, зокрема, мають адміністративно-правовий характер. Правовідносини – це центральна категорія серед проблематики теорії права. Право в реальному житті – це і є правовідносини. Правовідносини – це особливий вид суспільних відносин, учасники (суб'єкти) яких пов'язані взаємними юридичними правами та обов'язками. Правове відношення завжди передбачає юридичний зв'язок, принаймні, між двома суб'єктами, один з яких є носієм суб'єктивного права, а інший – носієм юридичного обов'язку. Існують і багатосторонні правовідносини. Норму права, яка не породжує правовідносини, прийнято вважати «мертвою». До правовідносин треба підходити так, щоб зрозуміти, що вони беруть участь у генезі права. Але, з іншого боку, є певна частина правовідносин, яка виникає на основі правових норм, і найчастіше це – публічно-правові відносини, які здійснюються на основі публічно-правових норм. Значить певна частина правових відносин визначається фактичними умовами та обставинами, а інша – юридичними нормами. Немає таких правовідносин, які б цілком і виключно визначалися тільки правовими нормами і в яких суб'єкти цих відносин вимагали б один від одного і робили один одному тільки те, на що вони мають повноваження та до чого їх зобов'язує закон [149, с.317]. О.Я. Лапка вказує, що в загальному розумінні правові відносини – це суспільні відносини, учасники яких виступають носіями прав і обов'язків, урегульованих нормами права. Основними функціями правовідносин у механізмі є те, що вони: закріплюють коло осіб, на яких у даний момент поширюється дія юридичних норм; закріплюють певну поведінку, якої повинні (чи можуть) дотримуватись особи; відкривають можливість приведення у дію спеціальних засобів забезпечення юридичних обов'язків, а у випадку необхідності – застосування заходів державного примусу [90].

Правові відносини, пише Г.В. Кикоть, – це спосіб стабілізації і універсалізації коштовних, значимих для людей, суспільства, держави

моделей (типів) взаємодії, здатних на основі правових норм привести до передбачуваних результатів. Ознакою правових як інших суспільних відносин можна вважати і те, що вони встановлюються і реалізуються в ході взаємодії (чи протидії) сторін. У правових відносинах його сторони мають потребу один в одному, залежать один від одного і домагаються бажаного чи того, у чому вони зацікавлені. Правові, як і будь-які інші суспільні відносини, самі в собі містять наявність контролю за поведінкою сторін. Взагалі кожна із сторін такого відношення контролює поведінку другої сторони і відповідно до цього коригує своє поводження. У цьому їй допомагає норматив, що містить основний алгоритм поводження в межах правових відносин, що веде до досягнення бажаної мети [62, с.27].

Е.Ф. Демський та О.Б. Черномаз вказують на те, що правові відносини – це частина суспільних відносин, врегульованих нормами права, суб'єкти яких є носіями прав і юридичних обов'язків; це відомий суспільний зв'язок між особами – громадянами, організаціями, державними органами, транспортними підприємствами, підприємницькими структурами, державою в цілому, що визначає забезпечену законом міру можливої та необхідної поведінки [38, с.41; 192, с.31]. Специфічними ознаками правових відносин, які виділяють їх серед інших суспільних відносин на думку вчених є: по-перше, правові відносини – це зв'язок між особами на основі норм права; по-друге, зв'язок між особами виникає на основі норм права через їх суб'єктивні юридичні права і обов'язки; по-третє, цей зв'язок між особами на основі норм права підтримується і гарантується державою (в окремих випадках її примусовою силою); по-четверте, цей зв'язок між особами на основі норм права має індивідуальний характер, причому, в одних випадках має місце повна двостороння індивідуалізація (стосовно транспортного права – це права і обов'язки щодо надання транспортних послуг), в інших випадках одностороння індивідуалізація, коли фіксуються суб'єктивні права тільки однієї сторони правовідношення, наприклад, право транспортного органу встановлювати правила завантаження [38, с.41; 192, с.31].

Разом із тим, як ми відзначали раніше, задля забезпечення безпеки дорожнього руху функціонує низка органів державної влади, які наділені особливим адміністративно-правовим статусом. А відтак, цілком справедливим буде говорити про те, що в процесі забезпечення безпеки дорожнього руху виникають правовідносини адміністративно-правового характеру. Так, Е.О. Шевченко під адміністративно-правовими відносинами пропонує розуміти врегульовані адміністративно-правовими нормами на засадах «влада-підпорядкування» взаємовідносини (взаємозв'язки), що виникають в сфері публічного (державного і самоврядного) управління, між органами державного управління та іншими суб'єктами адміністративного права з реалізації їхніх суб'єктивних прав і юридичних обов'язків, що здійснюються в особливому правовому режимі забезпечення їх законності з боку держави [194, с.1119]. Характерними ознаками вказаного терміну, на переконання вченого, є наступні: 1) виникнення в сфері публічного управління; 2) однією зі сторін обов'язково є орган влади; 3) врегульовані адміністративно-правовими нормами; 4) їх учасники виступають носіями прав і обов'язків у сфері державного управління; 5) мають державно-публічний характер; 6) є стосунками влади-підпорядкування і визначаються юридичною нерівністю сторін; 7) можуть виникнути за ініціативою будь-якого суб'єкта адміністративного права, згода іншої сторони не є обов'язковою; 8) порушення стороною своїх обов'язків зумовлює її відповідальність перед державою в особі її компетентних органів; 9) для органів управління їх права є одночасно і обов'язками; 10) за порушення обов'язків застосовуються, як правило, заходи адміністративного примусу; 11) спори між сторонами мають особливий правовий режим забезпечення законності (адміністративний і судовий) [194, с. 1119; 91].

С.Г. Стеценко зазначає, що адміністративно-правові відносини – це результат впливу адміністративно-правових норм на поведінку суб'єктів адміністративного права, внаслідок якого між ними виникають правові зв'язки. До особливостей таких відносин автор відносить те, що: *по-перше*,

одна зі сторін обов'язково виступає від імені держави (орган державного управління, посадова особа), тим самим реалізуючи публічний інтерес; *по-друге*, переважно нерівноправність сторін (відносини відбуваються за принципом «влада – підпорядкування»); *по-третє*, можуть виникати без згоди (бажання) іншої сторони; *по-четверте*, виниклі суперечки можуть вирішуватись як в адміністративному, так і в судовому порядку [166, с.159]. З певними твердженнями автора ми не можемо погодитися, зокрема, не тільки адміністративно-правові відносини виникають без згоди (бажання) іншої сторони. Це також стосується й цивільно-правових, трудових, кримінальних процесуальних відносин тощо.

О.І. Остапенко та В.Д. Люблін стверджують, що адміністративно-правові відносини характеризуються такими ознаками: права та обов'язки учасників пов'язані з виконавчою та розпорядчою діяльністю держави, а також з державним та місцевим самоврядуванням; одна зі сторін завжди є суб'єктом адміністративної влади; порушник положень адміністративно-правової норми несе відповідальність перед державою; адміністративно-правові відносини побудовані на засадах «влада-підпорядкування» та є владними відношеннями, які виникають за ініціативою будь-якого з учасників цих відносин; ці відносини є одним з різновидів організаційних відносин, які відображають публічно-правовий та державний інтерес; спори, що виникають при порушенні адміністративно-правових норм, розглядаються в адміністративному та судовому порядку; в разі необхідності можливе застосування державного примусу при виконанні обов'язків та здійсненні суб'єктивних прав; адміністративно-правові відносини ґрунтуються на нормах адміністративного права; ці відносини між суб'єктами здійснюються свідомо, цілеспрямовано та на вольовій основі [112, с.11-12; 66].

Таким чином, в контексті представленої проблематики адміністративно-правові відносини найбільш доцільно тлумачити як врегульовані нормами адміністративного права суспільні відносини, які

виникають між органами державної влади (зокрема ті, що уповноважені здійснювати діяльність у сфері безпеки дорожнього руху) та фізичними або юридичними особами в процесі здійснення державного управління. Ці відносини характеризуються тим, що одна сторона – держава (в особі її спеціально-уповноважених державних інституцій та їх посадових осіб) виступає як регулятор, а інша сторона – фізична або юридична особа – як суб'єкт, який зобов'язаний дотримуватися встановлених державою правил та норм. З огляду на зазначене вище цілком справедливим буде говорити про те, що безпека дорожнього руху безумовно є об'єктом адміністративно-правового регулювання.

Тож, підбиваючи підсумок представленого підрозділу дисертаційного дослідження, слід узагальнити, що безпека дорожнього руху як об'єкт адміністративно-правового регулювання представляє собою особливого роду суспільні відносини, які виникають між спеціально уповноваженими органами державної влади (в особі її посадових осіб), які відповідають за безпеку дорожнього руху, та учасниками дорожнього руху, які повинні дотримуватися встановлених правил та норм безпеки. Ці відносини охоплюють велику кількість питань владного характеру, як-то: реєстрація транспортних засобів, видання водійських посвідчень, контроль за дотриманням правил дорожнього руху, розслідування дорожньо-транспортних пригод, накладання адміністративних санкцій за порушення правил дорожнього руху тощо.

1.2. Система суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні

Забезпечення безпеки дорожнього руху є складною за своєю сутністю та змістом діяльністю, яка реалізовується спеціально уповноваженими суб'єктами. У тлумачному словнику української мови під суб'єктом розуміється: 1) істота, здатна до пізнання навколишнього світу, об'єктивної

дійсності й до цілеспрямованої діяльності; 2) особа, група осіб, організація, яким належить активна роль у певному процесі, акті; 3) особа або організація як носій певних прав та обов'язків [172, с.578; 180]. В.Л. Петрушенко у своєму філософському словнику зазначає, що суб'єкт – це вихідне поняття судження, до якого відносяться всі інші його складові, наприклад, предикат. На думку вченого, окрім вищенаведеного, поняття «суб'єкт» можна визначити як людину, як вихідне джерело, епіцентр життєвої та пізнавальної активності – індивідуальної або суспільної. У різних напрямках філософії, звертає увагу науковець, під досліджуваним поняттям розуміють різні сутності. При цьому в більшості напрямів філософії поняття суб'єкт позначає людину як активне начало соціальних і культурних процесів, пізнання, комунікації [119, с.199; 145].

Тож, у широкому розумінні суб'єкт – це особа, організована група осіб, соціальна, етнічна та політична спільнота, суспільство в цілому, що здійснюють властиву їм діяльність, спрямовану на практичне перетворення предметної дійсності, теоретичне і духовно-практичне освоєння об'єктивної реальності; носій означених якостей, що уможливлюють виконання ним суспільно значущих функцій [176, с.612; 85]. Необхідними рисами суб'єкта, зазначає І.В. Шинкарук, є: предметність, що означає бути предметним утворенням і діяти тільки предметним способом; свідомість, яка відображає реальність, зорієнтовує суб'єкта у навколишньому середовищі та визначає мету діяльності; активність, яка забезпечує провідну роль суб'єкта у взаємодії з навколишнім світом; воля, наявність якої робить предметну діяльність здійсненою і забезпечує досягнення поставленої мети. В теорії пізнання під суб'єктом розуміється активний компонент пізнавального відношення, протилежний до пізнаваної дійсності – об'єкта. В процесі пізнання суб'єкт взаємодіє з об'єктом, спрямовує на нього свої пізнавальні здатності, перетворює і відображає його, формуючи систему знання про об'єкт [176, с.612; 85].

Тож, суб'єкт – це певна особа (фізична та/або юридична), яка наділена певним набором прав та обов'язків. В контексті представленої проблематики найбільш доречно говорити про суб'єктів права. О.Р. Заяць пише, що «суб'єкт права» – це поняття, яке позначає певну юридичну здатність когось або чогось, що виникає у нього внаслідок дії правових норм. На підставі чого обґрунтовано, що суб'єктами протидії правопорушенням у фінансовій сфері, як одного із різновидів правової діяльності, є суб'єкти права, за якими законодавством так чи інакше закріплені відповідні права та обов'язки у цій сфері [55, с.5]. І.С. Окунєв зазначає, що суб'єкт права – це лише потенційний учасник правовідносин, розглянутий законодавцем у статичному стані, з погляду володіння ним правосуб'єктністю, а суб'єкт правовідносин – це особа, вже визнана суб'єктом права, але виступаюча в якості вже не потенційного носія суб'єктивних прав та юридичних обов'язків, а реального учасника процесу реалізації правосуб'єктності [109, с.8]. На переконання Т.С. Ківалової, суб'єкт права – це той, хто має потенційну можливість (здатність) бути учасником правовідносин (тобто має правоздатність), а суб'єкт правовідносин – це фактичний учасник правових зв'язків, який уже бере в них участь. При цьому вчена ставить наголос на тому, що якщо суб'єкт права може бути, а може й не бути учасником конкретних правовідносин, то суб'єкт правовідносин завжди є їх учасником, оскільки можливість, яка існувала для суб'єкта права, вже перетворилася на дійсність [64, с.166].

Таким чином, під суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні найбільш доцільно розуміти сукупність визначених нормами чинного законодавства органів державної влад (та їх посадових осіб), які володіють спеціальним набором суб'єктивних прав та юридичних обов'язків, що дають їм можливість реалізовувати свою діяльність у досліджуваній сфері суспільних відносин. Вказані суб'єкти складають певну систему, в якій кожен орган державної влади, виконує власні, характерні тільки для нього, завдання та функції.

Різноманітність суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні обумовлює необхідність здійснення їх класифікації. Так, аналіз норм чинного законодавства дає змогу виокремити наступні види: 1) загальні суб'єкти, до компетенції яких відноситься: а) розробка та прийняття нормативно-правових актів, норми якого спрямовані на регулювання суспільних відносин у досліджуваній сфері; б) формування та реалізація державної політики у сфері забезпечення дорожнього руху; в) здійснення загального нагляду та контролю за дотриманням норм чинного законодавства. До вказаних суб'єктів найбільш доцільно віднести: Верховну Раду України (Парламент); Президента України, Кабінет Міністрів України (та підпорядковані йому міністерства); 2) спеціальні суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху, які умовно можна поділити на дві великі групи: а) органи, що відповідають за забезпечення пасивної безпеки дорожнього руху (місцеві державні адміністрації, органи місцевого самоврядування, Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України тощо); б) суб'єкти, що здійснюють активну діяльність щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, серед останніх ключовим органом виступає Національна поліція України, а зокрема такий її важливий підрозділ, як патрульна поліція.

Так, Відповідно до Конституції України парламентом України є Верховна Рада України – єдиний загальнонаціональний постійно діючий виборний колегіальний орган законодавчої влади, який виступає як представник інтересів Українського народу і здійснює свою діяльність на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України [80]. Ключовими характеристиками поняття «парламент» є виборність, представництво та законотворчість. Однак, на нашу думку, у наведених визначеннях не враховано ряд аспектів, важливих для розуміння сутності поняття «парламент». По-перше, це постійність діяльності представницького органу. Лише за умов постійної роботи парламент може отримати змогу представляти інтереси виборців не епізодично, час від часу, а протягом визначеного законом терміну здійснювати цілеспрямовану

діяльність та реально впливати на регулювання суспільних відносин у певній державі. По-друге, порівняльно-правовий аналіз конституцій та іншого законодавства багатьох держав світу свідчить про те, що парламенти володіють арсеналом юридичних засобів для здійснення контролю за діяльністю органів виконавчої влади [32, с.32]. Тож, в контексті представленої проблематики значення діяльності Верховної ради України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху полягає у тому, що вона є єдиним законодавчим органом, до компетенції якого входить розробка та прийняття нормативно-правових актів різної юридичної сили, норми яких закріплюють: правила поведінки учасників дорожнього руху, вимоги до технічного стану транспортних засобів та умов їх експлуатації, а також передбачають відповідальність за порушення встановлених правил. Крім того, Верховна рада України може стимулювати розвиток інфраструктури дорожнього руху, зокрема, виділяючи бюджетні кошти на будівництво та реконструкцію доріг та мостів, а також на закупівлю необхідного обладнання для безпечного дорожнього руху, наприклад, світлофорів, дорожніх знаків та інших засобів сигналізації.

Далі слід вказати Президента України. Н.Г. Плахотнюк у своєму науковому дослідженні на тему «Інститут президентства в Україні: конституційно-правовий аспект» визначає, що інститут Президента в Україні – це фактично побудована відносно відокремлена структура (орган держави) в цілісній системі вищих органів державної влади, діяльність якої регулюється соціальними, насамперед, правовими нормами [121, с.4]. Варто зауважити, 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.

Важливим суб'єктом, який слід вказати в контексті представленої проблематики, є Кабінет Міністрів України. Відповідно до Закону України «Про дорожній рух», до компетенції Кабінету Міністрів України у сфері дорожнього руху відноситься [128]: розробка і затвердження нормативних актів з питань безпеки руху; встановлення єдиних вимог для проектування, будівництва, реконструкції, ремонту та охорони автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів; встановлення вимог щодо конструкції та технічного стану транспортних засобів; 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; встановлення правил приймання іспитів щодо отримання водійських посвідчень для керування транспортними засобами та визначення порядку функціонування системи фіксації правопорушень. Кабінет Міністрів України також відповідає за фінансування, керівництво і контроль за виконанням державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки, координацію діяльності міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань та місцевого самоврядування у сфері дорожнього руху, а також визначення порядку оформлення і видачі погоджень та дозволів, надання інших послуг, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху [128].

Далі в контексті представленої проблематики слід вказати такі інституції як: Міністерство внутрішніх справ України та Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. Так, МВС України відповідно до покладених на нього завдань, серед іншого, 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 [132]. Як бачимо, МВС України є одним із основних суб'єктів забезпечення безпеки у сфері дорожнього руху. Це питання реалізується як шляхом наділення посадових осіб МВС України відповідними повноваженнями, так і покладенням на них обов'язків.

Що ж стосується Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, то відповідно до покладених на нього завдань: 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 [133].

В той же час підрозділи Міністерства інфраструктури України виконують важливі завдання, що стосуються матеріально-технічного забезпечення дорожнього руху в країні, ремонту доріг, будівництва нових доріг та інших функцій. Крім того, ці підрозділи займаються аналізом та дослідженням актуального стану дорожнього руху в Україні і періодично представляють законопроекти до Верховної Ради через Кабінет Міністрів з метою покращення пропускну здатності доріг та забезпечення вищого рівня безпеки на дорогах.

Поруч із цим необхідно відзначити, що крім взаємодії між внутрішніми структурними підрозділами Міністерства внутрішніх справ та Міністерства інфраструктури, існує ще один ключовий фактор, який впливає на рівень безпеки дорожнього руху в Україні. Вчені та фахівці з державного управління вважають, що окрема ефективність самого Міністерства внутрішніх справ та його структурних підрозділів є надважливим аспектом. Іншими словами, значна частина безпеки дорожнього руху в Україні залежить від того, наскільки компетентно та своєчасно працівники патрульної поліції будуть реалізовувати свої безпосередні повноваження у напрямку регулювання дорожнього руху та притягнення порушників до юридичної відповідальності [5, с.61]. Щодо компетенції Міністерства інфраструктури України та його підпорядкованих служб, відомств і внутрішніх структурних підрозділів важливо зазначити, що їх діяльність є надзвичайно важливою для забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Необхідно підкреслити, що своєчасне та успішне виконання функцій з підтримання належного стану та вдосконалення якості українських доріг, будівництво нових транспортних розв'язок та шляхів, відновлення існуючих трас різного призначення має надважливе значення для держави взагалі, а також щодо збереження та захисту життя та здоров'я її громадян, зокрема. Окрім того, зазначене є важливим не лише з точки зору забезпечення безпеки дорожнього руху в країні, але й для забезпечення економічного та транспортного потенціалу держави взагалі та її окремих регіонів, зокрема. У

зв'язку з цим, необхідно зосередитися на підвищенні ефективності усіх служб і відомств, діяльність яких прямо пов'язана з дорожньо-будівельними і дорожньо-відновлювальними роботами.

Тож, діяльність вказаних вище суб'єктів спрямована, переважно, на створення нормативного, організаційного та економічного підґрунтя для забезпечення безпеки дорожнього руху, а також для діяльності інших спеціально уповноважених суб'єктів у відповідній сфері. Серед останніх слід виділити наступні:

- місцеві державні адміністрації. Місцева державна адміністрація в межах своїх повноважень здійснює виконавчу владу на території відповідної адміністративно-територіальної одиниці, а також реалізує повноваження, делеговані їй відповідною радою [137]. В контексті представленої проблематики до компетенції вказаної інституції відноситься: 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 [128];

- органи місцевого самоврядування, до компетенції яких відноситься [128]: «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 [128]. З-поміж іншого, органи місцевого самоврядування в Україні, включаючи місцеві та селищні ради, а також виконавчі комітети цих рад, мають широке коло повноважень та можливостей щодо здійснення контролю за станом доріг у межах своїх територіальних громадах. Вони можуть схвалювати або відхиляти фінансування будівельних та відновлювальних робіт на автошляхах та дорожніх розв'язках, які знаходяться у межах їх адміністративної компетенції. Крім того, місцеві територіальні громади можуть надавати дозволи на встановлення камер відеоспостереження на дорогах та розміщувати дорожні знаки та розмітки, щоб забезпечити безпеку руху на дорогах [128].

Окремо варто вказати діяльність такого суб'єкта, як Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України. Основними завданнями Агентства відновлення є [131]: 1) реалізація державної політики у сфері дорожнього господарства та здійснення державного управління автомобільними дорогами загального користування державного значення [131]; 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 [131]; 3) реалізація державної політики з питань розвитку, будівництва, ремонту, облаштування, модернізації та утримання пунктів пропуску через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення [131]; 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 [131].

Останнім суб'єктом, якому слід приділити увагу, є Національна поліція України. Відповідно до чинного законодавства України, до завдань цього центрального органу виконавчої влади також входить забезпечення безпеки дорожнього руху. Зокрема, це стосується питань: регулювання дорожнього руху та здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками; здійснення супроводження транспортних засобів у випадках, визначених законом; видання відповідних дозволів на рух окремих категорій транспортних засобів тощо [138]. Задля виконання цих завдань у складі поліції функціонує патрульна поліція, яка є важливим структурним підрозділом, до повноважень якого входить вирішення завдань, пов'язаних саме із забезпеченням безпеки дорожнього руху.

Адміністративно-правовий статус патрульної поліції України визначає її місце в системі правоохоронних органів та виконання державних функцій шляхом встановлення мети та завдань, що забезпечується наділенням відповідної компетенції (правами і обов'язками); закріплює організаційну структуру і ресурси (або порядок їх формування) шляхом встановлення порядку фінансування, розподілу матеріальних засобів, необхідних для реалізації його завдань і функцій, шляхом регламентації порядку організації роботи; визначає методи і форми діяльності [153, с.7]. Відтак, патрульна поліція є тим суб'єктом забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, який виконує активні дії, спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху. Окрім того, саме цей структурний підрозділ найбільш активно співпрацює із громадськістю у відповідному напрямку.

Підбиваючи підсумок представленого підрозділу дисертаційного дослідження, слід узагальнити, що існує чимала кількість суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, що обумовлено багатогранністю та багатоаспектністю відповідної галузі. Кожен із окреслених нами суб'єктів володіє своїм особливим правовим статусом, втім ключове місце серед них відводиться патрульній поліції України, діяльність якої спрямована на реалізацію динамічного аспекту забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

1.3. Правові засади забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та місце серед них адміністративно-правових норм

Забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні вимагає побудови якісної та ефективної системи правових засад для здійснення такої діяльності. В юридичній науці, зазначає О.О. Пунда, правові засади – це «правова основа», джерело, на ґрунті якого будуються різні види діяльності [146, с.13]. Вчені розглядають правові засади як сукупність принципів, на яких будується відповідна діяльність, а також як систему

нормативно-правових актів, норми яких спрямовані на правове регулювання відповідних правовідносин. На нашу думку, в контексті представленої проблематики найбільш доцільного говорити саме про другий аспект правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Так, А.Т. Комзюк зазначає, що правове регулювання – це специфічний вплив, який здійснюється правом як особливим нормативним інституційним регулятором. Правове регулювання має цілеспрямований, організаційний, результативний характер і здійснюється за допомогою цілісної системи засобів, що реально виражають саму матерію права як нормативного інституту утворення – регулятора [74, с.47]. О.В. Петришин, С.П. Погребняк та В.С. Смородинський вважають, що правове регулювання – це впорядкування поведінки учасників суспільних відносин за допомогою юридичних засобів. Правове регулювання має свій об’єкт та предмет впливу. Об’єктом правового регулювання є поведінка людей та їх об’єднань у суспільстві, яка в силу своєї соціальної значущості регулюється нормами права (юридично значуща поведінка) [118; 123].

В.М. Величко підкреслює, що правове регулювання – це впорядкування суспільних відносин, їх охорона, закріплення й розвиток за допомогою права. До основних ознак правового регулювання слід віднести такі: 1) правове регулювання – різновид соціального регулювання; 2) правове регулювання здійснюється за допомогою норм права; 3) завдяки правовому регулюванню відносини між суб’єктами стають більш упорядкованими, оскільки в юридичних нормах державою встановлюється міра можливої й необхідної поведінки, тобто межі дозволеного; 4) правове регулювання має конкретний характер, тому що завжди пов’язане з реальними відносинами; 5) правове регулювання має цілеспрямований характер, тобто спрямовується на задоволення законних інтересів суб’єктів права; 6) ефективність правового регулювання залежить від того, яким саме правовим способом воно забезпечуватиметься; 7) правове регулювання гарантує доведення норм права до їх виконання [21, с.117].

Предметом правового регулювання, на думку О.В. Петришина, С.П. Погребняк та В.С. Смородинського, є такі суспільні відносини, упорядкування яких можливо і водночас доречно саме за допомогою юридичних засобів, адже право є універсальним соціальним регулятором, проте не єдиним і не всеохоплюючим. Існують певні об'єктивні можливості права, які визначають межі правового регулювання, поза якими воно стає неефективним, некорисним і навіть шкідливим. Визначення цих меж є необхідним з метою запобігання тотальному регламентуванню суспільного життя і втручанню держави в особисте життя членів суспільства. Право досягає своїх цілей і дійсно регулює суспільні відносини лише остільки, оскільки поведінка людей, якої вимагають його норми, є об'єктивно можливою і відповідає соціальним, зокрема економічним і політичним, умовам [118; 123].

З огляду на зазначене вище цілком справедливим буде говорити про те, що ключовим елементом правового регулювання є нормативно-правовий акт. В юридичній енциклопедії Ю.С. Шемшученка зазначається, що нормативно-правовий акт – це «офіційний письмовий документ, який приймається уповноваженим органом держави і встановлює, змінює, припиняє чи конкретизує певну норму права. Ці акти знаходяться між собою в ієрархії, підпорядкованості, яка і визначає юридичну силу документа» [201]. П.М. Рабінович вважає, що нормативно-правовий акт – це основна форма права соціально-демократичної орієнтації. Поширеність нормативно-правових актів пояснюється незаперечними перевагами такого способу вираження юридичних норм саме з точки зору загальнолюдських правових принципів, які поступово впроваджуються у право соціально-демократичної орієнтації. До таких переваг вчений відносить такі можливості: найбільш чітко, ясно, однозначно формулювати зміст юридичних прав і обов'язків; якнайшвидше довести до відома адресатів юридичної норми її зміст; забезпечити сприятливі умови для швидкого знаходження потрібної норми права; створити умови для правильного, адекватного розуміння адресатом

норми її істинного змісту; оперативно змінювати чи скасовувати юридичну норму; здійснювати впорядкування, погодження, систематизацію численних норм права [147, с.105].

Ю.А. Ведерніков та А.В. Папірна дійшли до висновку, що нормативно-правовий акт – це офіційний акт-документ компетентних суб'єктів правотворчості, який містить норми права, що забезпечуються державою. Він є однією з форм існування та вираження норм права, є основною формою права для багатьох правових систем сучасності [19, с.143]. Вказані вище науковці до ключових ознак досліджуваного поняття відносять: приймається уповноваженими суб'єктами правотворчості (державними правотворчими органами або народом); виражає державну волю домінантної частини населення або всього народу; завжди містить нові норми права чи змінює (скасовує) чинні, чітко формулює зміст юридичних прав і обов'язків; приймається відповідно до певної процедури; має форму письмового акта — документа, певні реквізити та структуру (преамбула, глави, розділи, статті, частини, пункти); публікується в офіційних спеціальних виданнях, в яких текст акта має бути автентичним офіційному зразку цього акта [19, с.143].

Таким чином, нормативно-правовий акт – це прийнятий в установленому законом порядку письмовий документ, який містить однорідні правові норми, які в своїй сукупності спрямовані на врегулювання та упорядкування суспільних відносин, що, зокрема, спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху. З огляду на зазначене вище цілком справедливим буде говорити про те, що основним елементом нормативно-правового акту є норма права. При цьому відповідні норми контексті представленої проблематики носять адміністративний характер.

Як зазначає Т.О. Гуржій, норма права – це клітина права, правової «матерії». Найпростішими елементами її структури є гіпотеза, диспозиція та санкція. Натомість злочинне діяння – це завжди зовнішній вияв волі винного, акт його поведінки. Оскільки норма (її елементи) і діяння – є речі різнопорядкові, онтологічний аспект абстрактної тотожності не може бути

застосований для порівняння різних речей, предметів, понять [33, с.14]. Норма права, пише О.Ф. Скакун, – це загальнообов’язкове правило поведінки, сформоване в суспільстві відповідно до визнаної в ньому справедливої міри свободи і рівності та формально визначене (встановлене чи санкціоноване) і забезпечене державою з метою регулювання, охорони та захисту суспільних відносин. Зазначимо, що природні права людини, якщо вони не закріплені у формах права (тобто формально не визначені), є також чинними правом і підлягають забезпеченню державою так само, як і інші норми права [156].

Варто навести точку зору В.О. Котюка, який у своїх міркуваннях дійшов до висновку, що норма права відрізняється від інших соціальних норм і норм природного права наступними ознаками [81, с.44-45; 57]: 1) норма права регулює найважливіші суспільні відносини, на відміну від інших соціальних норм; 2) норма права має формально визначене правило поведінки, яке зафіксоване в нормативно-правовому акті, заснованому на законах формальної логіки та граматики; 3) це правило поведінки встановлене або санкціоноване державою чи її окремими органами та має офіційний характер, що відрізняє його від інших правил поведінки; 4) норми права є загальнообов’язковими для всіх, включаючи іноземних громадян та осіб без громадянства, а також всіх посадових осіб найвищих органів державної влади; 5) це правило поведінки виражається у формі юридичних прав та обов’язків суб’єктів суспільних відносин, в якому можуть бути сформульовані тільки права або тільки обов’язки; 6) норми права охороняються державою від порушень та супроводжуються юридичними санкціями; 7) ці правила поведінки можуть бути змінені або відмінені тими державними органами, які їх прийняли, або вищестоящими органами [81, с.44-45; 57].

Як ми відзначили вище, в контексті представленої проблематики йдеться про норми адміністративної галузі права. Так, С.М. Алфьоров, С.В. Ващенко, М.М. Долгополова, А.П. Купін обстоюють позицію, що

адміністративно-правова норма – це правило поведінки, встановлене державою (Верховною Радою України, органом виконавчої влади) з метою регулювання суспільних відносин у сфері державного управління, і забезпечується санкцією, організованим захистом з боку держави. Науковці також доходять до висновку, що «норми адміністративного права визначають межі належної, допустимої та рекомендованої поведінки людей, діяльності органів виконавчої влади, їх посадових осіб, а також підприємств, установ, організацій і трудових колективів у сфері виконавчої влади. Норми адміністративного права встановлюють правовий режим відносин суб'єктів державного управління і місцевого самоврядування, порядок здійснення організаційно-управлінської діяльності, визначають права й обов'язки громадян у сфері виконавчої влади та гарантії їх реалізації» [4; 98].

Варто відзначити позицію Т.О. Коломоць, яка у своєму науковому дослідженні пише, що «адміністративно-правова норма – це формально визначене, загальнообов'язкове правило поведінки, встановлене та охоронюване державою, метою якого є регулювання суспільних відносин, що виникають, змінюються і припиняються у сфері забезпечення органами виконавчої влади і органами місцевого самоврядування реалізації та захисту прав, свобод і законних інтересів фізичних і юридичних осіб, а також в процесі публічного адміністрування в сферах соціально-економічного й адміністративно-політичного розвитку та охорони громадського порядку». Вчена також відмічає, що особливостями адміністративно-правових норм є: 1) в них закріплюються приписи щодо адміністрування, державного контролю, нагляду, внутрішньо-організаційної діяльності; 2) метод впливу норм на суспільні відносини має, переважно, імперативний характер; 3) виконання приписів норм гарантується державою за допомогою системи засобів організаційно-роз'яснювального та суспільно-примусового характеру; 4) системність норм адміністративного права [73].

Отже, проведене дослідження дає змогу констатувати, що правові засади забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні представляють

собою сукупність нормативно-правових актів різної юридичної сили, норми яких спрямовані на здійснення правового впливу на суспільні відносини у відповідній сфері з метою їх регулювання та упорядкування. З огляду на зазначене вище досліджувати відповідні акти найбільш доцільно в залежності від їх юридичної сили. Юридична сила нормативно-правового акту – це його специфічна властивість мати точно визначене місце в ієрархії інших правових актів та залежати за формальною обов’язковістю від того, який орган видав акт, тобто хто є суб’єктом нормотворчості [157, с. 315].

Спираючись на зазначену вище логіку, в першу чергу слід приділити увагу Конституції України, яка є нормативно-правовим актом, що має особливий юридичний характер. Це документ найвищої юридичної сили, який є Основним Законом суспільства і держави, регулює найважливіші суспільні відносини, містить норми прямої дії. За допомогою Конституції український народ виражає свою суверенну волю, утверджує основні засади устрою суспільства і держави, визначає систему і структуру державної влади та місцевого самоврядування, основи правового статусу особи, територіального устрою держави. Соціально-політична сутність Конституції України полягає в тому, що вона являє собою суспільний договір, де знайшли закріплення політичні інтереси різних соціальних груп населення. Вона відображає баланс інтересів суспільства [78, с.55; 191, с.99-100].

Варто зауважити, що Конституція не містить прямої згадки про забезпечення безпеки дорожнього руху, втім саме за допомогою її норм визначаються найбільш важливі аспекти державної безпеки та громадської безпеки та порядку в середині країни. Окрім того, саме у відповідності до Основного Закону будується все законодавство, в тому числі й того, норми якого спрямовані на регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху.

Далі в контексті представленої проблематики слід вказати міжнародні нормативно правові акти. Слід звернути увагу на те, що на практиці окрім назви «міжнародно-правовий акт» також використовується назва «міжнародний договір» або «міжнародно-правовий договір», які мають

однаковий зміст, тобто виражають сутність одного й того ж явища. Міжнародно-правовий акт є узагальнюючим поняттям, що може включати в себе такі його види як: конвенція, акт, договір, угода, комюніке, статут, декларація тощо. Як зазначають із цього приводу в науково-правових колах, у практиці міжнародно-договірних відносин не існує чіткого критерію застосування різних найменувань міжнародно-правових актів. Це питання вирішується самими учасниками того чи іншого міжнародно-правового акта. Найменування міжнародного договору не впливає на його юридичну силу [201, с.168].

М.Г. Колодязний, розмірковуючи про систему міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху, дійшов до наступних висновків [69, с.289-290]: 1) проблема безпеки дорожнього руху наразі перебуває у фокусі підвищеної уваги з боку світової спільноти й провідних міжнародних організацій; 2) система міжнародного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на теперішній час є доволі розгалуженою, представлена у виді конвенцій, резолюцій ООН та рішень інших міжнародних органів; 3) міжнародне законодавство у цій сфері перетворилось на правовий фундамент для формування національного законодавства у галузі транспортної безпеки, у тому числі в Україні; 4) міжнародно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху має певні прогалини. Вони виражаються у відсутності правового регулювання використання сучасних електричних транспортних девайсів (легкий персональний транспорт у виді електросамокатів, електровелосипедів та ін.), кількість якого значно зросла останніми роками у багатьох країнах світу; 5) міжнародно-правове убезпечення дорожнього руху здатне реально посилити транспортну безпеку й зменшити кількість автотранспортних правопорушень лише за умови оперативних, однак послідовних дій з боку національних урядів. Такі кроки мають виражатись у запровадженні комплексних стратегій шляхом реалізації правових, організаційних, технічних, інформаційно-просвітницьких та інших заходів [69, с.289-290].

Виділяючи конкретні міжнародні нормативно-правові акти, перш за все, варто виділити Конвенцію ООН «Про дорожній рух» від 8 листопада 1968 р., яка була прийнята з метою регулювання руху на дорогах та забезпечення безпеки всіх учасників дорожнього руху. Конвенцію підписали вже понад 100 країн світу, і Україна в даному випадку не є виключенням. У вказаному нормативному документі визначаються основні правила дорожнього руху, такі як правосторонній рух на дорозі, дотримання швидкісних обмежень, використання захисного обладнання та інші. Він також встановлює стандарти для дорожньої сигналізації, знаків та розмітки на дорозі. За допомогою Конвенції визначаються загальні права та обов'язки учасників дорожнього руху, включаючи водіїв, пішоходів та велосипедистів. Вона вимагає від країн-учасниць приймати закони та положення, що відповідають стандартам, встановленим у Конвенції. Тож, основна мета Конвенції полягає в зниженні кількості дорожньо-транспортних пригод та забезпеченні безпеки всіх учасників дорожнього руху. Крім того, вона сприяє співпраці між країнами у питаннях дорожнього руху та взаємному визнанні прав водіїв.

Окрім того, доцільно вказати Конвенцію ООН про «Про дорожні знаки та сигнали», основною метою якої є забезпечення безпеки всіх учасників дорожнього руху та уникнення дорожньо-транспортних пригод. Вона спрямована на підвищення свідомості та знання правил дорожнього руху, а також забезпечення узгодженості та стандартизацію системи дорожньої сигналізації та знаків на всій території світу. Документ визначає стандарти та правила використання дорожніх знаків та сигналів, забезпечує узгодженість та зрозумілість для всіх учасників дорожнього руху. Вона встановлює стандарти для знаків регулювання руху, попереджувальних знаків, інформаційних знаків та інших знаків, що використовуються на дорогах.

Окрім зазначених варто також вказати наступні міжнародні нормативні акти у досліджуваній сфері: Конвенція ООН «Про перевезення небезпечних вантажів по дорогах» (1957 р.); Конвенція ООН «Про контроль за

міжнародним автомобільним транспортом» (1970 р.); Конвенція ООН «Про готовність системи швидкої медичної допомоги та медичної допомоги на місці при дорожньо-транспортних пригодах» (1989 р.); Конвенція ООН «Про дорожній транспорт» (1980 р.); Конвенція ООН «Про дорожню безпеку» (2015 р.).

Таким чином, Міжнародні нормативно-правові акти, а також Конституція України визначають найбільш важливі та загальні вимоги щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Більш детально це питання в рамках національного законодавства врегульовується на рівні законодавчих та підзаконних нормативно-правових актів. Серед перших варто виділити кодифіковані нормативно-правові акти. Кодифіковані – це такі нормативні акти, затверджені законами, у яких на науковій основі узагальнюються й систематизуються норми права, що регулюють певну групу суспільних відносин. Кодифіковані закони приймаються у формі кодексів та основ законодавства [42, с.20]. Серед вказаної групи нормативно-правових актів слід вказати: Кодекс України про адміністративні правопорушення та Кримінальний кодекс України. Так, нормами першого Кодексу визначаються адміністративна відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Остання представляє собою відповідальність водіїв транспортних засобів, інших учасників дорожнього руху, а також посадових осіб, що забезпечують безпечну експлуатацію транспорту, доріг і шляхових споруд, за порушення правил дорожнього руху, експлуатації транспорту й шляхів, виражена в застосуванні до винних осіб установлених законом адміністративних стягнень уповноваженими на те органами (посадовими особами) на підставах і в порядку, передбачених нормами адміністративного права [103, с.6].

Що ж стосується Кримінального Кодексу, то за його допомогою встановлюється кримінальна відповідальність у відповідній сфері. Кримінальна відповідальність за порушення правил дорожнього руху може бути застосована у випадках, коли таке порушення призводить до смерті або

тяжкого тілесного ушкодження людини. Крім того, кримінальна відповідальність може бути застосована у випадках, коли порушення правил дорожнього руху скоєно у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, або з використанням транспортного засобу, який не має дозволу на експлуатацію.

Далі варто вказати законодавчі акти, яких у відповідній сфері прийнято чимало, зокрема йдеться про Закони України. Взагалі, закон слід тлумачити як нормативно-правовий акт, прийнятий в особливому порядку вищим представницьким органом державної влади (парламентом) або безпосередньо народом (шляхом референдуму), що має найвищу юридичну силу і призначений для врегулювання найбільш важливих суспільних відносин. Ознаками закону, на думку Ю.А. Ведерніков та А.В. Папірної, є наступні: акт, що приймається вищими законодавчими (представницькими) органами державної влади або безпосередньо народом; акт, який може бути за змістом тільки нормативним; має вищу юридичну силу; приймається в особливому процедурному порядку; це завжди письмовий акт, що містить первинні норми права з основних питань суспільного та державного життя [19]. Серед Законів в контексті представленої проблематики слід виділити наступні:

- Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р. [128], який регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права, обов'язки і відповідальність суб'єктів – учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання [128]. Відповідно до вказаного нормативно-правового акту державне управління у сфері дорожнього руху та його безпеки здійснюється Кабінетом Міністрів України, спеціально уповноваженими на це центральними органами виконавчої влади, органами виконавчої влади в Автономній Республіці Крим, місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування [128]. Важливе значення вказаного Закону полягає у тому, що в його нормах закріплюється правовий статус

різних суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, перелік яких визначається у наступному законодавчому акті.

- Закон України «Про автомобільні дороги» від 08 вересня 2005 р. [126], який визначає правові, економічні, організаційні та соціальні засади забезпечення функціонування автомобільних доріг, їх будівництва, реконструкції, ремонту та утримання в інтересах держави і користувачів автомобільних доріг. У відповідності до вказаного нормативного акту державне управління у сфері безпеки автомобільних доріг здійснюється в межах повноважень, визначених цим Законом та іншими актами законодавства України: 1) Кабінетом Міністрів України; 2) центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства; 3) центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами загального користування державного значення; 4) місцевими органами виконавчої влади; 5) органами місцевого самоврядування [126].

- Закон України «Про Національну поліцію» від 02 липня 2015 р. [138], відповідно до положень якого завданнями Національної поліції України є наступні: 1) забезпечення публічної безпеки і порядку; 2) охорони прав і свобод людини, а також інтересів суспільства і держави; 3) протидії злочинності; 4) надання в межах, визначених законом, послуг з допомоги особам, які з особистих, економічних, соціальних причин або внаслідок надзвичайних ситуацій потребують такої допомоги [138]. Саме вказаним нормативно-правовим актом визначаються найбільш важливі засади діяльності поліції, в тому числі й щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.

- Закон України «Про автомобільний транспорт» [125]. Відповідно до вказаного вище Закону, основним завданням державного регулювання та контролю у сфері автомобільного транспорту є створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів, надання

додаткових транспортних послуг [125]. Державне регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту спрямовані на: 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 [125]; 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; тощо [125].

Останніми за юридичною силою є підзаконні нормативно-правові акти. У юридичній літературі відзначається, що підзаконні нормативно-правові акти – це акти, прийняті компетентними органами державної влади чи уповноваженими державою іншими суб'єктами на підставі закону, відповідно до закону та у порядку його виконання. Основними видами підзаконних нормативно-правових актів органів державної влади є наступні: укази Президента України, постанови Кабінету Міністрів України, накази та інструкції міністерств, державних комітетів (відомств) України та інших центральних органів виконавчої влади; акти та розпорядження місцевих державних адміністрацій; накази (нормативні) адміністрації підприємств, установ, організацій; нормативні накази міністрів, керівників відомств колишнього СРСР з питань, поки не врегульованих відповідними нормативно-правовими актами України [167, с.240]. Перелік таких актів є дуже великим, втім ключовим серед них є Постанова КМУ «Про Правила

дорожнього руху», нормами якої встановлюються 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 [139].

Окрім Правил дорожнього руху варто також виділити наступні Постанови Кабінету Міністрів України: «Про затвердження Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду» від 17 грудня 2008 р. № 1103; «Про затвердження Порядку тимчасового вилучення посвідчення водія на транспортний засіб та його повернення» від 17 грудня 2008 р. № 1086; «Про затвердження Положення про службу безпеки дорожнього руху міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, підприємств, їх об'єднань, установ і організацій» від 05 квітня 1994 р. №227; «Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами» від 18 січня 2001 р. № 30; «Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються» від 22 грудня 2010 р. № 1166.

Окрім того, вбачається необхідним вказати накази Міністерства внутрішніх справ України: «Про затвердження Інструкції про порядок приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами та видачі посвідчень водія» від 07 грудня 2009 р. № 515; «Про затвердження Інструкції з формування та ведення інформаційної підсистеми «Дорожньо-транспортна пригода» інформаційно-телекомунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України»» від 15 липня 2020 р. № 533; «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» від 10 листопада 2017 р. № 833.

Таким чином, проведене наукове дослідження дає змогу констатувати, що система правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні складається із великої кількості нормативно-правових актів різної юридичної сили, кожен із яких спрямований на врегулювання різних аспектів даного проблемного питання. Окрім того, варто зауважити, що в системі відповідних джерел особливе місце відводиться підзаконним нормативно-правовим актам. Аналіз наведених вище нормативних джерел дав змогу обґрунтувати, що ключове місце серед правових засад належить нормам адміністративної галузі права. Зазначене обумовлюється тим, що за їх допомогою: визначається правовий статус суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, а також розкривається сутність та зміст їх діяльності за відповідним напрямом; закріплюються адміністративні форми та методи забезпечення безпеки дорожнього руху; окреслюються межі та напрямки діяльності патрульної поліції у відповідному напрямку.

Висновки до Розділу 1

Акцентовано увагу на тому, що людина, її життя, честь та гідність визнаються Конституцією України як найвища соціальна цінність держави. Саме тому важливим завданням законодавця є створити всі необхідні умови для забезпечення та захисту прав громадян у всіх сферах суспільного життя. Для цього в країні побудовано досить ефективну систему забезпечення публічної безпеки та порядку, в якій важливе місце належить безпеці дорожнього руху. Зазначене обумовлюється тим, що вже протягом багатьох років ситуація на дорогах в Україні та світі постійно погіршується, з'являються більш швидкі автомобілі, а безкарність та недисциплінованість водіїв призводить до зростання кількості дорожньо-транспортних пригод. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я щорічно в світі на автомобільних шляхах гине близько 1,3 мільйона людей. Окрім того, ще мільйони осіб отримують травми різної тяжкості. Також відмічено, що

велика кількість дорожньо-транспортних пригод призводить до значних економічних збитків у вигляді медичних витрат, втрати робочого часу та матеріальних збитків від пошкодження майна тощо.

Встановлено, що безпеку, у загальному її розумінні, найбільш доцільно тлумачити як певний стан, за якого будуть мінімізовані та/або ліквідовані будь-які загрози для певного суб'єкта. Окрім того, безпека досягається шляхом здійснення ряду дій управлінського, організаційного, економічного характеру тощо. Сутність та зміст таких заходів прямо залежить від сфери суспільного життя, в якій безпека забезпечується.

Констатовано, що безпеку дорожнього руху слід тлумачити у статичному та динамічному аспектах. Так, відповідно до першого підходу безпека дорожнього руху – це стан, за якого відсутні небезпеки, коли ризики та загрози виникнення дорожньо-транспортних пригод мінімізовані або взагалі відсутні. Такий стан досягається шляхом реалізації певних технічних, організаційних та правових заходів, які спрямовані на забезпечення виконання правил дорожнього руху, а також інших владних приписів у досліджуваній сфері. Що ж стосується динамічного аспекту, то відповідно до нього безпека дорожнього руху – це сукупність комплексних дій та процесів, які реалізуються «в режимі реального часу», тобто тоді, коли водій та/або пішоходи безпосередньо перебувають на дорозі. Динамічна безпека включає в себе: 1) попередження про небезпеку, яке включає: світлові сигнали, дорожні знаки, попереджувальні знаки на дорозі та інші, що, в свою чергу, допомагають водіям та пішоходам своєчасно реагувати на небезпеку; 2) реагування на небезпеку. Даний елемент безпеки дорожнього руху включає системи автоматичного гальмування, системи екстреної зупинки автомобіля, датчики втоми водіїв та інші; 3) управління автомобілями, що включає системи, які допомагають водіям управляти транспортним засобом безпечно; 4) безпосередня діяльність суб'єктів, які уповноважені забезпечувати безпеку дорожнього руху та реалізують визначені нормами

чинного законодавства заходи, які в тому числі включають адміністративний примус.

Адміністративно-правові відносини запропоновано тлумачити як врегульовані нормами адміністративного права суспільні відносини, які виникають між органами державної влади (зокрема ті, що уповноважені здійснювати діяльність у сфері безпеки дорожнього руху) та фізичними або юридичними особами в процесі здійснення державного управління. Ці відносини характеризуються тим, що одна сторона – держава (в особі її спеціально-уповноважених державних інституцій та їх посадових осіб) виступає як регулятор, а інша сторона – фізична або юридична особа – як суб'єкт, який зобов'язаний дотримуватися встановлених державою правил та норм. З огляду на зазначене вище цілком справедливим буде говорити про те, що безпека дорожнього руху, безумовно, є об'єктом адміністративно-правового регулювання.

Узагальнено, що безпека дорожнього руху як об'єкт адміністративно-правового регулювання представляє собою особливого роду суспільні відносини, які виникають між спеціально уповноваженими органами державної влади (в особі її посадових осіб), які відповідають за безпеку дорожнього руху, та учасниками дорожнього руху, які повинні дотримуватися встановлених чинним законодавством правил та норм безпеки. Ці відносини охоплюють велику кількість питань владного характеру, як-то: реєстрація транспортних засобів, видання водійських посвідчень, контроль за дотриманням правил дорожнього руху, розслідування дорожньо-транспортних пригод, накладання адміністративних санкцій за порушення правил дорожнього руху тощо.

Під суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні запропоновано розуміти сукупність визначених нормами чинного законодавства органів державної влади (та їх посадових осіб), які володіють спеціальним набором суб'єктивних прав та юридичних обов'язків, що дають їм можливість реалізовувати свою діяльність у досліджуваній сфері

суспільних відноси. Вказані суб'єкти складають певну систему, в якій кожен орган державної влади, виконує власні, характерні тільки для нього, завдання та функції.

Наголошено, що різноманітність суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні обумовлює необхідність здійснення їх класифікації. Аналіз норм чинного законодавства дав змогу виокремити наступні види: 1) загальні суб'єкти, до компетенції яких відноситься: а) розробка та прийняття нормативно-правових актів, норми якого спрямовані на регулювання суспільних відносин у досліджуваній сфері; б) формування та реалізація державної політики у сфері забезпечення дорожнього руху; в) здійснення загального нагляду та контролю за дотриманням норм чинного законодавства. До вказаних суб'єктів найбільш доцільно віднести: Верховну Раду України (Парламент); Президента України, Кабінет Міністрів України (та підпорядковані йому міністерства); 2) спеціальні суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху, які умовно можна поділити на дві великі групи: а) органи, що відповідають за забезпечення пасивної безпеки дорожнього руху (місцеві державні адміністрації, органи місцевого самоврядування, Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України, тощо); б) суб'єкти, що здійснюють активну діяльність щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, серед останніх ключовим органом виступає Національна поліція України, а зокрема такий її важливий підрозділ, як патрульна поліція.

Аргументовано, що в контексті представленої проблематики значення діяльності Верховної ради України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху полягає у тому, що вона є єдиним законодавчим органом, до компетенції якого входить розробка та прийняття нормативно-правових актів різної юридичної сили, норми яких закріплюють: правила поведінки учасників дорожнього руху, вимоги до технічного стану транспортних засобів та умов їх експлуатації, а також передбачають відповідальність за порушення встановлених правил. Крім того, Верховна рада України може

стимулювати розвиток інфраструктури дорожнього руху, зокрема виділяючи бюджетні кошти на будівництво та реконструкцію доріг та мостів, а також на закупівлю необхідного обладнання для безпечного дорожнього руху, наприклад, світлофорів, дорожніх знаків та інших засобів сигналізації.

Зауважено, 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.

Узагальнено, що існує чимала кількість суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, що обумовлено багатогранністю та багатоаспектністю відповідної галузі. Кожен із окреслених нами суб'єктів володіє своїм, особливим правовим статусом, втім ключове місце серед них відводиться патрульній поліції України, діяльність якої спрямована на реалізацію динамічного аспекту забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Доведено, що правові засади забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні представляють собою сукупність нормативно-правових актів різної юридичної сили, норми яких спрямовані на здійснення правового впливу на суспільні відносини у відповідній сфері з метою їх регулювання та упорядкування. З'ясовано, що нормативно-правовий акт – це прийнятий в установленому законом порядку письмовий документ, який містить однорідні правові норми, які в своїй сукупності спрямовані на врегулювання та упорядкування суспільних відносин, що, зокрема, спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху.

Констатовано, що система правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні складається із великої кількості нормативно-правових актів різної юридичної сили, кожен із яких спрямований на врегулювання різних аспектів даного проблемного питання. Окрім того, варто зауважити, що в системі відповідних джерел особливе місце відводиться підзаконним нормативно-правовим актам. Аналіз наведених вище нормативних джерел дав змогу обґрунтувати, що ключове місце серед правових засад належить нормам адміністративної галузі права. Зазначене обумовлюється тим, що за їх допомогою: визначається правовий статус суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, а також розкривається сутність та зміст їх діяльності за відповідним напрямом; закріплюються адміністративні форми та методи забезпечення безпеки дорожнього руху; окреслюються межі та напрямки діяльності патрульної поліції у відповідному напрямку.

РОЗДІЛ 2

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ ДІЯЛЬНОСТІ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ ІЗ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

2.1. Поняття та зміст діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та особливості її адміністративно-правового статусу

Ключовим суб'єктом, який здійснює активні дії щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, є патрульна поліція. Остання є важливим структурним підрозділом Національної поліції України, яка була створена у 2015 році в рамках масштабного реформування правоохоронних органів нашої держави. Метою створення нової поліції було покращення якості надання правоохоронних послуг населенню, зменшення рівня корупції в системі правоохоронних органів та підвищення довіри громади до правоохоронних органів. Що ж стосується безпосередньо патрульної поліції, то вона була створена на базі зразків патрульної поліції Європейського Союзу та США. Під час своєї роботи патрульна поліція зосереджується на забезпеченні безпеки громадян на вулицях та дорогах, запобіганні злочинності, реагуванні на надзвичайні ситуації та допомозі громадянам у разі потреби. Вона також проводить профілактичну роботу серед молоді та веде діалог з громадою для покращення взаємодії між поліцією та населенням. Зазначене, в свою чергу, обумовлює наявність у патрульної поліції особливого адміністративно-правового статусу.

Так, О.В.Цельєва у своєму науковому дослідженні дійшла до висновку, що правовий статус – це не лише сутність прав, обов'язків і гарантій, а ще й місце суб'єктів у соціальній системі суспільства. Він вважає, що таке місце визначається не тільки законом, а переважно уявою всіх суб'єктів суспільних відносин про нього. Для ефективної реалізації

соціально-правового статусу суб'єкта права необхідно три особливо важливих фактори – наявність правової культури населення, професійне виконання суб'єктом права своїх функціональних обов'язків та стабільне економічне становище держави [179, с.10]. Н.К. Шаптала та Г. В. Задорожня тлумачать правовий статус особи як юридично закріплене становище особи як соціального суб'єкта в суспільстві, тобто це сукупність прав та обов'язків особи, які визначені та гарантовані Конституцією і законами України, іншими нормативно-правовими актами, міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України [78].

А.В. Панчишин наголошує, що правовий статус є самостійною категорією та надає досить широке коло його характерних ознак, зокрема: 1) правовий статус має універсальний характер, оскільки поширюється на всіх суб'єктів; 2) відображає особливості особи та держави як учасників суспільних відносин та ступінь і характер їх взаємодії; 3) права та свободи, що складають основу статусу, не можуть реалізовуватись без інших його компонентів – обов'язків та відповідальності; 4) ця категорія забезпечує системність прав, свобод та обов'язків; 5) елементи структури правового статусу є взаємозалежними та взаємодіючими; 6) правовий статус характеризується відносною стабільністю [113, с.96].

О.М. Ярошенко обстоює позицію, що правовий статус – це визнаний нормами права стан суб'єкта права, що відображає його становище у взаємовідносинах із іншими суб'єктами права. У зміст правового статусу, в тому числі трудового, слід включити два елементи: права й обов'язки, що можуть бути визначені як правоволодіння та правосуб'єктність (здатність до правоволодіння). При цьому правосуб'єктність є не тільки основою прав та обов'язків, але й спеціальною ознакою, структурним елементом правового статусу. Включення правосуб'єктності у зміст правового статусу дасть можливість розмежувати правове становище суб'єкта права, який не є стороною правовідносин, та суб'єкта права, який уже володіє суб'єктивними правами та юридичними обов'язками [204, с.7; 198].

В.М. Корельський визначає правовий статус як багатоаспектну категорію, що має загальний, універсальний характер, відбиває індивідуальні особливості суб'єктів і реальне становище їх у системі багатоманітних суспільних відносин. Правовий статус не може бути реалізований без обов'язків, що кореспондуються правом, без юридичної відповідальності та правових гарантій [68; 113]. В свою чергу, О.В. Белькова правовий статус розглядає через призму правовідносин, в яких бере участь особа, адже лише під час виконання певних дій по реалізації наданих їй можливостей остання реалізує свій статус як суб'єкта правовідносин. Базуючись на цьому, дослідниця дійшла до висновку, що правовий статус – це система соціально припустимих, нормативно закріплених та гарантованих авторитетом держави можливостей особи як суб'єкта правовідносин [11, с.11-12].

Варто зауважити, що сутність та зміст правового статусу напряму залежить від: а) сфери, в якій функціонує певний суб'єкт; б) галузі права, норми яких регулюють ті чи інші суспільні відносини. В контексті представленої проблематики йдеться про норми адміністративної галузі права, а відтак цілком логічно говорити про адміністративно-правовий статус патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, Т.О. Коломоець вважає, що адміністративно-правовий статус – це системна сукупність адміністративно-правових властивостей суб'єкта права. Такими властивостями є детерміновані нормами адміністративного права: компетенція суб'єкта; порядок його утворення та набрання юридичних ознак; назва; місце дислокації; структура; цілі функціонування; відповідальність [71, с.116]. С. Г. Стеценко зазначає, що адміністративно-правовий статус – це сукупність прав, обов'язків та гарантій їх реалізації, закріплених в нормах адміністративного права. В основі адміністративно-правового статусу лежить адміністративна правосуб'єктність. Кожний суб'єкт адміністративного права має свій варіант притаманного йому адміністративно-правового статусу. Чинники, що впливають на прояви адміністративної дієздатності (вік, стать, стан здоров'я, належність до певних

соціальних груп) також видозмінюють характеристики адміністративно-правового статусу [166, с.90]. С.В. Діденко переконливо доводить, що адміністративно-правовий статус – це більш конкретне поняття, яке охоплює своїм змістом певні складові елементи, за допомогою яких з'являється можливість дослідити місце певного суб'єкта в усій системі регулюючого впливу з боку держави на певні суспільні відносини [42, с.79].

Досить розгорнутою є позиція О.М. Круглова, який адміністративно-правовий статус визначив як правове становище фізичної або юридичної особи. При цьому науковець слушно відмітив, що в адміністративно-правовому статусі конкретизуються різноманітні права, обов'язки, гарантії з урахуванням галузевої правоздатності. Далі науковець доходить до висновку, що адміністративно-правове положення особистості характеризується, перш за все, об'ємом і характером адміністративної правосуб'єктності, яку утворюють адміністративна правоздатність та дієздатність. Під адміністративною правоздатністю розуміється передбачена законом фактична можливість бути суб'єктом адміністративного права, мати права та обов'язки адміністративно-правового характеру. Вона настає з моменту народження громадянина. Адміністративна правоздатність фізичної особи не може бути відчужена або передана. Її об'єм визначається лише законом. Для окремих громадян вона може бути тимчасово обмежена у випадках та в порядку, визначеному законодавством [87, с.31].

Оскільки патрульна поліція є структурним підрозділом Національної поліції України, то цілком логічно що її статус є похідним від загального статусу Нацполіції. Варто погодитись із точкою зору О.В. Батраченка, який на підставі аналізу положень Закону України «Про Національну поліцію» виділив такі особливості адміністративно-правового статусу Національної поліції України [10, с.42]: 1) визначає становище цього органу в системі адміністративних правовідносин з іншими суб'єктами; 2) організаційні особливості: система та структура Національної поліції як елементи її адміністративно-правового статусу, організовані за функціональним і

територіальним принципами [10, с.42]; 3) функціональні особливості: Національна поліція має широке коло адміністративних повноважень як у зовнішній, так і у внутрішній діяльності, що зумовлено специфікою мети й завдань її діяльності, а також належністю до системи центральних органів виконавчої влади; 4) підконтрольність діяльності й підзвітність Національної поліції, у тому числі у сфері виконання адміністративних функцій, громадськості й координацію її роботи Кабінетом Міністрів України через Міністерство внутрішніх справ України [10, с.42]; 5) реалізується керівником поліції, який призначається на посаду та звільняється з посади Кабінетом Міністрів України за поданням Прем'єр-міністра України відповідно до пропозицій Міністра внутрішніх справ України [10, с.42].

Таким чином, адміністративно-правовий статус патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні представляє собою визначену нормами чинного законодавства сукупність взаємопов'язаних та взаємодоповнюючих елементів, які в своїй єдності визначають місце патрульної поліції у системі відповідних правовідносин, а також характеризують мету, завдання та функції її діяльності. З огляду на зазначене вище, адміністративно-правовий статус патрульної поліції як суб'єкта забезпечення найбільш доцільно розглядати крізь призму його елементів його елементів, до яких слід віднести: повноваження (сукупність суб'єктивних прав та юридичних обов'язків); завдання та функції; гарантії діяльності та юридична відповідальність.

На думку Ю.С. Шемшученка, повноваження – це сукупність прав та обов'язків державних органів і громадських організацій, а також посадових та інших осіб, закріплених за ними у встановленому законодавством порядку для здійснення покладених на них функцій [200]. І.П. Голосніченко та Д.І. Голосніченко під повноваженнями розуміють загальне для теорії права та держави поняття, змістом якого є система прав та обов'язків, набутих у легітимний спосіб державою, місцевим самоврядуванням, державними органами і органами місцевого самоврядування, їх посадовими особами,

іншими суб'єктами правовідносин з метою забезпечення можливостей, потреб та інтересів людини і громадянина, окремих соціальних груп та суспільства в цілому [26]. Повноваження, підкреслює в іншій науковій праці Д.І. Голосніченко, обумовлені предметом відання, тобто конкретними завданнями, функціями, що вирішує і виконує державний орган. Повноваження, зазвичай, юридично закріплені, і в компетенції органу держави передбачені можливості видавати обов'язкові до виконання правові акти. Владні повноваження виражаються у тому, що ці акти (нормативні чи індивідуальні) забезпечуються шляхом застосування різних методів, зокрема методів примусу [25, с.80].

На нашу думку, повноваження найбільш доцільно розглядати крізь сукупність суб'єктивних прав та юридичних обов'язків. Як зауважує В.А. Васильєва, суб'єктивне право – це дозволеність вищої категорії і по суті є можливістю, при чому обов'язково юридичною. Правомочній особі надається міра дозволеної поведінки задля задоволення її інтересів. І хоч інтерес не входить у зміст суб'єктивного права, момент інтересу необхідний для самого існування цього права. Інтерес є зовнішнім, спонукальним фактором, який призводить до вступу у правореалізаційне правовідношення [18, с.164-165]. Проте динаміка суспільних відносин іноді спонукає суб'єктів звертатися за допомогою в реалізації своїх суб'єктивних прав до інших осіб (посередників), уповноважуючи їх на вчинення певних дій. На відміну від уповноважуючого, посередник зобов'язаний будувати свою поведінку не у власних інтересах, а в інтересах іншого суб'єкта. З погляду носія суб'єктивного права реалізація цього права полягає в індивідуальному інтересі. Відповідно мета правовідношення, що забезпечує певну поведінку зобов'язаних осіб, зводиться в кінцевому результаті до обслуговування інтересу, задоволення якого прагне суб'єкт. Таким чином, інтерес спонукає до виникнення правовідношення, але знаходиться поза його межами [18, с.164-165].

Цікавою та змістовною видається наукова позиція, яку висловили Ю.А. Ведернікова та А.В. Папірна. Науковці зазначають, що суб'єктивне право – це передбачена нормами права міра можливої поведінки учасника правовідносин. Іншими словами, це міра поведінки, що належить уповноваженій особі для задоволення її інтересів та потреб і яка забезпечується відповідними юридичними обов'язками інших (зобов'язаних) осіб. Елементами суб'єктивного права є: 1) право на здійснення певних дій (право на власні дії); 2) право вимоги від зобов'язаної особи здійснити певні дії (право на чужі дії); 3) право звертатися до держави за захистом порушеного права (право на дії держави) [19; 123].

Для належного виконання своїх службових обов'язків щодо забезпечення безпеки дорожнього руху працівники патрульної служби мають відповідні права, зокрема: «перевіряти у громадян документи, що посвідчують їх особу, та інші документи у передбачених законом випадках та спосіб; здійснювати особистий огляд, огляд речей і документів, транспортного засобу і вантажу в установленому законодавством порядку; вилучати у громадян та службових осіб предмети і речі, заборонені або обмежені в обігу, а також документи з ознаками підробки; застосовувати заходи фізичного впливу, спеціальні засоби та вогнепальну зброю у випадках і в порядку, передбачених законодавством; при здійсненні патрулювання на транспортному засобі включати спеціальні світлові та звукові сигнали, а також у виняткових випадках не дотримуватися вимог правил дорожнього руху; тимчасово обмежувати або забороняти доступ осіб до визначеної території або об'єктів, якщо це необхідно для забезпечення публічного порядку та громадської безпеки, охорони життя і здоров'я людей, а також для проведення окремих слідчих дій; обмежувати та/або забороняти рух транспортних засобів і пішоходів на окремих ділянках вулиць і автомобільних доріг в разі затримання правопорушників при аваріях, інших надзвичайних обставинах, що загрожують життю і здоров'ю людей; використовувати технічні засоби та технічні прилади для виявлення і фіксації

правопорушень; затримувати громадян за передбачених законом підстав та здійснювати їх доставку до спеціальних підрозділів Національної поліції або інших органів внутрішніх справ, у відповідності до норм чинного законодавства; затримувати транспортні засоби та забезпечувати їх доставку до місць тимчасового зберігання відповідно до законодавства [134].

Що ж стосується юридичних обов'язків, то вони представляють собою встановлені та гарантовані державою вимоги до поведінки людини, офіційно закріплену міру необхідної діяльності в інтересах сторони, якій належить суб'єктивне право [97, с.80]. Ю.А. Ведерніков та А.В. Папірна вважають, що юридичний обов'язок – це передбачена нормами права міра необхідної поведінки учасника правовідносин. Іншими словами, це міра належної поведінки зобов'язаної сторони в інтересах уповноваженої особи. До ключових ознак юридичного обов'язку вчені відносять: необхідність певної поведінки; обов'язок, покладений лише на зобов'язану особу; покладається з метою задоволення інтересів уповноваженої особи; існує лише у правовідносинах; є мірою необхідної поведінки; існує тільки відповідно до суб'єктивного права; встановлюється нормами права; забезпечується (гарантується) державою [19]. М.В. Цвік пише, що юридичний обов'язок є необхідною поведінкою, встановленою законом, яка має певну міру та обмеження. У порівнянні з суб'єктивним правом, яке забезпечує можливість дій для особи, юридичний обов'язок закріплює необхідність вчинення певних дій. Особа, яка може діяти, вважається уповноваженою, а особа, яка має діяти, є зобов'язаною. Юридичний обов'язок, так само як і суб'єктивне право, встановлюється правовими нормами і вимагає належної поведінки. Порушення закону, вимагаючи більшої міри поведінки, є незаконним. Юридичний обов'язок гарантує виконання суб'єктивних прав, а його встановлення забезпечує інтереси уповноваженої особи. Порушення юридичного обов'язку призводить до юридичної відповідальності [54, с.344]. На думку дослідника, юридичний обов'язок складається з таких елементів, як: а) необхідність здійснення певних дій або утримання від них;

б) необхідність для зобов'язаної особи відреагувати на законні вимоги, які були звернені до нього уповноваженою особою; в) необхідність нести відповідальність за невиконання цих вимог; г) необхідність не перешкоджати контрагенту користуватися тим благом, на яке він має право [54, с.344].

Тож, юридичний обов'язок представляє собою міру необхідної поведінки, яку має здійснити патрульна поліція, в особі самих поліцейських, з метою забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, при виконанні службових обов'язків працівник патрульної служби зобов'язаний [134]: «1) поважати і не порушувати права та свободи людини і громадянина; 2) обмежувати права і свободи людини лише в спосіб та у випадках, що встановлені законом; 3) звертаючись до людини, привітатися, прикласти праву руку до головного убору, назвати своє прізвище, посаду, спеціальне звання та пред'явити на її вимогу службове посвідчення, надавши можливість ознайомитися з викладеною в ньому інформацією, при цьому не випускати його з рук; 4) під час спілкування з особою чітко дотримуватися норм службової етики; 5) попередити водіїв транспортних засобів про небезпеку, що виникла на шляху їх руху, та вжити заходів для їх усунення; 6) у разі отримання інформації про можливе вчинення правопорушення негайно інформувати безпосереднього керівника, чергового та/або службу моніторингу і вжити всіх передбачених законом заходів для його запобігання; 7) надавати допомогу особам, які постраждали від правопорушень, нещасних випадків, а також особам, які опинилися в безпорадному стані або стані, небезпечному для їх життя та здоров'я; 8) під час проведення ремонтно-будівельних та інших видів робіт на вулицях і дорогах забезпечувати оптимізацію дорожнього руху і контролювати дотримання правил безпеки дорожнього руху; 9) за можливості надати допомогу водію в разі несправності його транспортного засобу; 10) виконувати інші обов'язки відповідно до законодавства, в тому числі нормативно-правових актів МВС» [134].

Варто відзначити, що з урахуванням специфіки діяльності патрульної поліції щодо забезпечення публічного порядку та превентивної діяльності, слід виділити такі основні повноваження цього підрозділу [52]: здійснення превентивної та профілактичної діяльності, спрямованої на запобігання вчинення правопорушень; виявлення причин та умов, що сприяють учиненню кримінальних та адміністративних правопорушень, ужиття в межах своєї компетенції заходів для їх усунення; ужиття заходів з метою виявлення кримінальних, адміністративних правопорушень; припиняє виявлені кримінальні та адміністративні правопорушення [52]; ужиття заходів, спрямованих на усунення загроз життю та здоров'ю фізичних осіб і публічній безпеці, що виникли внаслідок учинення кримінального, адміністративного правопорушення; здійснення своєчасного реагування на заяви та повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події; у випадках, визначених законом, здійснює провадження в справах про адміністративні правопорушення, приймає рішення про накладення адміністративних стягнень та забезпечує їх виконання; ужиття заходів із забезпечення публічної безпеки і порядку на вулицях, площах, парках, скверах, стадіонах, вокзалах, аеропортах, морських та річкових портах, інших публічних місцях [52]; регулювання дорожнього руху та здійснення контролю за дотриманням правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі; уживає всіх можливих заходів з надання невідкладної, зокрема медичної, допомоги особам, які постраждали від кримінальних чи адміністративних правопорушень, нещасних випадків, а також особам, які опинилися в ситуації, небезпечній для їх життя та здоров'я [52].

Наступним елементом адміністративно-правового статусу патрульної поліції є її завдання. До завдань патрульної поліції, відповідно до Положення про патрульну службу МВС відноситься наступні [134]:

1. Забезпечення громадського порядку та безпеки осіб, в тому числі захисту їх прав, свобод і законних інтересів, а також створення умов для

захисту життєво важливих інтересів суспільства, таких як: матеріальні та духовні цінності, умови життя та діяльності підприємств, установ та організацій [134].

2. Запобігання правопорушенням, а також виявлення та припинення кримінальних та адміністративних правопорушень. Встановлення причин та умов, які сприяють їх учиненню, у тому числі випадків насильства в сім'ї [134].

3. Співпраця та взаємодія з громадою, іншими підрозділами органів внутрішніх справ, органами публічної влади з метою запобігання правопорушенням, забезпечення безпеки, зниження рівня злочинності та встановлення довірливих відносин між поліцією та населенням [134].

4. Забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом контролю за дотриманням законів та нормативно-правових актів у цій сфері [134].

Варто погодитись із точкою зору Д.С. Дроніка, який у своєму науковому дослідженні зазначає, що на сьогоднішній день підрозділи патрульної поліції є спеціальними структурними підрозділами Національної поліції України, що виконують різнопланові завдання, реалізація яких обумовлюється наявністю їх мультифункціональності, які з урахуванням соціальної значимості здійснюваної ними діяльності потребують чіткої правової регламентації і наукового обґрунтування. З огляду на це, вкрай важливим є удосконалення чинного законодавства, що регулює діяльність патрульної поліції в частині прийняття відомчого нормативно-правового акту, який би впорядкував і забезпечив формування цілісного розуміння змісту їх завдань та функцій на сучасному етапі розвитку поліцейської діяльності [49].

Переходячи до розгляду функцій патрульної поліції, варто відзначити, що вона відповідно до покладених на неї завдань забезпечує [134]:

1) патрулювання території, що обслуговується, з метою забезпечення громадського порядку, безпеки та контролю дотримання правил дорожнього

руху, а також регулювання дорожнього руху у разі виникнення надзвичайних ситуацій, дорожньо-транспортних пригод тощо;

2) оперативне реагування на повідомлення про правопорушення та необхідність надання невідкладної допомоги, в тому числі надання першої допомоги потерпілим від нещасних випадків, правопорушень, аварій, пожеж та інших надзвичайних ситуацій до прибуття на місце подій інших компетентних служб [134];

3) виявлення правопорушень, документування їх і притягнення винних осіб до відповідальності;

4) припинення адміністративних правопорушень та злочинів, використовуючи повноваження надані поліцейським чинним законодавством;

5) розгляд справ про адміністративні правопорушення і застосування заходів адміністративного впливу до правопорушників [134];

6) затримання правопорушників та доставлення їх до підрозділів органів внутрішніх справ у випадках та порядку, передбачених законодавством;

7) охорона місця події та збереження його в первинному, незміненому стані до прибуття уповноважених осіб;

8) співпраця з іншими структурними підрозділами органів внутрішніх справ з метою виявлення, припинення та попередження кримінальних, адміністративних правопорушень та забезпечення законності та правопорядку [134].

Наступним елементом адміністративно-правового статусу патрульної поліції є гарантії. Гарантії як елемент адміністративно-правового статусу громадянина України є сукупністю заходів, що забезпечують реалізацію та захист прав, свобод та обов'язків громадян України в сфері публічного адміністрування. До таких заходів доцільно віднести: економічні заходи (наприклад, наявність у державі умов для існування вільної конкуренції, забезпечення належного прожиткового мінімуму), політичні заходи

(наприклад, легітимність державної влади, формування стратегічно кращих та ефективніших напрямків політики, дотримання ідеалів соціальної та правової держави), культурні заходи (наприклад, формування стійких культурних архетипів сприйняття публічної влади, єдність української нації, забезпечення використання державної мови під час здійснення публічного адміністрування) та юридичні засоби (наприклад, встановлення можливості для оскарження рішень, дій та бездіяльності суб'єктів публічної адміністрації в адміністративному та судовому порядку, притягнення до юридичної відповідальності осіб, що порушили права громадян України) [12, с.28].

Таким чином, в розрізі представленої проблематики патрульна поліція представляє собою спеціалізований структурний підрозділ Національної поліції України, діяльність якого спрямована на забезпечення безпеки дорожнього руху та запобігання та припинення порушень правил дорожнього руху. А відтак, основною метою патрульної поліції є запобігання виникненню дорожньо-транспортних пригод, а відповідно і захист та збереження життя та здоров'я всіх учасників дорожнього руху. Для досягнення цих цілей патрульна поліція проводить профілактичну роботу, надає допомогу учасникам дорожнього руху, здійснює контроль за дотриманням правил дорожнього руху, вживає заходів щодо припинення порушень та притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності.

2.2. Напрямки та межі діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні

Діяльність патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху не є всеосяжною, адже вона реалізується у чітко визначених напрямках та має законодавчо визначені межі. Так, напрямок представляє собою певний вектор, лінію руху, в якому рухаються патрульні поліцейські під час вирішення завдань у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. На сьогоднішній день підрозділи патрульної поліції є спеціальними

структурними підрозділами Національної поліції України, що виконують різнопланові завдання, реалізація яких обумовлюється наявністю їх мультифункціональності, які з урахуванням соціальної значимості здійснюваної ними діяльності потребують чіткої правової регламентації і наукового обґрунтування [49].

Тож, проведений аналіз наукових поглядів вчених та норм чинного законодавства дає змогу констатувати, що серед напрямків діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні найбільш доцільно виділити наступні:

- організація безпечного та упорядкованого руху на дорогах, контроль за дотриманням Правил дорожнього руху. Так, у випадку ДТП патрульні поліцейські з метою організації дорожнього руху: організовують об'їзний рух транспортних засобів навколо місця події; у випадку неможливості здійснити це власними силами, за участі присутніх осіб і учасників події; фіксують розміщення транспортних засобів; фіксують сліди переміщення і гальмування; звільняють проїжджу частину від транспортних засобів учасників ДТП; відновлюють рух [114]. Із метою попередження учасників руху про виниклу небезпеку на дорозі й для вказівки їм напрямку об'їзду місця ДТП патрульними поліцейськими можуть використовуватися переносні дорожні знаки та світловідбиваючі тумби (конуси), що входять у комплект патрульного автомобіля. За відсутності дорожніх знаків виставляються регулювальники з числа поліцейських чи водіїв інших транспортних засобів. Установка конусів, що огорожують місце пригоди, і дорожніх знаків повинна виконуватися так, щоб забезпечувати плавну траєкторію об'їзду місця ДТП. За відсутності спеціальних пристроїв для позначення місця пригоди можна також використовувати підручні матеріали (гілки дерев, усілякі дерев'яні щити, легкі предмети світлих тонів, соляркові смолоскипи тощо). У цих цілях можуть бути використані будь-які підручні засоби (щити, дошки, ящики та інші предмети з нанесенням на них необхідної інформації). По мірі ліквідації наслідків вони, поряд із конусами,

що огорожують місце події, і дорожніми знаками, повинні вчасно видалятися [114, с.212].

Варто також зауважити, що поліцейські патрульної поліції України упорядковують та організовують дорожній рух, зокрема у надзвичайних ситуаціях, шляхом виконання таких дій: 1) встановлення блок-постів та перекриття доріг. Патрульні поліцейські можуть перекривати дороги в зоні надзвичайної ситуації, щоб забезпечити безпеку та організувати рух інших транспортних засобів; 2) регулювання руху транспорту. Поліцейські встановлюють інші маршрути руху, щоб уникнути небезпеки та забезпечити максимальний комфорт для транспортних засобів та пішоходів; 3) координація дій із іншими службами. Патрульні поліцейські співпрацюють з іншими службами, наприклад, з рятувальниками, медичним персоналом та військовослужбовцями, для організації ефективного заходу у надзвичайній ситуації; 4) забезпечення безпеки громадян. Патрульні поліцейські забезпечують безпеку громадян, наприклад, сприяючи евакуацію людей з небезпечних зон.

- запобігання дорожньо-транспортних пригод, виявлення та усунення причин, що призводять до їх виникнення. Дорожньо-транспортна пригода (ДТП) – це подія, що сталась під час руху транспортного засобу та призвела до загибелі чи поранення людей або до матеріального збитку. ДТП за видами поділяються на: зіткнення; перекидання; наїзд на транспортний засіб, що стоїть; наїзд на перешкоду; наїзд на пішохода; наїзд на велосипедиста; наїзд на гужовий транспорт; наїзд на тварин; падіння пасажирів; падіння вантажу. Правила обліку ДТП визначаються діючим Порядком обліку дорожньо-транспортних пригод та відповідними інструкціями, вказівками та роз'ясненнями. В дорожньо-експлуатаційних організаціях підлягають обліку всі ДТП, в тому числі з матеріальним збитком, скоєні на автомобільних дорогах, що обслуговуються ними. Облік і щомісячний лінійний, з наростаючим підсумком, аналіз ДТП, проводиться з метою встановлення незадовільних дорожніх умов, виявлення недоліків в організації дорожнього

руху, які впливають або сприяють скоєнню ДТП, та вжиття заходів щодо їх усунення [61, с.37].

В даному контексті варто зауважити, що найчастішою причиною ДТП в Україні є порушення правил дорожнього руху. Однак в 99% випадків причини таких порушень бувають абсолютно різні та часом навіть неймовірні. У Національній поліції України склали статистику найпопулярніших причин ДТП за перше півріччя 2021 року. Про це пише Auto.Bigmir. Як відзначають в Національній поліції, у 2021 році кількість ДТП зросла в рази в порівнянні з аналогічним періодом попередніх років. За перші шість місяців цього року було складено понад 86 тисяч протоколів на дорогах України. Зростання кількості аварій частково пов'язане з тим, що власні автомобілі в період коронавірусу стали більш популярним транспортним засобом [197]. Варто також зауважити, що основними причинами ДТП з потерпілими є: перевищення безпечної швидкості: 5 058 постраждалих, 615 загиблих; порушення правил маневрування: 2 581 потерпілий, 167 загиблих; порушення правил проїзду перехресть: 1 195 постраждалих, 42 загиблих; порушення правил проїзду пішохідних переходів: 757 постраждалих, 53 загиблих; недотримання дистанції: 709 постраждалих, 27 загиблих; керування транспортом у стані сп'яніння: 496 постраждалих, 49 загиблих; виїзд на смугу зустрічного руху: 467 постраждалих, 82 загиблих; перевищення встановленої швидкості: 290 постраждалих, 63 загиблих; перехід пішоходами дороги у невстановленому місці: 287 постраждалих, 81 загиблих; невиконання водієм сигналу регулювання: 197 постраждалих, 4 загиблих; раптовий вихід на проїжджу частину: 149 постраждалих, 50 загиблих; порушення правил обгону: 147 постраждалих, 14 загиблих [197];

- притягнення до юридичної відповідальності порушників Правил дорожнього руху. Зокрема, протидія особливо небезпечним правопорушенням водіями, які знаходяться у стані алкогольного, наркотичного чи токсичного сп'яніння. Зазвичай, до видів правопорушень у

сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які, на наш погляд, доцільно поділити на шість груп: 1) забезпечення захисту відносин громадської та особистої безпеки (наприклад, ч. 5 ст. 121, ч. 1 ст. 127, ч. 4 ст. 133 КУпАП); 2) дотримання загальних правил дорожнього руху (наприклад, ч. 1-4 ст. 122, ч. 1 ст. 123, ст. 125, ч. 1-3 ст. 127 КУпАП тощо); 3) дотримання спеціальних правил дорожнього руху щодо окремих його різновидів або надання послуг з перевезення (ч. 5 ст. 121, ч. 2 ст. 121, ст. 121²); 4) запобігання допуску водіїв, що перебувають у транспорті до участі в дорожньому русі (ст. 128, ч. 1, 2 ст. 129 КУпАП); 5) виконання обов'язків щодо утримання шляхів, дорожнього майна та засобів убезпечення дорожнього руху (ч. 1 ст. 139, ч. 1, 3, 4 ст. 140, ст. 141 КУпАП); 6) реалізація повноважень поліції щодо створення безпечних умов для дорожнього руху (ч. 1 ст. 128, ч. 1 ст. 139, ч. 2 ст. 140 КУпАП) [105, с.73]. Зауважимо, що суспільну небезпеку адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху необхідно визначати виключно з характеру проступку. Якщо у результаті невиконання встановлених норм поведінки на дорозі настають конкретні шкідливі наслідки, то в залежності від їх тяжкості, вирішується питання щодо виду відповідальності. Ці правопорушення визнані законодавством суспільно небезпечними, оскільки вони містять загрозу заподіяння або заподіюють реальну шкоду суспільним відносинам [1, с.91].

- 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. Слід відзначити, що національне законодавство України вже містить багато позитивних положень, які суттєво підвищують ефективність роботи патрульної поліції в повсякденній діяльності [161, с.39].

- проведення рейдів та контрольних пунктів на дорогах, зокрема, для перевірки документів водіїв та технічного стану транспортних засобів.
- надання допомоги постраждалим від дорожньо-транспортних пригод, в тому числі, надання першої допомоги та забезпечення безпеки на місці пригоди до прибуття інших служб. Екстрена медична допомога включає в себе термінові організаційні, діагностичні та лікувальні заходи, які здійснюються фахівцями системи екстреної медичної допомоги з метою врятування життя людини у невідкладному стані і зменшення впливу такого стану на її здоров'я [169, с.48]. Домедична допомога – це заходи, які негайно приймаються для порятунку людини, яка знаходиться у небезпечному стані та з метою подальшого зменшення його негативних наслідків для здоров'я. Ці дії здійснюються оперативно на місці події людьми, які не є медичними працівниками, але мають необхідні знання та навички для надання першої допомоги. Саме такими особами досить часто виступають патрульні поліцейські. Ці люди повинні володіти основними практичними навичками з рятування та збереження життя та згідно з законом зобов'язані діяти в таких ситуаціях [169, с.48]. Відповідно до статистичних даних Всесвітньої

організації охорони здоров'я, 30-35 % летальних (смертельних) випадків під час травмування припадає на відсутність, несвоєчасність або неправильність проведення заходів домедичної допомоги. У п. 4 ст. 18 Закону України «Про Національну поліцію» передбачено одним з обов'язків поліцейського «Надавати невідкладну, зокрема домедичну і медичну, допомогу особам, які постраждали внаслідок правопорушень, нещасних випадків, а також особам, які опинилися в безпорадному стані або стані, небезпечному для їхнього життя чи здоров'я». Працівникам поліції слід ураховувати, що існують суттєві відмінності в наданні першої домедичної допомоги в цивільному та військовому контексті. У різних ситуаціях діють відповідні правила, а отже, вкрай важливо послуговуватися знаннями й навичками, адаптованими до певних умов [47].

Варто зауважити, що для здійснення кваліфікованої домедичної допомоги поліцейські зобов'язані проходити відповідну підготовку та підвищення кваліфікації. У ході підготовки поліцейські вивчають [169]: 1) медико-правові та етичні аспекти надання домедичної допомоги; 2) як надавати домедичну допомогу, щоб виявити фактори, які загрожують життю, та усунути або зменшити їх негативний вплив на організм людини; 3) як оцінювати стан постраждалого, здійснювати первинний і вторинний його огляд, ґрунтуючись на принципах анатомії, фізіології, патофізіології та особливостях вікового розвитку людини [169]; 4) як здійснювати серцево-легеневу реанімацію (СЛР), виконувати основи підтримки життєдіяльності; 5) як надавати допомогу постраждалим з невідкладними медичними станами або станами, що викликані факторами навколишнього середовища, як-от: загальне переохолодження, обмороження, перегрівання, опіки [169]; 6) як надавати домедичну допомогу постраждалим з тупими травмами, проникаючими пораненнями, пошкодженнями опорно-рухового апарату; 7) як вживати невідкладних заходів для зупинки кровотечі, накладати пов'язки [169]; 8) як працювати з базовим медичним обладнанням, застосовувати підручні засоби; 9) принципи іммобілізації та евакуації

постраждалих з транспортних засобів; 10) запобігати пошкодженням хребта, особливо його шийного відділу [169]; 11) як надавати допомогу вагітним та при пологах; 12) накладати пов'язки; 13) надавати першу допомогу при опіках, обмороженнях; 14) дотримуватись заходів безпеки під час роботи у небезпечних місцях [169].

- попередження злочинів на дорогах та боротьба з такими явищами, як крадіжки автомобілів, їх частин або вантажу.

- контроль за дотриманням правил дорожнього руху велосипедистами та пішоходами. Патрульна поліція контролює дотримання правил дорожнього руху не тільки водіями, але й пішоходами та велосипедистами. Так, поліцейські мають право вимагати використання світловідбиваючих елементів на одязі, контролюючи дотримання правил переходу через дорожні шляхи, пересування по велодоріжкам. Крім того, патрульні поліцейські проводять різноманітні заходи з підвищення свідомості та культури дорожнього руху серед пішоходів та велосипедистів, що сприяє зменшенню кількості ДТП та загиблих на дорогах.

- організація взаємодії з громадськістю та проведення просвітницької роботи з метою підвищення правової свідомості громадян у сфері дорожнього руху, а також взаємодія з представниками громадських організацій для вирішення проблем, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами та безпекою дорожнього руху взагалі. Варто зауважити, що правосвідомість відіграє надзвичайно важливу роль у правовій реальності. З одного боку, вона породжує правову дійсність, а з іншого – є результатом сприйняття й засвоєння правового життя суспільства й правовідносин, що панують у ньому. Правосвідомість людини – це її знання про право, внутрішня оцінка чинного права й правових положень, думки та ідеї щодо можливих змін у праві. Правосвідомість передбачає сукупність поглядів, ідей, почуттів, настроїв, уявлень про право, роль права, яку воно відіграє в житті суспільства, держави, ідеї про права людини, її відповідальність перед іншими людьми, державою та суспільством [193, с.75]. Правова свідомість є

частиною, видом свідомості і повністю має всі її якості. Правосвідомість – це перш за все знання. Воно відображає такі соціальні явища, як право, всі його різнобічні зв'язки і співвідношення з іншими соціальними явищами, в тому числі: 1) законодавство і норми права, що в ньому містяться; 2) юридичну практику, тобто діяльність компетентних органів держави з підготовки і прийняття нормативно-правових актів, діяльність державних органів, громадян і інших осіб з реалізації норм права в конкретних правовідносинах, діяльність держави і суспільства в боротьбі з правопорушеннями; 3) відомості про історію становлення і розвиток права як соціального явища, його етапів, що мали місце в процесі розвитку [37, с.13].

Таким чином, профілактична та просвітницька робота є одним з важливих напрямків діяльності патрульної поліції, а також засобом підвищення правової свідомості громадян у сфері дорожнього руху. У сфері безпеки дорожнього руху це має особливо важливе значення, оскільки багато аварій можна запобігти шляхом впливу на поведінку учасників дорожнього руху. Патрульні поліцейські проводять різноманітні акції, заходи та кампанії, спрямовані на просвіту та попередження порушень правил дорожнього руху. Наприклад, це можуть бути інформаційні буклети, виставки, тренінги, семінари, лекції, відеоролики, вебінари та інші форми роботи з громадою. Також поліцейські активно використовують соціальні мережі та інші інтернет-ресурси, щоб залучити до співпраці максимальну кількість людей та розповісти про важливість дотримання правил дорожнього руху. Додатково не можна не відмітити, що патрульні поліцейські також працюють зі школами та дитячими садками, проводять заходи для дітей та молоді з метою формування правильних навичок поведінки на дорозі. Всі ці заходи спрямовані на підвищення рівня свідомості громадян щодо безпечної поведінки на дорозі та зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод.

Відзначимо, що патрульній поліції довелося виконувати цілу низку задач оборонного характеру, яка раніше ніколи не входила до напрямків її діяльності, а також патрульним поліцейським довелося розширити обсяг і

міру застосування тих напрямків діяльності, до виконання яких вони були пристосовані [96, с.17]. Зокрема, це є моніторинг дорожніх мереж в Україні з метою вчасного виявлення ворожої техніки, що було особливо важливим у перших днях та тижнях війни, коли лінія фронту ще не була стабілізована і ворог міг атакувати з багатьох напрямків. Крім того, багато патрульних поліцейських приймали участь у фільтрації суб'єктів дорожнього руху, які в'їжджали до населених пунктів України, особливо до великих міст, організовуючи постійні та тимчасові блокпости на в'їздах та виїздах до них. Слід зазначити, що декілька патрульних поліцейських України було нагороджено вищими державними нагородами, а двоє з них, на жаль, – посмертно, за виконання завдань з нейтралізації ворожих диверсійних розвідувальних груп у населених пунктах України [34, с.22].

Тож, з початком повномасштабного російського вторгнення обсяг повноважень патрульної поліції України та їх специфіка були сильно змінені. Проте, безумовно, варто акцентувати увагу на тому, що патрульним поліцейським також потрібно продовжувати мати можливість якісно виконувати ті функції, які були у них основними у мирний час, тобто до повномасштабного вторгнення 24 лютого. Зокрема, це є патрулювання українських міст на предмет виявлення порушень правил безпеки дорожнього руху, або розшук та переслідування осіб, які вчинили вказане правопорушення проти основ безпеки дорожнього руху та намагаються уникнути покарання.

Таким чином, патрульна поліція здійснює свою діяльність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за багатьма напрямками, що, в свою чергу, підкреслює важливість та необхідність їх роботи у досліджуваній сфері суспільних відносин. Разом із тим, як відзначалось раніше, вказана діяльність має свої межі. Останні представляють собою певні законодавчі кордони, за які поліцейські не можуть виходити в процесі здійснення своєї діяльності. Однією із основних меж є чітко визначена компетенція. В. Шахрай вважає, що компетентна людина повинна дотримуватися

соціальної компетентності, яка містить: 1) знання та вміння застосовувати прийоми етики ділового спілкування; 2) вміння запобігати конфліктам і вирішувати їх якісно, оперативно та відносно безболісно; 3) швидку, точну та оперативну передачу інформації; 4) здатність налагоджувати комунікацію як з громадськістю, так і іншими компетентними органами та їх структурними підрозділами; 5) надання чітких завдань та мотивація робітників; 6) тактовне вказування на недоліки, які були виявлені в процесі здійснення контрольно-наглядової діяльності [165]. 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) [Ошибка! Источник ссылки не найден.].

С.Г. Серьогіна зазначає, що компетенція органу публічної влади окреслюється за допомогою максимально конкретних формулювань, які дозволяють дати цілком однозначну відповідь на питання, що має право і що повинен робити цей орган за кожним із доручених йому напрямів суспільного управління з метою цілеспрямованого впорядкування громадського життя, згідно з його стратегічними цілями й завданнями. Складники компетенції дозволяють максимально чітко визначити правове положення конкретного органу як суб'єкта владних правовідносин. Державно-владним установленням компетенції чітко фіксуються обсяг і зміст діяльності того чи іншого суб'єкта. Одночасно проводиться розмежування його функцій із функціями інших суб'єктів, які співвідносяться з ним як «за вертикаллю», так і «за горизонталлю». Інакше кажучи, закріплюється певний порядок розподілу всієї сукупності державних функцій [39, с.45-46; 94].

Компетенцію як елемент адміністративно-правового статусу патрульної поліції у сфері профілактики правопорушень, на переконання О.М. Кройтора, слід визначати з урахуванням і повноважень (прав та обов'язків), і предмету відання, і їх значення для функціонування цього

суб'єкта попереджувальної діяльності. Тобто компетенцією патрульної поліції як суб'єкта профілактики правопорушень є сукупність закріплених правовими актами предмету відання та повноважень (прав та обов'язків), необхідних для виконання завдань і функцій патрульної поліції щодо виявлення й усунення причин і умов, що сприяють учиненню правопорушень та здійснення профілактичного впливу щодо осіб, схильних до протиправної поведінки [86, с.59].

Варто зауважити, що окремі межі діяльності патрульної поліції у досліджуваному напрямку визначаються на рівні Закону України «Про Національну поліцію». Так, поліцейський має право вимагати в особи пред'явлення нею документів, що посвідчують особу, та/або документів, що підтверджують відповідне право особи, у спосіб, який дає можливість поліцейському прочитати та зафіксувати дані, що містяться в документах, у таких випадках [138]: «1) якщо особа володіє зовнішніми ознаками, схожими на зовнішні ознаки особи, яка перебуває в розшуку, або безвісно зниклої особи, або самовільно залишила місце для утримання військовополонених; 2) якщо існує достатньо підстав вважати, що особа вчинила або має намір вчинити правопорушення; 3) якщо особа перебуває на території чи об'єкті із спеціальним режимом або в місці здійснення спеціального поліцейського контролю; 4) якщо в особі є зброя, боєприпаси, наркотичні засоби та інші речі, обіг яких обмежений або заборонений, або для зберігання, використання чи перевезення яких потрібен дозвіл, якщо встановити такі права іншим чином неможливо; 5) якщо особа перебуває в місці вчинення правопорушення або дорожньо-транспортної пригоди, іншої надзвичайної події; 6) якщо зовнішні ознаки особи чи транспортного засобу або дії особи дають достатні підстави вважати, що особа причетна до вчинення правопорушення, транспортний засіб може бути знаряддям чи об'єктом вчинення правопорушення» [138].

Окрім того, слід вказати, що відповідно до Закону України «Про Національну поліцію» поліцейський може зупиняти транспортні засоби у

разі: «1) якщо водій порушив Правила дорожнього руху; 2) якщо є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу [138]; 3) якщо є інформація, що свідчить про причетність водія або пасажирів транспортного засобу до вчинення ДТП, кримінального чи адміністративного правопорушення, або якщо є інформація, що свідчить про те, що транспортний засіб чи вантаж можуть бути об'єктом чи знаряддям учинення ДТП, кримінального чи адміністративного правопорушення; 4) якщо транспортний засіб перебуває в розшуку; 5) якщо необхідно здійснити опитування водія чи пасажирів про обставини вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, свідками якого вони є або могли бути; 6) якщо необхідно залучити водія транспортного засобу до надання допомоги іншим учасникам дорожнього руху або поліцейським або як свідка під час оформлення протоколів про адміністративні правопорушення чи матеріалів ДТП; 7) якщо уповноважений орган державної влади прийняв рішення про обмеження чи заборону руху; 8) якщо спосіб закріплення вантажу на транспортному засобі створює небезпеку для інших учасників дорожнього руху; 9) порушення порядку визначення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв» [138].

Таким чином, проведене наукове дослідження дає змогу констатувати, що чітке законодавче визначення напрямків та меж діяльності патрульної поліції має важливе: а) практичне значення, оскільки виступає додатковою гарантією забезпечення та захисту прав, свобод та інтересів учасників дорожнього руху; б) теоретичне значення, адже це значно спрощує проведення теоретичних досліджень у відповідній сфері.

2.3. Адміністративно-правові форми та методи діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні

Патрульна поліція в контексті забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні реалізує свою діяльність у різних формах та за допомогою використання спеціального набору методів, які носять адміністративно-правовий характер. Вивчення адміністративно-правових форм та методів діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні має важливе практичне та теоретичне значення, оскільки їх визначення дозволяє оцінити практичну діяльність досліджуваних суб'єктів у відповідному напрямку.

Взагалі, форма – це зовнішній вираз будь-якого суб'єкта. В «Сучасному тлумачному словнику української мови» дане поняття пояснюється так: «форма (лат. *Forma* – зовнішність, устрій) 1) контури, зовнішні межі предмета, які визначають його зовнішній вигляд; 2) спосіб організації чого-небудь; 5) спосіб існування певної внутрішньої структури; 6) зовнішнє вираження; 7) спосіб виявлення будь-якої дії; 8) установлений зразок чого-небудь (заповнення певного документа, звернення тощо)» [168, с.906; 14]. З точки зору семантики, сенс слова «форма» тлумачать у значенні [20, с.1543-1544]: обриси, контури, зовнішні межі предмета, що визначають його зовнішній вигляд; пристрій, шаблон, за допомогою якого чому-небудь надають певних обрисів, якогось вигляду; поверхня з рельєфним зображенням для друкування; тип, будова, спосіб організації чого-небудь; зовнішній вияв якого-небудь явища, пов'язаний з його сутністю, змістом; спосіб існування змісту, його внутрішня структура, організація та зовнішній вираз; видимість, зовнішній бік чого-небудь, що не відображає суті справи; спосіб здійснення, виявлення будь-якої дії; суворо встановлений порядок у будь-якій справі; видозміна того самого слова, яка надає йому додаткового відтінку значення або виражає відношення даного предмета думки до інших предметів думки того самого речення й інше [20, с.1543-1544].

Тож, взагалі, форма – це зовнішній прояв практичної діяльності певного суб'єкта. Досить дослідженим поняття «форма» є саме з правової точки зору. Так, до прикладу, Н.М. Пахоменко зазначає, що правова форма – це, насамперед, наукова комплексна категорія, що відображає різні суспільні явища, які потребують регламентації, а також слугує каркасом усередині права, впорядковує і поєднує всі правові явища і право як таке. Коли йдеться про правові форми, зазначає вчений, то мають на увазі право як певне соціальне явище, що відрізняється від інших явищ (політика, релігія, мораль), які разом із правом визначаються матеріальними й економічними умовами життя суспільства. Іншими словами, поняття «правова форма» є загальним, відображенням об'єктивного зв'язку права і явищ, на які воно впливає, визначення його місця серед інших форм [116]. С.М. Мельничук пропонує розглядати правову форму як зумовлений правом і змістом діяльності держави нормативно визначений процес здійснення функцій держави органами державної влади та недержавними організаціями певними способами у межах, що регламентовані Конституцією та законами України [101, с.60; 160]. А.С. Каращенко вважає, що форма адміністративно-правового забезпечення прав і свобод громадян у сфері запобігання і протидії корупції у митних органах України є різновидом юридичної діяльності, що складається з комплексу взаємоузгоджених організаційних заходів, метою яких є забезпечення належного практичного втілення громадянами в життя можливостей, установлених нормами права, з метою задоволення їх власних потреб та інтересів, а також створення належних умов охорони та захисту прав і свобод громадян від корупційних правопорушень у митних органах України [59, с.52-53].

Як відзначалось раніше, сутність правової форми залежить від того, нормами якої галузі права суспільні відносини регулюються. Зокрема, О.В. Логінов під адміністративно-правовою формою забезпечення інформаційної безпеки Кабінету Міністрів України, центральних та місцевих органів виконавчої влади пропонує розуміти [93, с.128]: 1) однорідну

діяльність цих органів по забезпеченню інформаційної безпеки, через яку реалізуються їх функції; 2) основні, конкретні, здійснювані в межах певних правових, організаційних та організаційно-правових рамок дії цих органів, їх посадових осіб, за допомогою яких реалізується їх компетенція [93, с.128]; 3) здійснення передбачених нормативно-правовими актами та практикою державного управління видів дій посадових та службових осіб органів виконавчої влади, за допомогою яких реалізується їх завдання по забезпеченню інформаційної безпеки. Таким чином, продовжує думку науковець, під адміністративно-правовою формою забезпечення інформаційної безпеки є здійснення передбачених нормативно-правовими актами, теорією та практикою державного управління однорідної діяльності посадовими та службовими особами органів виконавчої влади, за допомогою якої реалізується їх компетенція по забезпеченню інформаційної безпеки [93, с.128]. О.М. Бандурка вважає, що адміністративно-правова форма – це зовнішній прояв управлінської діяльності, спосіб вираження її змісту в конкретних умовах, тобто та чи інша управлінська дія, що має зовнішній прояв. До ключових елементів вказаного терміну вчений відносить: видання актів державного управління (нормативних і індивідуальних); організаційні дії; здійснення матеріально-технічних операцій; здійснення юридично значимих дій; укладення адміністративно-правових договорів [6, с.185-186].

Таким чином, під адміністративно-правовими формами діяльності патрульної поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні найбільш доцільно розуміти зовнішній вираз практичної діяльності даного структурного підрозділу Національної поліції, яка складається із системи різноманітних заходів, що в своїй сукупності спрямовані на досягнення мети: попередження та припинення порушень правил дорожнього руху, а відтак і захист законних прав, свобод та інтересів людини і громадянина. Серед відповідних форм слід виділити: нормотворчу форму (видання адміністративних актів); правореалізаційну; контрольно-наглядову; та форму

взаємодії. Далі надамо більш змістовну характеристику кожної із окреслених вище адміністративно-правових форм.

Так, в першу чергу слід вказати нормотворчу форму, яка реалізується, перш за все, через видання адміністративних актів. А.О. Нечипоренко аргументовано доводить, що нормотворчість є комплексною науковою категорією, яка характеризується тим, що вона є: початковою стадією механізму правового регулювання, елементом правової системи і правової культури суспільства, в процесі якого відбувається перетворення потреб та інтересів у загальнообов'язкові, формально-визначені приписи і правила; засобом організації соціального управління, однак при цьому процес нормотворчості сам врегульований правом й іншими соціальними нормами; цілеспрямованою діяльністю, що триває в певних часових проміжках і містить внутрішні елементи – етапи процесу зародження правової норми і набрання нею чинності, за допомогою якої відбувається зміна суспільного життя [108, с.5].

Відповідно до точки зору Т.В. Курусь, нормотворчість – це 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 [89, с.9]. До ключових ознак нормотворчості вчений відносить такі: здійснюється уповноваженими суб'єктами, такими як держава, її органи (парламент, уряд, міністерства, місцеві адміністрації) або громадянське суспільство (народ та його організації); він є формою владної вольової діяльності уповноважених суб'єктів, яка включає в себе вивчення, узагальнення та систематизацію типових конкретних правовідносин, що виникають у суспільстві; він не є диктатом волі уповноважених суб'єктів, а є процедурою формулювання норм, які властиві соціальним відносинам та стали типовими діями їх учасників; цей процес виражається у санкціонуванні існуючих норм, встановленні нових, зміні чи припиненні чинних та скасуванні застарілих

правових норм на підставі, передбачених законом; його завершення настає з виданням письмового акта-документа [89, с.10].

О.Ф. Скакун вказує, нормотворчість – офіційна діяльність уповноважених суб'єктів держави та громадянського суспільства по встановленню, зміні, призупиненню і скасуванню правових норм, їх систематизації. Головне призначення нормотворчості – формулювання нових правових норм, котрі притаманні соціальним відносинам, тобто моделювання суспільних відносин, які з позицій держави або громадянського суспільства є припустимими чи необхідними. Зміна чинних і скасування застарілих правових норм сприяють утвердженню нових норм, і вони входять до складу нормотворчості [158, с.311; 22]. Ознаками нормотворчості, на переконання вченої, є: формується та реалізовується спеціально уповноваженими органами держави та їх посадовими особами (громадськими формуваннями); є проявом владної, вольової діяльності уповноважених суб'єктів, яка включає вивчення, узагальнення та систематизацію типових конкретних правовідносин, що виникають у суспільстві; представляє собою процедуру формулювання норм, що відповідають соціальним відносинам; виявляється у санкціонуванні чинних норм або встановленні нових, зміні чи припиненні чинності і застарілих правових норм, відповідно до закону; завершується створенням нормативно-правового акту у письмовій формі; здійснюється у чітко визначеному законом порядку та з дотриманням певної процедури [158, с.312; 22].

Нормотворча діяльність центральних органів виконавчої влади становить сутність і зміст нормотворчого процесу, який є різновидом правотворчості й полягає в діяльності уповноважених органів (державної виконавчої влади України та їх посадових осіб) зі створення нормативно-правових актів у порядку, суворо регламентованому законодавством (залежно від органу нормотворення та виду нормативно-правового акта, який створюється) [8, с.73]. Основними ознаками нормотворчої діяльності центральних органів виконавчої влади є державна діяльність, яка:

реалізується через систему органів виконавчої влади; здійснюється в порядку і за процедурою, що регламентовані чинним законодавством; результатом якої є нові чи вдосконалені підзаконні нормативно-правові акти. Діяльність центральних органів виконавчої влади зі створення норм права може бути розділена на дві групи: основна (діяльність зі створення особистих нормативно-правових актів – нормотворча діяльність) та додаткова (участь у реалізації нормотворчої діяльності уряду – розробка проектів постанов) [8, с.73].

Таким чином, нормотворчість як форма діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні передбачає, що в процесі діяльності даної інституції можуть розроблятися та прийматися нові нормативно-правові акти, положення яких спрямовують на покращення її діяльності за відповідним напрямом. Тож, саме через нормотворчість вбачається можливим забезпечити ефективне впровадження правил та норм, які допомагають зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод та забезпечити безпеку учасників дорожнього руху.

Наступною є правозастосовна форма. На думку С.Л. Лисенкова, правозастосування здійснюють згідно з чітко визначеною нормами права процедурою, порушення якої тягне за собою недійсність усього правозастосовного процесу. В одних випадках норми щодо порядку розгляду справ дуже деталізовані й утворюють самостійні процесуальні галузі права (наприклад, кримінально-процесуальне право), а в інших – лише встановлюють певну процедуру вирішення окремих справ (прийом на роботу, призначення пенсії тощо). Крім того, застосування норм права завжди має активний творчий характер, а правозастосовний процес завершується виданням правозастосовного акта (акта застосування норми права), у якому фіксують індивідуальні правові приписи щодо вирішення конкретної справи [170, с.212]. О.І. Донченко доводить, що правозастосування можна визначити як одну із форм реалізації права, яка має державно-владний організуючий характер компетентних державних органів

й уповноважених державою осіб і спрямована на зміну, припинення або виникнення правових відносин шляхом видання індивідуальних актів застосування правових норм в певних формах, а також на конкретизацію правового регулювання і охорону суспільних відносин. Застосування правових норм, підкреслює вказаний вище автор, має управлінські, соціально-політичні функції, а також виконує профілактичні і виховні завдання. Зміст правозастосовчої діяльності можна розглядати з позицій інтелектуально-вольових характеристик, як-от: пізнання, відображення, аналіз, синтез, правове мислення, конструктивні функції і т.п. [48, с.42]. О.І. Донченко узагальнює, що процес правозастосування охоплює наступні стадії, які входять до механізму застосування норм права – встановлення та аналіз фактичних обставин справи, вибір та встановлення автентичності тексту норми права, прийняття рішення у справі, застосування норм права [48, с.42].

На думку С. Барандича, ключовими ознаками правозастосування є те, що воно: здійснюється компетентними, спеціально уповноваженими державою суб'єктами; є опосередкованою формою реалізації права; має владний, організаційно-управлінський, індивідуально-конкретний характер; є складною формою реалізації права, оскільки відбувається у поєднанні з такими її формами, як виконання, дотримання, використання і їх взаємопроникненні одна в одну; здійснюється відповідно до визначеного в законі порядку (саме ця ознака дає змогу виявити зв'язок між правозастосуванням і правозастосовною процедурою, що його регламентує); завершується прийняттям правозастосовних актів, у яких фіксуються індивідуально-конкретні приписи [7].

Тож, саме вказані форми мають ключове значення, втім, їх реалізація вимагає застосування низки спеціальних методів. На думку О.В. Крушельницької та Д.П. Мельничука, методи – це спосіб впливу на колектив або окремого працівника для досягнення поставленої цілі, координації його діяльності в процесі виробництва [88, с.19]. «Метод», на

переконання А.Є. Конверського, у широкому розумінні слова – це «шлях до чогось», шлях дослідження, шлях пізнання, теорія, вчення, свідомий спосіб досягнення певного результату, здійснення певної діяльності, вирішення певних задач. Він виступає як сукупність певних правил, прийомів, способів, норм пізнання і дії. Він є системою приписів, принципів, вимог, що орієнтують суб'єкта у вирішенні конкретної задачі, досягненні певного результату у певній сфері діяльності. Метод – це інструмент для вирішення головного завдання науки – відкриття об'єктивних законів дійсності. Метод визначає необхідність і місце застосування індукції й дедукції, аналізу і синтезу, абстракції, формалізації, моделювання, порівняння теоретичних та експериментальних досліджень [111, с.24-25].

О.Ф. Скакун стверджує, що правові методи – це засоби, способи та прийоми, за допомогою яких здійснюється нормотворча, правоохоронна, правозастосовча, установча, контрольно-наглядова, інтерпретаційно-правова форми діяльності держави. До правових методів вчена відносить законність, інформування, переконання, заохочення, рекомендації, безпосереднє управління, легалізований примус [155, с.79-80]. О. Рєзнік під адміністративно-правовими методами в контексті діяльності правоохоронних органів України (суб'єктів забезпечення фінансової-економічної безпеки держави) пропонує тлумачити сукупність визначених нормами чинного законодавства способів та прийомів, з метою усунення причин фінансово-економічних правопорушень, запобігання їх скоєнню, а у разі вчинення – припинення, розслідування та притягнення винних осіб до відповідальності за завдану шкоду фінансово-економічним інтересам держави [148, с.7-8].

Таким чином, під адміністративно-правовими методами діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні слід розуміти сукупність законодавчо визначених інструментів та засобів, які в своїй діяльності використовують спеціально уповноважені суб'єкти задля досягнення кінцевої мети відповідної діяльності. Серед відповідних методів

слід виділити: примус, переконання, владні приписи (імперативний метод), метод перевірки.

Примус, зазначають О.Н. Ярмиш та В.О. Серьогін, безумовно є авторитарним явищем, але в теперішній час і в близькому майбутньому залишиться необхідним методом для охорони правопорядку, власності, прав та інтересів громадян та організацій, створення нормальних умов для діяльності апарату публічної влади [203, с.70]. Вчені відзначають, що для юридичного примусу характерним є те, що він здійснюється: виключно в порядку юридичної процедури; виключно тими органами публічної влади та їх посадовими особами, які наділені спеціальними повноваженнями; як реакція на протиправну поведінку підвладного суб'єкта; може застосовуватись як до фізичних осіб, так і до організацій; полягає в застосуванні до підвладних суб'єктів юридичних заходів впливу (особистого, організаційного, матеріального чи психологічного характеру), вичерпно перелічених у законодавстві [203, с.70-71].

Доцільно зауважити, що відповідно до загальноприйнятих основ, з яких складається система адміністративного права, можливості держави здійснювати вплив на суб'єктів адміністративних правовідносин у сфері дорожнього руху (тобто на учасників дорожнього руху), прийнято поділяти на два основні види, а саме переконання та примус [106, с.741].

Відповідно до визначень, наведених у навчальному посібнику правознавців С.М. Алфьорова та С.В. Ващенко, переконанням, у загальноприйнятому варіанті, слід вважати своєрідну систему заходів правового та неправового характеру, які здійснюються державними та громадськими органами і які, у свою чергу, полягають у практичній реалізації виховних, роз'яснювальних та заохочувальних методів, спрямованих на формування у громадян розуміння необхідності чіткого виконання законів та інших правових актів держави. Примусом варто вважати психологічний або фізичний вплив державних органів у вираженні посадових осіб, які ці органи представляють, на тих чи інших конкретних

осіб-учасників дорожнього руху, з метою спонукати останніх, а також примусити їх тим самим виконувати правові норми [4, с.31-36].

Досліджуючи понятійну проблематику процесів, пов'язаних із визначенням ключових елементів та явищ у сфері безпеки дорожнього руху, ми можемо констатувати, що відсутність у чинному законодавстві України конкретного поняття щодо безпеки дорожнього руху в адміністративно-правовому сенсі, зокрема і як об'єкту адміністративного права, безумовно спонукає вітчизняних правників до самостійного пошуку, формування та надання подібних визначень.

Хоча в законодавстві України відсутнє чітке та однозначне визначення безпеки дорожнього руху, це створює багато проблем для дослідників та інших осіб, які стикаються з цим явищем. Проте, цей стан речей дає можливість юристам висувати свої власні дефініції та класифікації, основані на їх власних ідеях та роздумах, що пов'язані з проблематикою безпеки дорожнього руху в адміністративному праві [29, с.192]. Деталізуючи та розширюючи вищевказані твердження юристів-адміністративістів про сутність та особливості таких двох інструментів впливу, якими володіє система адміністративного права України, як переконання і примус, ми зауважуємо, що вітчизняні законодавці, так само як і політичне керівництво держави, мають все більше зосереджуватися саме на якісній імплементації саме методу переконання, як основного майбутнього інструменту адміністративного права України [130].

Хоча ми підтримуємо перехід до застосування методів адміністративного права у сферах державного управління та безпеки дорожнього руху на основі переконань, необхідно визнати, що існують ситуації, коли їх успішне вирішення можливе лише із застосуванням методів примусу. Навіть у розвинутих країнах Заходу, які наділені верховенством права, методи примусу залишаються в сфері адміністративного права і застосовуються для впливу на об'єкти різних підгалузей адміністративного права та суб'єктів-учасників суспільних правовідносин, які охоплюються

різними галузями адміністративного права. З цього приводу навіть правники-адміністративісти країн Західної Європи та Північної Америки погоджуються з тим, що деякі методи примусу повинні і надалі залишатися у сфері адміністративного права [159, с.176].

Вважаємо, що у співпраці з українським законодавцем та представниками патрульної поліції, а також зарубіжними експертами з країн, які мають найбільший досвід у цій сфері, вітчизняні правники повинні серйозно розглянути проблематику методів примусу в контексті безпеки дорожнього руху та адміністративного права взагалі. Вони повинні з'ясувати, які методи примусу потрібно ліквідувати, а які мають бути залишені серед інструментів, що використовуються працівниками Національної поліції та іншими суб'єктами, що здійснюють нагляд за безпекою дорожнього руху в Україні. При цьому слід брати до уваги приклади демократичних країн та рівень успішності використання ними різних методів примусу, а також співвідношення користі та шкоди, що можуть бути завдані їх практичним застосуванням. В даному контексті також відмітимо, що більшість вітчизняних та західноєвропейських юристів вважають, що метод переконання є більш бажаним у правовій та ліберально-демократичній державі, тому що він має декілька переваг перед іншими методами примусу [207, с.381].

Зокрема, відповідно до наукових поглядів, висловлених правознавцем А.Т. Комзюком, стверджується, що хоча переконання, на відміну від примусу, і не може надавати державі миттєві результати у вигляді негайного зупинення учасником дорожнього руху своєї протиправної поведінки, яка напряду загрожує, або ж створює ризик потенційної загрози безпеці дорожнього руху, проте у більш віддаленій перспективі та при більш широкому огляді, результати використання державними суб'єктами (насамперед підрозділами патрульної поліції) саме методів переконання, приносять найбільш плідні позитивні результати [208, с.399].

Імперативний метод – це метод влади-підпорядкування, який діє за принципом субординації, підпорядкування одних суб'єктів іншим. Він діє за принципом субординації, підпорядкування одних суб'єктів іншим. При застосуванні цього методу будується вертикаль підпорядкованих і підлеглих суб'єктів [23, с.17]. Імперативний метод передбачає впорядкування поведінки суб'єктів суспільних відносин шляхом її категоричної та докладної регламентації юридичними правилами, неможливість установлення цими суб'єктами інших правил поведінки на власний розсуд. Він є характерним насамперед для публічного права, оскільки ґрунтується на підпорядкуванні одних суб'єктів відносин іншим, не припускає ні вибору суб'єктами варіантів поведінки, не передбачених юридичними правилами, ні можливості врегулювання відносин суб'єктами за їхнім розсудом (наприклад, у ст. 42 КАС України встановлено перелік відомостей, що зазначаються в журналі судового засідання; отже, секретар судового засідання зобов'язаний внести всі ці відомості до журналу і водночас не має права доповнити їх іншими відомостями, не передбаченими процесуальним законом) [118].

Отже, підбиваючи підсумок представленого підрозділу дисертаційного дослідження, варто зауважити, що саме вказані адміністративно-правові форми та методи найбільш змістовно відображають сутність практичної діяльності патрульної поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Саме тому законодавче закріплення останніх має важливе теоретичне та практичне значення.

2.4. Особливості діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану

Події, які почались в Україні 24 лютого 2022 року суттєво вплинули на діяльність патрульної поліції України. Працівники Національної поліції зробили все можливе і навіть більше, що не входило в їх обов'язки під час дії воєнного стану. Останній введено в Україні Указом Президента на підставі

Закону України «Про правовий режим воєнного стану», в якому й розкрито саме поняття «правовий режим воєнного стану» [140].

Поліцейські показали, що вони можуть забезпечити внутрішній порядок, починаючи від взаємодії з військовим командуванням і закінчуючи зачисткою міст після звільнення від російських окупантів, при цьому вступають на добровільній основі до створеного полку патрульної поліції. А.Є Турбал цілком справедливо відзначив, що поліцейські дійсно показують наскільки вони кваліфіковані працівники, виконуючи свої безпосередні професійні обов'язки та навіть більше, ніж від них міг очікувати народ України [173].

Варто звернути увагу, що відповідно до ч. 3 Указу № 64/2022 на період дії правового режиму воєнного стану, можуть обмежуватися конституційні права і свободи людини і громадянина, передбачені статтями 30-34, 38, 39, 41-44, 53 Конституції України, а саме: недоторканність житла; таємниця листування, телефонних розмов, телеграфної та іншої кореспонденції; невтручання в особисте і сімейне життя, крім випадків, передбачених Конституцією України; свобода пересування, вільний вибір місця проживання, право вільно залишати територію України, за винятком обмежень, які встановлюються законом; право на свободу думки і слова, на вільне вираження своїх поглядів і переконань; право брати участь в управлінні державними справами, у всеукраїнському та місцевих референдумах, вільно обирати і бути обраними до органів державної влади та органів місцевого самоврядування; право збиратися мирно, без зброї і проводити збори, мітинги, походи і демонстрації; право володіти, користуватися і розпоряджатися своєю власністю, результатами своєї інтелектуальної, творчої діяльності; право на підприємницьку діяльність, яка не заборонена законом; право на працю; право на страйк для захисту своїх економічних і соціальних інтересів; право на освіту [127; 80].

Загальне керівництво запровадженням та виконанням заходів правового режиму воєнного стану здійснює Президент України.

Запровадження та здійснення заходів правового режиму воєнного стану покладаються на встановлені військові командування: Генеральний штаб Збройних Сил України, Об'єднаний оперативний штаб Збройних Сил України, командування видів Збройних Сил України, командування Сил спеціальних операцій Збройних Сил України, командування Десантно-штурмових військ Збройних Сил України, управління оперативних командувань, командування з'єднань та військових частин Збройних Сил України, органи управління інших утворених відповідно до законів України військових формувань. На територіях, на яких уведено воєнний стан, для забезпечення дії Конституції та законів України, забезпечення разом з військовим командуванням запровадження та здійснення заходів правового режиму воєнного стану, оборони, цивільного захисту, громадського порядку та безпеки, охорони прав, свобод і законних інтересів громадян можуть утворюватися тимчасові державні органи – військові адміністрації [63, с.12]. Серед вказаних суб'єктів велика роль відводиться Національній поліції взагалі, та патрульній поліції, зокрема.

З перших днів війни українські патрульні поліцейські брали активну участь в обороні України. Вони працювали в тісному співробітництві з багатьма державними, правоохоронними та силовими підрозділами України і були задіяні у багатьох складових елементах здійснення оборони на різних напрямках. Наприклад, патрульні поліцейські активно брали участь у захисті великих міст України. Вони чергували на стратегічно важливих блокпостах, які знаходилися на в'їздах до великих міст або при перетині адміністративних меж областей, особливо по маршруту ключових автошляхів України, разом із підрозділами територіальної оборони та інколи з представниками Збройних Сил України. Ці заходи мали вкрай важливе значення для оборони держави, оскільки вони допомагали ефективно здійснювати внутрішні фільтраційні заходи [196, с.582].

Розмірковуючи про особливості діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану,

варто вказати, що змінився порядок перевірки документів уповноваженими особами. В першу чергу, слід вказати ст. 8 Закону України «Про правовий режим воєнного стану», відповідно до якої в Україні або в окремих її місцевостях, де введено воєнний стан, військове командування разом із військовими адміністраціями (у разі їх утворення) можуть самотійно або із залученням органів виконавчої влади, Ради міністрів Автономної Республіки Крим, органів місцевого самоврядування мають право перевіряти у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України, документи у осіб, а в разі потреби проводити огляд речей, транспортних засобів, багажу та вантажів, службових приміщень і житла громадян, за винятком обмежень, встановлених Конституцією України» [140].

Окрім того, відповідно до пункту 7 «Порядку перевірки документів в осіб, огляду речей, транспортних засобів, багажу та вантажів, службових приміщень і житла громадян під час забезпечення заходів правового режиму воєнного стану», уповноважена особа має право вимагати в особи пред'явлення нею документів, що посвідчують особу та підтверджують громадянство України чи спеціальний статус особи, у таких випадках: «якщо особа перебуває в місці вчинення кримінального, адміністративного правопорушення або дорожньо-транспортної пригоди, іншої надзвичайної події; якщо зовнішні ознаки особи чи транспортного засобу або дії особи дають достатні підстави вважати, що особа причетна до вчинення правопорушення, транспортний засіб може бути знаряддям чи об'єктом вчинення правопорушення; порушення особою відповідних заборон, введених на території, де запроваджено правовий режим воєнного стану» [135].

Також варто вказати пункт 10 вказаного вище підзаконного нормативно-правового акту, де встановлено, що уповноважена особа має право зупиняти транспортні засоби в разі [135]: «порушення водієм Правил дорожнього руху; якщо є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу; якщо є інформація, що свідчить про

причетність водія або пасажирів транспортного засобу до вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, або якщо є інформація, що свідчить про те, що транспортний засіб чи вантаж можуть бути об'єктом чи знаряддям учинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення; якщо транспортний засіб перебуває в розшуку; необхідності здійснення опитування водія чи пасажирів про обставини вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, свідками якого вони є або могли бути; необхідності залучення водія транспортного засобу до надання допомоги іншим учасникам дорожнього руху або поліцейським або як свідка під час оформлення протоколів про адміністративні правопорушення чи матеріалів дорожньо-транспортних пригод; необхідності обмеження чи заборони руху транспортних засобів; якщо спосіб закріплення вантажу на транспортному засобі створює небезпеку для інших учасників дорожнього руху; порушення порядку визначення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв; проїзду транспортних засобів через блокпости та контрольні пункти в'їзду-виїзду» [135].

Не можна також не звернути увагу на те, що за загальним правилом поліцейський, який виконує службові обов'язки в цивільному одязі, зобов'язаний завжди мати при собі спеціальний жетон. Поліцейському заборонено знімати з однострою спеціальний жетон чи приховувати його. Втім, під час дії воєнного стану поліцейському, який виконує службові обов'язки в цивільному одязі, дозволено діяти за відсутності жетона, коли його наявність перешкоджає проведенню оперативно-розшукових заходів, негласних слідчих (розшукових) дій, виконанню завдань в умовах режиму секретності, або здійсненню заходів із забезпечення безпеки осіб, які беруть участь у кримінальному судочинстві, а також спеціальних заходів із забезпечення безпеки працівників суду і правоохоронних органів та їх близьких родичів, або під час здійснення повноважень поліції під час дії

воєнного стану. Крім того, скасовано вимогу, за якою поліцейські були зобов'язані під час виконання службових обов'язків із використанням засобів індивідуального захисту розміщувати на них ідентифікаційний номер або спеціальний жетон [104; 151].

В контексті представленого проблемного питання відмітимо, що під час воєнного стану у Національній поліції є змога застосовувати заходи широкого спектру щодо адміністративного припинення, спеціального призначення. Таке застосування відноситься здебільшого до прерогатив поліції, тому відрізняє їх від заходів припинення загального призначення, котрі застосовують суб'єкти адміністративно-правової охорони. В умовах воєнного стану визначені особливості діяльності органів Національної поліції, які виявили потребу у виділенні спеціальних підрозділів, груп або окремих поліцейських, що наділені підвищеною професійною, спеціальною, фізичною підготовкою і матимуть змогу успішно виконувати окремі види адміністративної діяльності [17, с.368].

Варто також вказати, що в умовах воєнного стану до додаткових повноважень поліцейських відноситься: 1) одержувати безоплатно письмові запити на інформацію від державних органів, органів місцевого самоврядування, державних юридичних осіб про військовополонених та іншу інформацію, необхідну для виконання своїх завдань; 2) проводити конвоювання та охорону осіб, затриманих за підозрою в учиненні кримінального правопорушення, а також обвинувачених у державній зраді та засуджених до позбавлення волі; 3) утримувати осіб, затриманих за вчинення кримінальних або адміністративних правопорушень, в ізоляторах тимчасового тримання, а також обвинувачених і засуджених; 4) проводити оперативне розмінування та знищення вибухонебезпечних предметів; 5) забезпечувати техніко-криміналістичне обстеження місць подій, включаючи пожежі, та проводити вибухотехнічні роботи в разі скоєння вибухів або загрози вибуху; 6) представляти Україну в Міжнародній організації кримінальної поліції – Інтерполі, співпрацювати з Європейським

поліцейським офісом (Європолом), збирати біометричні дані осіб, включаючи дактилоскопіювання, та здійснювати адміністративний нагляд відповідно до законодавства [31].

Розглядаючи діяльність патрульної поліції в умовах воєнного стану, коли настав критичний момент працівники патрульної поліції не стали діяти як бойові підрозділи Збройних Сил України, вступаючи до безпосередніх, бойових зіткнень з ворогом, як це вимушено робили працівники російських підрозділів МВС, яких вимушено кидали у самий епіцентр бойових дій, навіть не дивлячись на те, що вони не мають відповідної бойової кваліфікації [16, с.118]. Натомість патрульні поліцейські України змогли проявити себе там, де вони мали можливість надати державі, її оборонним силам і суспільству найбільшу користь та ефективність. Зокрема, вони демонстрували це, здійснюючи моніторинг діяльності та пересування ворожих сил на тимчасово окупованих територіях через камери відеофіксації. Виявляючи та ідентифікуючи російську військову або іншу спеціальну техніку, патрульні поліцейські оперативно передавали інформацію про це до відповідних сил оборони, які згодом таку техніку знищували або захоплювали в залежності від своїх власних можливостей.

Із плином перших декількох місяців повномасштабної війни патрульні поліцейські, окрім своєї ефективної діяльності на блок-постах і при моніторингу доріг і автошляхів України через камери відеофіксації, повернулися до ще однієї важливої та надзвичайно ефективної діяльності, яка може приносити високий рівень користі для держави і суспільства. Мова йде про здійснення патрульними поліцейськими патрулювань місцевості, особливо у великих містах України або місцевості навколо об'єктів критичної цивільної чи військової інфраструктури у різних куточках держави.

Саме «активне патрулювання» може надати державі, містам та важливим об'єктам надійний захист від диверсійних атак та замахів на стратегічно важливі об'єкти української інфраструктури, що можуть бути ще

більш серйозною загрозою, ніж масовані ракетні обстріли міст. При активному патрулюванні місцевості, патрульні поліцейські можуть своєчасно виявити та ідентифікувати небезпеку, таку як діяльність диверсійної групи, і вжити всіх необхідних дій для запобігання небезпеці. Успішний досвід зарубіжних держав показує, що активне патрулювання місцевості є дійсно ефективним засобом нівелювання злочинності та небезпек [72, с.167].

Таким чином, підбиваючи підсумки представленого підрозділу дисертаційного дослідження, слід узагальнити, що в умовах воєнного стану роль та значення діяльності патрульної поліції в Україні суттєво змінилась. Даний структурний підрозділ Національної поліції проявив себе з позитивного боку та довів, що він є не тільки важливим суб'єктом забезпечення безпеки дорожнього руху, а й ключовою інституцією у сфері публічної безпеки та порядку.

На нашу думку, ключовими особливостями діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану є наступні:

- суттєво розширюються права патрульної поліції, зокрема щодо:
 - а) отримання інформації на безоплатній основі від органів місцевого самоврядування, а також інших фізичних та/або юридичних осіб;
 - б) патрульні наділяються правом на конвоювання осіб, зокрема військовополонених;
 - в) поліцейські мають право отримувати безоплатну медичну допомогу не лише у закладах охорони здоров'я, які належать до системи МВС, а й у інших медичних закладах, незалежно від форм власності;

- посилення контролю за дотриманням правил дорожнього руху. Патрульна поліція може здійснювати більш часті перевірки транспортних засобів, водіїв та пасажирів на предмет дотримання ними правил дорожнього руху, а також норм чинного законодавства про правовий режим воєнного стану;

- поліцейські мають право виконувати своє посадові обов'язки у цивільному одязі. Однак при цьому відсутність нагрудного жетону не допускається;
- у разі застосування заходів адміністративного примусу поліцейський має право використовувати так звані «підручні засоби». Однак використання останніх є можливим лише у тому випадку, якщо порушник скоїв напад на поліцейського та/або чинив опір під час арешту;
- поліцейські мають право використовувати інформацію з фото- та відеотехніки, навіть якщо вона належить третім особам;
- на період діє воєнного стану: а) поліцейські не проходять атестацію; б) громадський контроль за їх діяльністю не здійснюється.

Завершуючи, варто вказати на недолік, який полягає у неузгодженості положень Закону України «Про правовий режим воєнного стану», а також «Порядку перевірки документів в осіб, огляду речей, транспортних засобів, багажу та вантажів, службових приміщень і житла громадян під час забезпечення заходів правового режиму воєнного стану». Так, відповідно до пп. 6 та 7 ст. 8 вказаного вище Закону поліцейські мають право перевіряти документи у осіб у визначеному вище Порядку. В той же час у вказаному вище підзаконному нормативно-правовому акті йдеться про те, що перевірка документів може здійснюватися уповноваженою особою, яка призначається комендантом. А відповідно, поліцейські до таких осіб не відносяться. Саме тому виникає правова колізія, відповідно до якої перевірка патрульними поліцейськими документів на блокпостах є незаконною.

Висновки до Розділу 2

Встановлено, що адміністративно-правовий статус патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні представляє собою визначену нормами чинного законодавства сукупність взаємопов'язаних та взаємодоповнюючих елементів, які в своїй єдності

визначають місце патрульної поліції у системі відповідних правовідносин, а також характеризують мету, завдання та функції її діяльності. З огляду на зазначене вище, акцентовано увагу на тому, що адміністративно-правовий статус патрульної поліції як суб'єкта забезпечення найбільш доцільно розглядати крізь призму його елементів його елементів, до яких слід віднести: повноваження (сукупність суб'єктивних прав та юридичних обов'язків); завдання та функції; гарантії діяльності та юридична відповідальність.

З'ясовано, що патрульна поліція представляє собою спеціалізований структурний підрозділ Національної поліції України, діяльність якого спрямована на забезпечення безпеки дорожнього руху та запобігання та припинення порушень правил дорожнього руху. А відтак, основною метою патрульної поліції є запобігання виникненню дорожньо-транспортних пригод, а відповідно і захист та збереження життя та здоров'я всіх учасників дорожнього руху. Для досягнення цих цілей патрульна поліція проводить профілактичну роботу, надає допомогу учасникам дорожнього руху, здійснює контроль за дотриманням правил дорожнього руху, вживає заходів щодо припинення порушень та притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності.

Аргументовано, що до напрямків діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні найбільш доцільно виділити наступні:

- організація безпечного та упорядкованого руху на дорогах, контроль за дотриманням Правил дорожнього руху;
- запобігання дорожньо-транспортних пригод, виявлення та усунення причин, що призводять до їх виникнення;
- притягнення до юридичної відповідальності порушників Правил дорожнього руху. Зокрема, протидія особливо небезпечним правопорушенням водіями, які знаходяться у стані алкогольного, наркотичного чи токсичного сп'яніння;

- контроль за дотриманням швидкісного режиму та інших правил дорожнього руху, в тому числі й щодо безпечного розміщення перевезення пасажирів, зокрема – дітей у транспортних засобах;
- проведення рейдів та контрольних пунктів на дорогах, зокрема, для перевірки документів водіїв та технічного стану транспортних засобів;
- надання допомоги постраждалим від дорожньо-транспортних пригод, в тому числі, надання першої допомоги та забезпечення безпеки на місці пригоди до прибуття інших служб;
- попередження злочинів на дорогах та боротьба з такими явищами, як крадіжки автомобілів, їх частин або вантажу;
- контроль за дотриманням правил дорожнього руху велосипедистами та пішоходами;
- організація взаємодії з громадськістю та проведення просвітницької роботи з метою підвищення свідомості громадян у сфері дорожнього руху, а також взаємодія з представниками громадських організацій для вирішення проблем, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами та безпекою дорожнього руху взагалі.

Доведено, що профілактична та просвітницька робота є одним з важливих напрямків діяльності патрульної поліції, а також засобом підвищення правової свідомості громадян у сфері дорожнього руху. У сфері безпеки дорожнього руху це має особливо важливе значення, оскільки багато аварій можна запобігти шляхом впливу на поведінку учасників дорожнього руху. Патрульні поліцейські проводять різноманітні акції, заходи та кампанії, спрямовані на просвіту та попередження порушень правил дорожнього руху. Наприклад, це можуть бути інформаційні буклети, виставки, тренінги, семінари, лекції, відеоролики, вебінари та інші форми роботи з громадою. Також поліцейські активно використовують соціальні мережі та інші інтернет-ресурси, щоб залучити до співпраці максимальну кількість людей та розповісти про важливість дотримання правил дорожнього руху. Додатково не можна не відмітити, що патрульні поліцейські також працюють зі

школами та дитячими садками, проводять заходи для дітей та молоді з метою формування правильних навичок поведінки на дорозі. Всі ці заходи спрямовані на підвищення рівня свідомості громадян щодо безпечної поведінки на дорозі та зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод.

Встановлено, що межі діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху представляють собою певні законодавчі кордони, за які поліцейські не можуть виходити в процесі здійснення своєї діяльності за відповідними напрямками. Відзначено, що ці межі обумовлюються: по-перше, наявністю чітко визначеної законодавчої бази для діяльності патрульної поліції; по-друге, компетенцією Національної поліції взагалі та патрульної поліції, зокрема.

Констатовано, що чітке законодавче визначення напрямків та меж діяльності патрульної поліції має важливе: а) практичне значення, оскільки виступає додатковою гарантією забезпечення та захисту прав, свобод та інтересів учасників дорожнього руху; б) теоретичне значення, адже це значно спрощує проведення теоретичних досліджень у відповідній сфері.

Під адміністративно-правовими формами діяльності патрульної поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні найбільш доцільно розуміти зовнішній вираз практичної діяльності даного структурного підрозділу Національної поліції, яка складається із системи різноманітних заходів, що в своїй сукупності спрямовані на досягнення мети: попередження та припинення порушень правил дорожнього руху, а відтак і захист законних прав, свобод та інтересів людини і громадянина. Серед відповідних форм виділено наступні: нормотворчу форму (видання адміністративних актів); правореалізаційну; контрольну-наглядову; та форму взаємодії.

З'ясовано, що нормотворчість як форма діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні передбачає, що в процесі діяльності даної інституції можуть розроблятися та прийматися нові нормативно-правові акти, положення яких спрямовуються на покращення її діяльності за відповідним напрямом. Тож, саме через нормотворчість

вбачається можливим забезпечити ефективно впровадження правил та норм, які допомагають зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод та забезпечити безпеку учасників дорожнього руху.

Аргументовано, що адміністративно-правові методи діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні доцільно розуміти як сукупність законодавчо визначених інструментів та засобів, які в своїй діяльності використовують спеціально уповноважені суб'єкти задля досягнення кінцевої мети відповідної діяльності. Серед відповідних методів виділено: примус, переконання, владних приписів (імперативний метод), метод перевірки.

Доведено, що ключовими особливостями діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану є наступні:

- суттєво розширюються права патрульної поліції, зокрема щодо:
 - а) отримання інформації на безоплатній основі від органів місцевого самоврядування, а також інших фізичних та/або юридичних осіб;
 - б) патрульні наділяються правом на конвоювання осіб, зокрема військовополонених;
 - в) поліцейські мають право отримувати безоплатну медичну допомогу не лише у закладах охорони здоров'я, які належать до системи МВС, а й у інших медичних закладах, незалежно від форм власності;
- посилення контролю за дотриманням правил дорожнього руху. Патрульна поліція може здійснювати більш часті перевірки транспортних засобів, водіїв та пасажирів на предмет дотримання ними правил дорожнього руху, а також норм чинного законодавства про правовий режим воєнного стану;
- поліцейські мають право виконувати своє посадові обов'язки у цивільному одязі. Однак при цьому відсутність нагрудного жетону не допускається;
- у разі застосування заходів адміністративного примусу поліцейський мають право використовувати так звані «підручні засоби».

Однак використання останніх є можливим лише у тому випадку, якщо порушник скоїв напад на поліцейського та/або чинив опір під час арешту;

- поліцейські мають право використовувати інформацію з фото- та відеотехніки, навіть якщо вона належить третім особам;
- на період діє воєнного стану: а) поліцейські не проходять атестацію; б) громадський контроль за їх діяльністю не здійснюється.

Акцентовано увагу на неузгодженості положень Закону України «Про правовий режим воєнного стану», а також «Порядку перевірки документів в осіб, огляду речей, транспортних засобів, багажу та вантажів, службових приміщень і житла громадян під час забезпечення заходів правового режиму воєнного стану». Так, відповідно до пп. 6 та 7 ст.8 вказаного вище Закону поліцейські мають право перевіряти документи у осіб у визначеному вище Порядку. В той же час у вказаному вище підзаконному нормативно-правовому акті йдеться про те, що перевірка документів може здійснюватися уповноваженою особою, яка призначається комендантом. А відповідно, поліцейські до таких осіб не відносяться. Саме тому виникає правова колізія, відповідно до якої перевірка патрульними поліцейськими документів на блокпостах є незаконною.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМКИ УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ ЗАСАД ДІЯЛЬНОСТІ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ ІЗ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

3.1. Удосконалення адміністративного законодавства, яке регулює діяльність патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні

Проведений у попередніх підрозділах дисертаційного дослідження аналіз дає змогу констатувати, що на сьогоднішній день адміністративне законодавство, яке регулює діяльність патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні має низку прогалин та недоліків, які потребують вирішення. Вказаній проблематиці приділяється багато уваги як на законодавчому, так і доктринальному рівнях. Що ж стосується бачення законодавця на вказану проблематику, то спробою її вирішення було прийняття низки загальнодержавних стратегій, концепцій та програм.

В першу чергу варто вказати «Стратегію національної безпеки України», яка була затверджена Указом Президента України від 14 вересня 2020 р. № 392/2020. Відповідно до вказаного нормативно-правового акту, ураховуючи фундаментальні національні інтереси, визначені Конституцією України і Законом України «Про національну безпеку України», 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 [141].

Для гарантування достатку й безпеки громадян потрібні ресурси, які при залученні та ефективному використанні зовнішніх джерел можуть забезпечити стає і динамічне економічне зростання. Для цього необхідно [141]: розвивати ринкову конкуренцію, забезпечити демонополізацію економіки та детінізацію господарських відносин [141]; захистити права власності; забезпечити дерегуляцію та не допускати тиску на бізнес; створити конкурентні умови для залучення інвестицій, зокрема іноземних; забезпечити стає функціонування фінансової системи, послідовність грошово-кредитної політики та підвищення рівня довіри до національних фінансових інститутів; удосконалити законодавство про організацію судової влади та забезпечити справедливе правосуддя [141]; 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; сприяти розвитку авіаційної та космічної галузей як таких, що мають значний потенціал і можливості для виробництва високотехнологічної продукції цивільного та оборонного призначення; визначити та впровадити надійний механізм контролю за використанням нових технологій для гарантування безпеки людини і довкілля [141]; реформувати земельні відносини, передбачивши впровадження обігу земель сільськогосподарського призначення, здійснення заходів з упорядкування обліку земельних ресурсів, забезпечити екологічно орієнтований розвиток агропромислового комплексу та продовольчу безпеку; модернізувати транспортну інфраструктуру – дороги, залізниці, трубопроводи, аеропорти, морські і річкові порти тощо, у тому числі через механізми державно-приватного партнерства, провести прозору приватизацію з метою залучення внутрішніх та іноземних інвестицій в

модернізацію і розвиток підприємства, сприяти зростанню продуктивності праці в економіці [141]. Саме останній пункт вказує на те, що забезпечення транспортної безпеки та безпеки на автомобільних шляхах є не просто ефективним засобом захисту прав, свобод та законних інтересів осіб, а й стабільного соціального та економічного розвитку держави. Разом із тим, важливо відмітити, що вказаним нормативно-правовим актом фактично не виділяються напрямки покращення саме безпеки дорожнього руху взагалі, а також діяльності патрульної поліції, зокрема.

Наступним стратегічним документом, якому ми приділимо увагу, 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. Ця Стратегія спрямована на визначення пріоритетів у сфері безпеки дорожнього руху, формування напрямів і способів їх досягнення, а також формування в усіх учасників правовідносин у сфері безпеки дорожнього руху розуміння важливості проблеми смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, перспектив і орієнтирів для забезпечення належного стану безпеки дорожнього руху в Україні» [143].

Відповідно до вказаного вище нормативно-правового акту забезпечення дотримання Правил дорожнього руху передбачає [143]: «удосконалення системи ефективного ведення справ за фактами порушення Правил дорожнього руху; проведення тренінгів з майстерності керування автотранспортними засобами з працівниками органів, що забезпечують безпеку дорожнього руху, створюють умови для безперервного та безпечного руху транспорту та/або реагування на дорожньо-транспортні пригоди; внесення змін до законодавства щодо вдосконалення процедури огляду осіб,

які керують транспортними засобами, щодо стану сп'яніння; удосконалення функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі з метою підвищення ефективності впливу на стан безпеки дорожнього руху та запобігання порушенням Правил дорожнього руху; забезпечення здійснення контролю за дотриманням учасниками Правил дорожнього руху з метою профілактики дорожньо-транспортного травматизму; покращення технічної бази підрозділів патрульної поліції для виконання функцій із забезпечення безпеки дорожнього руху на вулично-дорожній мережі, насамперед на міжнародних дорогах державного значення; запровадження процедури здійснення контролю та проведення перевірки дотримання основних елементів безпеки – використання ременів безпеки та системи безпеки для дітей, використання шоломів, заборона використання мобільних телефонів водіями під час керування автомобілем; удосконалення порядку ведення обліку адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням досвіду держав – членів ЄС; проведення вибірових перевірок водіїв щодо алкогольного та наркотичного сп'яніння під час керування транспортними засобами за допомогою спеціального обладнання» [143].

Окрім того, необхідно вказати, що відповідно до вказаної вище Стратегії безпечна поведінка учасників дорожнього руху передбачає: обов'язкове включення до програм післядипломної освіти педагогічних працівників питання безпеки дорожнього руху; проведення соціальних кампаній з метою інформування населення про ризики на дорогах та необхідності дотримання Правил дорожнього руху – рекламні ролики на телебаченні, зовнішня реклама тощо, визначення органу, відповідального за координацію дій з проведення таких кампаній, та забезпечення доступу до такої інформації осіб з інвалідністю; проведення загальнонаціональних та регіональних досліджень щодо ставлення учасників дорожнього руху до Правил дорожнього руху та необхідності дотримання їх; утворення дитячих майданчиків для проведення занять з питань безпеки дорожнього руху;

розроблення та видання навчально-методичних і наочних посібників, навчальних фільмів з питань безпеки дорожнього руху з урахуванням потреб осіб з особливими освітніми проблемами; популяризацію необхідності створення умов для забезпечення доступності об'єктів транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення [143].

Виконання цієї Стратегії також приведе до наступного [143]: зменшення кількості серйозних дорожньо-транспортних пригод, кількості людей, які загинули або були травмовані в результаті дорожньо-транспортних пригод, а також зниження важкості наслідків таких пригод; зменшення соціальних та економічних збитків, пов'язаних з дорожньо-транспортними пригодами; скорочення часу прибуття аварійно-рятувальних служб на місце пригоди та покращення надання допомоги потерпілим; підвищення ефективності співпраці між різними службами, що беруть участь у реагуванні на дорожньо-транспортні пригоди; підвищення інституційної спроможності у формуванні та реалізації державної політики з питань безпеки дорожнього руху; дотримання зобов'язань України за міжнародними договорами та директивами ЄС з питань безпеки дорожнього руху; поліпшення стану вулично-дорожньої мережі та дорожньої інфраструктури; зменшення негативного впливу транспорту на навколишнє середовище, зокрема в міських зонах; підвищення рівня свідомості населення щодо безпеки дорожнього руху та знання Правил дорожнього руху; підвищення рівня дотримання Правил дорожнього руху учасниками; підвищення інвестиційної привабливості України та її статусу як транзитної країни; підвищення правової свідомості та відповідальності учасників дорожнього руху [143].

Поруч із вказаною вище «Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року» обов'язково варто вказати Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року, метою якої є зниження в Україні рівня

аварійності та ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, насамперед соціально-економічних, відповідно до цілей, визначених Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360, зокрема щодо зниження на 30 відсотків рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод 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, а також створення безпечних і комфортних умов руху транспортних засобів, пішоходів та інших учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі [129]. Виконання Програми дасть змогу: «зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками, кількість загиблих та травмованих внаслідок дорожньо-транспортних пригод, знизити ступінь тяжкості дорожньо-транспортних пригод та їх негативні наслідки; зменшити соціальні та економічні втрати та збитки від дорожньо-транспортних пригод; зменшити час прибуття підрозділів екстреної допомоги населенню до місця дорожньо-транспортної пригоди, підвищити рівень ефективності надання допомоги постраждалим, посилити міжвідомчу взаємодію і злагодженість дій служб, які залучаються до реагування на дорожньо-транспортні пригоди; посилити інституціональну спроможність для формування та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху; забезпечити дотримання зобов'язань України за міжнародними договорами у сфері безпеки дорожнього руху та за Директивами ЄС; поліпшити стан вулично-дорожньої мережі та дорожньої інфраструктури; зменшити негативний вплив транспортних засобів на навколишнє природне середовище; підвищити рівень обізнаності населення щодо безпеки дорожнього руху та знання Правил дорожнього руху; підвищити рівень дотримання Правил дорожнього руху його учасниками; підвищити інвестиційну привабливість України та її статус як транзитної держави; підвищити рівень правової свідомості та

відповідальності учасників дорожнього руху; зберегти здоров'я та потенціал нації» [129].

І останній стратегічний документ, якому ми приділимо увагу в розрізі представленої проблематики, – «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року», схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. Метою цієї Стратегії є створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки [142]. У Стратегії зазначається, що на сьогодні необхідним є впровадження нових принципів формування та координації державної політики в транспортній галузі, створення умов для забезпечення здійснення контролю за якістю виконання функцій відповідних органів виконавчої влади. Також транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок. Високі витрати на транспортування становлять близько 40 відсотків загальної вартості продукції. На жаль, жодного з українських морських торговельних портів немає у топ-100 найбільших портів світу за показниками кількості оброблених контейнерів. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше 0,5 відсотка транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав – членів ЄС та інших розвинутих держав світу у 20-30 разів [129]. Для впровадження Стратегії будуть виконані завдання за такими основними напрямками: конкурентоспроможна та ефективна транспортна система; інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти; безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт; безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція [129].

Таким чином, проведений аналіз дає змогу констатувати, що протягом останніх років законодавець зробив низку важливих кроків правового та організаційного характеру у напрямку покращення рівня безпеки дорожнього руху в нашій країні. Разом із тим, як спільний недолік вказаних вище Стратегічних документів є те, що в них законодавець досить мало уваги приділив саме діяльності патрульної поліції. Зазначене, на нашу думку, є суттєвим недоліком, оскільки саме вказаний структурний підрозділ Національної поліції України займає ключове місце в системі суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в нашій державі. Більше уваги діяльності патрульної поліції приділяється на рівні наукових досліджень окремих вчених-адміністративістів.

Так, М.В. Кочеров зазначає, що подальші реформи в органах поліції мають ґрунтуватися на принципах системності, об'єктивності, безперервності, верховенства закону, децентралізації, тісної співпраці з населенням, доброчесності. Подальші напрями реформ в органах поліції, продовжує думку науковець, мають ґрунтуватися на глибокому аналізі та оцінці того, що було реалізовано, які результати було отримано, чому щось не вдалося реалізувати, а також враховувати національні та глобальні загрози, стан злочинності та правопорушень у державі. Реформи поліції мають узгоджуватися з напрямами державної політики, яку реалізує Національна поліція у сферах охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку [84, с.224]. Окрім того, автор пропонує удосконалити нормативно-правове регулювання діяльності кримінальної поліції, патрульної поліції, органів досудового розслідування, підрозділів превентивної діяльності з питань протидії злочинності; спираючись на науковий підхід, з врахуванням стану криміногенної ситуації у державі, рівня злочинності та правопорушень вжити заходів щодо оптимізації чисельності служб та підрозділів поліції [84, с.224]. Однак, при цьому М.В. Кучеров, на жаль, конкретних пропозицій щодо вдосконалення норм чинного законодавства так і не наводить.

Інший науковець, – С.І. Шевченко, пропонує розробити концепцію про посилення охорони публічного порядку в публічно доступних місцях шляхом проведення заходів щодо поліпшення поліцейської діяльності в даній сфері, зміцнення авторитету патрульної поліції, підвищення ефективності її діяльності, покращення процесу взаємодії з дільничними інспекторами поліції, органами місцевого самоврядування та представниками громадськості [195]. Основну увагу, на думку вченого, необхідно приділити практичному навчанню працівників поліції шляхом проведення різного роду тренінгів для вдосконалення їх професійної майстерності. Ключовим фактором також є розробка методичних рекомендацій та програм навчання громадян, що входять до складу громадських формувань, які беруть участь у забезпеченні публічного порядку, шляхом їх практичного навчання в територіальних підрозділах Національної поліції та проходження спеціальних курсів на базі навчальних закладів зі специфічними умовами навчання МВС України [195]. С.І. Шевченко зазначає, що на законодавчому рівні слід передбачити можливість заохочень представників громадськості за активну участь у процесі забезпечення публічного порядку, надання необхідної допомоги з боку органів місцевого самоврядування та територіальних підрозділів Національної поліції [195].

В.О. Михайлов запропонував ряд ідей та рекомендацій з метою підвищення ефективності адміністративно-правового забезпечення законності та дисципліни в діяльності патрульної поліції. Його пропозиції включають наступні пункти: 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 [102, с.207-208].

О.М. Кройтор, досліджуючи адміністративно-правовий статус патрульної поліції як суб'єкта профілактики правопорушень, у своїй дисертації обґрунтовує, що функції, передбачені у розділі III Положення про Департамент патрульної поліції, не повною мірою відображають участь департаменту у формуванні державної політики у сфері охорони прав і свобод людини, інтересів суспільства і держави, протидії злочинності, забезпечення публічної безпеки і порядку, а також в організації профілактики правопорушень. У зв'язку з цим вказаним вище науковцем запропоновано: пп. 41 п.1 розділу III Положення про Департамент патрульної поліції викласти у такій редакції: «узагальнює практику застосування законодавства України та вносить на розгляд Голові Національної поліції України пропозиції щодо його вдосконалення з питань, що належать до компетенції Департаменту, а також пропозиції щодо забезпечення формування державної політики у сфері охорони прав і свобод людини, інтересів суспільства і держави, протидії злочинності, забезпечення публічної безпеки і порядку», пп. 42 п. 1 розділу III цього Положення – у такій редакції: «розробляє проекти нормативно-правових актів та визначає позицію щодо проектів, розробниками яких є інші структурні підрозділи Національної поліції з питань, що належать до його компетенції», а також доповнити п. 1 розділу III цього Положення підпунктом такого змісту: «ініціює та проводить деліктологічні дослідження спільно з закладами вищої освіти зі специфічними умовами навчання та науково-дослідними установами

Міністерства внутрішніх справ України» [86, с.4]. Важливо також відзначити, що О.М. Кройтором з метою унормування процесу підготовки, виконання та контролю за виконанням місцевих і регіональних програм профілактики правопорушень, ініціаторами розроблення та співвиконавцями яких є підрозділи патрульної поліції доцільним є затвердження на рівні постанови Кабінету Міністрів України Порядку підготовки, реалізації та проведення моніторингу виконання регіональних і місцевих правоохоронних програм [86, с.6].

Варто в контексті представленої проблематики приділити увагу праці Р.Ю. Молчанова, яким 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. Для цього запропоновано 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 [105].

В.В. Бондаренко своє наукове дослідження присвятив проблемам професійної підготовленості працівників підрозділів патрульної поліції,

зокрема автором було запропоновано згрупувати проблеми професійної підготовленості правоохоронців у п'ять основних блоків. Перший блок стосується проблем професійної компетентності (теоретичної підготовленості). Ураховуючи публічність професійної діяльності працівників патрульної поліції, до теоретичної підготовленості правоохоронців висуваються підвищені вимоги. Теоретична підготовленість передбачає наявність сукупності загальних та професійних знань, які слід постійно оновлювати та поповнювати відповідно до змін законодавчої бази, досягнень науки, розвитку інформаційних ресурсів тощо. Другий блок – проблеми психологічної підготовленості працівників до службової діяльності. Результатом професійного навчання фахівців має бути сформована психологічна готовність до ефективного здійснення професійної діяльності. Третій блок – фізична підготовленість працівників патрульної поліції. Компонентами фізичної підготовленості є: достатній рівень розвитку основних фізичних якостей (сила, швидкість, спритність, гнучкість, витривалість); достатній рівень сформованості спеціальних умінь та навичок у застосуванні заходів поліцейського примусу. Четвертий блок становить тактична підготовленість працівників патрульної поліції, яку розглядають як сформованість спеціальних рухових умінь та навичок, спрямованих на забезпечення особистої безпеки під час виконання службових обов'язків, пов'язаних з контактом із правопорушником. П'ятий блок – проблеми стрілецької підготовленості [13]. У підсумку В.В. Бондаренко зазначає, що удосконалення системи професійного навчання працівників патрульної поліції вимагає розробки моделей підготовленості правоохоронців відповідно до визначених проблемних блоків та інтеграція їх в єдину педагогічну модель професійної готовності фахівця [13].

Таким чином, проведене наукове дослідження дає змогу констатувати, що законодавець та науковці досить багато уваги приділяють питанням безпеки дорожнього руху. Разом із тим, якщо законодавець досить поверхневу увагу приділяв покращенню діяльності патрульної поліції за

відповідним напрямом, то науковці у своїх міркуваннях намагались вдосконалити загальні засади діяльності Національної поліції взагалі та патрульної поліції, зокрема.

Тож ми, спираючись на аналіз наукових поглядів вчених та норм чинного законодавства, вважаємо, що найбільш перспективними напрямками удосконалення адміністративного законодавства, яке регулює діяльність патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, є наступні:

- розробка та прийняття підзаконного нормативного правового акту «Порядку взаємодії патрульної поліції з іншими суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху». У вказаному нормативно-правовому акті необхідно розробити чіткі та конкретні правила взаємодії патрульної поліції з іншими державними та недержавними установами та організаціями, які займаються забезпеченням безпеки дорожнього руху. Наприклад, встановлення процедур взаємодії з дорожніми службами, комунальними службами, екстреними службами тощо;

- вбачається доцільним розробити нову «Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2030 року». 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.

3.2. Зарубіжний досвід діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в державі та можливості його використання в Україні

Вирішення проблем у сфері діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в державі вимагає проведення комплексних наукових досліджень, присвячених вивченню позитивного зарубіжного досвіду у відповідній галузі. Адже вивчення зарубіжного досвіду, як відмічає І.Я. Кисельов, – це як сурогат експерименту, який у праві в чистому вигляді неможливий, він дає змогу виділити аспекти, які можуть бути адаптовані в процесі національної нормотворчості [164, с.98].

Тож, переходячи до розгляду досвіду конкретних держав, перш за все, варто виділити Сполучені Штати Америки. У Сполучених Штатах Америки відсутня уніфікована система поліції, відповідно, структура поліцейських підрозділів суттєво відрізняється в залежності від низки факторів (законодавство штату, розміри населеного пункту, наявність фінансових ресурсів тощо). В цілому функції патрулювання здійснюються на трьох рівнях: на рівні штату, на рівні округу та на рівні населеного пункту, при чому поліцейські служби різного рівня не підпорядковуються одна одній. У зв'язку з цим виникає питання розмежування повноважень щодо патрулювання, яке у більшості випадків вирішується наступним чином. На поліцію штату покладаються завдання щодо забезпечення безпеки на шосе

федерального та регіонального значення. У деяких штатах (наприклад, у Каліфорнії) юрисдикція поліції штату поширюється на всю територію штату, але на практиці основна увага усе ж приділяється саме патрулюванню зазначених об'єктів. У зв'язку з цим достатньо часто поліцейські підрозділи штатів носять назву «дорожній патруль» (наприклад, у штатах), хоча у більшості випадків на них покладаються й інші функції [152].

В контексті представленої проблематики відзначимо, що патрульна поліція США – це відділ поліції, який відповідає за забезпечення публічної безпеки та порядку на вулицях та громадських місцях. Саме патрульна поліція є першою, хто реагує на виклики громадян та пригоди, та забезпечують безпеку на дорогах. Вони виконують різноманітні завдання, від регулювання руху транспорту до розслідування кримінальних діянь та ведення попереджувальної роботи в громадах. Великі міста можуть мати спеціалізовані підрозділи патрульної поліції, такі як відділи дорожньої поліції або відділи надзвичайних ситуацій. У більш малих містах та округах патрульні поліцейські можуть виконувати більш широкий спектр завдань.

Д.Ф. Коул з Коннектикутського університету (США) проаналізував діяльність більше ніж 900 патрульних поліцейських США у процесі виконання ними своїх службових обов'язків. У результаті аналізу він наводить такі цифри: 1) у середньому за добу за час виконання своїх службових обов'язків патрульні поліцейські витрачають лише 3% свого робочого часу на злочини проти особи; 2) кожен патрульний витрачає до 15% свого робочого часу на розкриття злочинів, пов'язаних з власністю, розшуком злочинців, які їх скоїли, та інші пов'язані з цими злочинами дії; 3) на регулювання дорожнього руху у випадках ДТП та інших подій, спостереження за дорожнім рухом, перевірку водіїв та інші дії втрачається 9-11% всього робочого часу; 4) частина часу, яка витрачається патрульними поліцейськими США на допомогу потерпілим, тим, які заблукали, людям похилого віку, на пошуки загублених речей, пошуки зниклих тварин тощо, становить приблизно 12-13%; 5) весь інший час, тобто приблизно 60%,

витрачається на охорону публічного порядку, профілактику проявів тероризму, сепаратизму, екстремізму [205; 154].

Тож, для досвіду США щодо діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху характерними є наступні аспекти.

1) Розвинена система автоматизованого контролю швидкості. В багатьох містах США використовують системи електронного контролю швидкості, що дозволяють автоматично фотографувати автомобілі, що порушують правила швидкості. Ці системи допомагають зменшити кількість ДТП та порушень правил дорожнього руху.

2) 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.

3) 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.

4) Постійне підвищення кваліфікації патрульних поліцейських. Патрульні в США проходять регулярне навчання та підвищення кваліфікації з питань безпеки дорожнього руху та способів запобігання порушенням.

5) 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.

Окрім того, в США ведеться активна просвітницька робота з водіями та автомобільними організаціями для забезпечення безпеки дорожнього руху. Наприклад, проводяться кампанії з просвітництва, які нагадують водіям про

правила дорожнього руху, а також про небезпеки, пов'язані з порушенням цих правил. Не можна також не відмітити ефективну систему керування потоком транспорту та забезпечувати безпеку дорожнього руху. Наприклад, великі міста встановлюють світлофори, які працюють в залежності від інтенсивності руху.

Наступною країною, досвіду якої ми приділимо увагу – це Великобританія. Сучасна система поліцейських органів Великобританії включає поліцейські департаменти графств, транспортну поліцію, поліцію Північної Ірландії. Офіційні назви поліцейських органів: повноважна поліція в 51 місцевому відділенні на території Англії, Уельсу, Шотландії; королівська поліція Ольстера в Північній Ірландії; Лондонська поліція в столиці Великобританії. Статус поліцейської служби цивільний, службовці несуть службу у форменому або у цивільному одязі, але практично без зброї, окрім Ольстера. Усі поліцейські органи входять до системи МВС, проте для поліції Великобританії характерна і значна децентралізація. Міністерство здійснює управлінську діяльність через департаменти, зокрема: департамент поліції; департамент кримінальної політики; департамент кримінального правосуддя; департамент тюрем; департамент апробації і контролю за тими, хто відбув покарання; пожежний департамент; департамент імміграції і громадянства; департамент штатів особового складу і управління; департамент програм для населення і рівних можливостей [42, с.43]. Характерною особливістю британської поліцейської системи є також те, що всі працівники британської поліції (від констебля і вище) наділені відповідними правами в частині досудового розслідування кримінальних справ. Окремого органу чи посадової особи, спеціально призначених для виконання цієї функції, у британській поліції немає. Поряд із поліцією досудове розслідування мають право також вести по окремих категоріях справ співробітники королівської митної служби Великобританії [46, с.43].

Патрульна поліція Великобританії (англ. Police Patrol) забезпечує порядок і безпеку на вулицях країни, зокрема, контролює дорожній рух і

бореться з порушеннями правил дорожнього руху. До складу патрульної поліції входять озброєні поліцейські, які працюють в різних зонах міста, а також в сільських та пригородних районах. 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. Вони також співпрацюють з іншими відділами поліції та місцевими органами влади, щоб забезпечити ефективну діяльність.

Організація діяльності патрульної поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху базується на декількох основних принципах:

1. Ефективна система навчання та освіти громадян щодо правил дорожнього руху. Великобританія має широку мережу шкіл водіння, де проводяться курси навчання та підвищення кваліфікації для водіїв. Також в країні існує безкоштовна програма з навчання пішоходів та велосипедистів про безпеку на дорозі.

2. Система пеналізації за порушення правил дорожнього руху. Великобританія має сувору систему штрафів та санкцій за порушення правил дорожнього руху, включаючи позбавлення водійських прав та видачу пені за перевищення швидкості. Також в країні діє система «боді-камер», що збирає докази порушень правил дорожнього руху та дозволяє звільнити поліцейських від необхідності складати паперові протоколи.

3. Використання сучасних технологій для виявлення порушень правил дорожнього руху. Великобританія використовує камери спостереження,

радары та інші технології, що дозволяють виявляти порушення правил дорожнього руху та вживати необхідних заходів для їх запобігання.

Далі в контексті представленої проблематики варто звернути увагу на досвід такої країни, як Франція. Поліцейські функції у Франції виконують дві служби – Національна поліція Франції і Національна Жандармерія Франції. Поліція здійснює свої функції переважно в міській місцевості, а в сільській місцевості правоохоронні функції виконує переважно жандармерія. Розбудова сучасної структури поліцейської системи Франції характеризується шляхом своєрідної централізації, коли безпосереднє керівництво поліцейською діяльністю здійснюється в межах особливих ланок міністерства – департаментів або дирекцій, яким безпосередньо підпорядковуються і всі галузеві служби. Соціальна та сервісна функції поліції Франції покладені на Центральний директорат публічної безпеки, який займається патрулюванням, реагуванням на виклики, розслідуванням незначних злочинів, його чисельність становить приблизно 80% від чисельності всієї поліції, Центральний директорат прикордонної поліції, який разом із Генеральним податково-митним директоратом Міністерства бюджету Франції займається охороною кордону та боротьбою з нелегальною імміграцією, Центральний директорат підрозділів безпеки республіки, який складається з антипротестної поліції, дорожньої поліції та служби гірничого порятунку [110, с.112].

Патрульна поліція Франції забезпечує безпеку та порядок на вулицях та громадських місцях у всій країні. Вона включає близько 150 000 працівників, включаючи більш ніж 110 000 поліцейських та близько 35 000 цивільних працівників. Національна поліція Франції має велику кількість відділень, включаючи патрульні відділи, дорожні відділи, відділи з розшуку злочинців, відділи з боротьби з тероризмом, відділи з боротьби зі злочинністю в інтернеті та багато інших. Вони також працюють у співпраці з муніципальною поліцією та жандармерією. Основна роль патрульної поліції Франції полягає в забезпеченні безпеки громадян на вулицях та в

громадських місцях, запобіганні злочинності, боротьбі з наркоторгівлею та тероризмом, а також у виконанні інших завдань, пов'язаних із забезпеченням порядку та безпеки в країні.

Франція має досвід успішної роботи патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Деякі з позитивних моментів цього досвіду включають:

1. Ефективність. Патрульна поліція Франції має високий рівень ефективності в запобіганні порушень правил дорожнього руху та зменшенні кількості аварій. Її дії спрямовані на виявлення та припинення порушень, що допомагає збільшити безпеку на дорогах.

2. Професійність. Патрульна поліція Франції має високий рівень професіоналізму, досвіду та кваліфікації, що дозволяє їй виконувати свої обов'язки з високою якістю. Поліцейські отримують спеціальну підготовку, щоб ефективно працювати на дорогах та забезпечувати безпеку громадян.

3. Використання технологій. Патрульна поліція Франції використовує сучасні технології для виявлення порушень, збору даних та аналізу статистики. Це допомагає їм швидко та ефективно реагувати на ситуації на дорозі.

4. Співпраця з громадою. Патрульна поліція Франції працює в тісному співробітництві з громадою, організаціями та іншими правоохоронними органами, щоб забезпечити безпеку на дорогах. Це допомагає підтримувати довіру та співпрацю між поліцією та громадою.

5. Суворість за порушення. Патрульна поліція Франції застосовує суворі заходи для тих, хто порушує правила дорожнього руху, такі як штрафи, судові процеси та відбирання водійських прав. Це допомагає забезпечити дисципліну та дотримання правил дорожнього руху, а також зменшити кількість аварій на дорогах.

6. Взаємодія з іншими службами. Патрульна поліція Франції працює в тісному співробітництві з іншими службами, такими як пожежна охорона та

швидка допомога. Це дозволяє швидко та ефективно реагувати на небезпеку на дорозі та забезпечити максимальний рівень безпеки для громадян.

7. Профілактика. Патрульна поліція Франції активно займається профілактикою порушень правил дорожнього руху та проводить інформаційно-роз'яснювальну роботу з громадськістю. Це допомагає забезпечити свідоме ставлення до безпеки на дорогах та зменшити кількість порушень.

8. Спеціалізовані підрозділи. У патрульній поліції Франції є спеціалізовані підрозділи, які займаються певними аспектами безпеки дорожнього руху, такі як боротьба з п'яними водіями, контроль за вантажним транспортом тощо. Це дозволяє ефективніше виконувати завдання забезпечення безпеки на дорогах.

9. Політика держави. Франція має чітку політику забезпечення безпеки дорожнього руху, що сприяє успішній роботі патрульної поліції в цій сфері. Держава активно підтримує заходи з підвищення безпеки на дорогах та використання сучасних технологій для цього.

Окрім того, варто погодитись із точкою зору В.Г. Гриценка, який у своєму науковому дослідженні виділяє наступні інновації для України, які рекомендується запозичити із французької системи правоохоронних органів: 1) муніципальна поліція, яка б складалася з цивільних осіб – муніципальних службовців, фінансувалася з відповідних місцевих бюджетів та була підзвітною відповідним територіальним громадам; 2) судова поліція в Україні за зразком судової поліції (*police judiciaire*), яка функціонує у структурі Національної поліції Франції (*Police Nationale*); 3) створення в рамках МВС України окремої структури Національної поліції, яка б перебрала на себе ті функції забезпечення громадського порядку, які з об'єктивних причин не можуть бути узурповані муніципальною поліцією (*police administrative*); 4) підрозділи спеціального призначення в рамках Національної гвардії України та МВС за зразком спеціальних підрозділів Національної поліції Франції (*RAID* та *GIPN*) та Національної жандармерії

Франції (GIGN). Програми тренувань підрозділів спеціального призначення Національної гвардії України повинні бути адаптовані до програм тренування RAID, GIPN and GIGN з урахуванням особливостей українського клімату та географічних зон [30, с.187].

Наступна європейська держава, досвіду якої ми приділимо увагу, є Німеччина. Поліцейська система Федеративної Республіки Німеччина має довготривалу історію, великий досвід боротьби зі злочинністю й охорони громадського порядку, що мають тісні взаємозв'язки між собою. Усе це накладає відбиток на організацію підготовки кадрів для них, змушує враховувати усі здобутки минулого і сучасного дня, широко розвивати міжнародну кооперацію не лише в питаннях безпосередньо правоохоронної діяльності, а й навчання, стажування, обміну досвідом персоналу поліцейських служб та органів. Поліція Німеччини включає в себе: федеральні та земельні органи. Федеральні органи поліції Німеччини очолює міністерство внутрішніх справ. Воно має значно ширшу компетенцію ніж МВС України. Фактично контролює всі питання, пов'язані із внутрішньою безпекою в державі. Воно є багатофункціональним державним органом, який в поліцейській сфері довгий час залишається лише контролюючою інстанцією [177].

Патрульна поліція Німеччини (нім. Polizei) є однією з ключових складових системи забезпечення безпеки країни. Основна мета патрульної поліції полягає в забезпеченні порядку та безпеки громадян у різних сферах, включаючи дорожній рух. Організаційно патрульна поліція Німеччини складається з 16 федеральних земель, кожен з яких має власну поліцейську структуру. У кожній землі патрульна поліція діє в межах своєї відповідальності, яка обмежена територією землі. Однак, в разі потреби поліцейські можуть перетинати межі земель та діяти в інших регіонах.

Щодо діяльності патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху для Німеччини є характерні наступні аспекти:

1. Тісне співробітництво з громадськістю. Патрульна поліція Німеччини активно співпрацює з громадськістю та створює різноманітні програми та ініціативи. Відмітимо, що співробітництво з громадськістю є важливим пунктом в діяльності патрульної поліції багатьох країн, в тому числі Франції. Проте в Німеччині цей аспект ще більш акцентований, і є настільки важливим, що навіть ввели поняття «поліцейська спільнота» (Police Community) для підкреслення важливості співпраці з громадськістю. Патрульна поліція Німеччини регулярно проводить зустрічі з місцевими громадськими організаціями та жителями, а також створює можливості для громадської участі в процесі патрулювання.

2. Ефективна система навчання. Патрульна поліція Німеччини має добре організовану систему навчання, яка дозволяє поліцейським вдосконалювати свої знання та навички протягом всієї кар'єри. Зокрема, патрульні отримують навчання з техніки водіння, тактики та психології спілкування з громадянами. Крім того, вони також проходять регулярні перевірки на здатність до роботи зі стресом та інші медичні огляди.

3. Застосування новітніх технологій. Патрульна поліція Німеччини використовує різноманітні технології для забезпечення безпеки на дорозі. Наприклад, вони використовують автоматичні системи контролю швидкості, камери відеоспостереження, GPS-трекери та інші технології для контролю дорожнього руху та виявлення порушень.

4. Система адміністративних штрафів. В Німеччині існує досить ефективна система адміністративних штрафів за порушення правил дорожнього руху, яка регулюється Законом про дорожній рух. Штрафи за порушення різних правил дорожнього руху можуть бути високими, що допомагає підвищити відповідальність водіїв та зменшити кількість порушень.

5. Система професійної оцінки. Патрульна поліція Німеччини також має систему професійної оцінки, яка дозволяє оцінити рівень знань та

навичок поліцейських, їхню підготовку до виконання службових обов'язків та допомагає вдосконалювати професійні навички.

6. Модель «поліція-партнер». В Німеччині існує модель «поліція-партнер» (Police-Partner), яка полягає в тісному співробітництві між поліцією та громадськістю для забезпечення безпеки на дорозі. Ця модель передбачає не тільки співпрацю з місцевими організаціями, але й співробітництво з різними соціальними групами та населенням.

7. Розвиток культури безпеки на дорозі. Патрульна поліція Німеччини активно сприяє розвитку культури безпеки на дорозі в межах своєї діяльності. Вони проводять інформаційні кампанії, тренінги та лекції, спрямовані на підвищення рівня безпеки на дорозі, вчать правилам дорожнього руху та психології поведінки водіїв на дорозі. Важливою складовою цієї роботи є співпраця зі школами, коледжами та іншими навчальними закладами для виховання молоді з питань безпеки на дорозі та розвитку правильних звичок у поведінці на дорозі. Таким чином, поліція Німеччини докладася багато зусиль для створення культури безпеки на дорозі в країні.

І остання країна, досвіду якої ми приділимо увагу, – Польща. У вказаній країні до загальних завдань поліції належить: захист життя та здоров'я громадян, а також власності від протиправних посягань; охорона публічної безпеки та порядку, забезпечення спокою в публічних місцях та в засобах публічного транспорту і публічної комунікації, в дорожньому русі та на водних шляхах, призначених для повсякденного користування; ініціювання та організація попередження злочинів, незначних правопорушень та заходів протиправного характеру, а також взаємодія з органами державної влади, місцевого самоврядування та публічними організаціями із зазначеного питання; виявлення злочинів, незначних правопорушень, затримання правопорушників (Закон Польщі «Про поліцію» 1990 р.) [209; 77].

Патрульна поліція Польщі є ключовим органом забезпечення безпеки на дорогах країни. Вона виконує широкий спектр завдань, включаючи запобігання порушень правил дорожнього руху, реагування на аварії, забезпечення громадського порядку і боротьбу зі злочинністю на дорогах. Організаційна структура патрульної поліції Польщі має національний рівень, регіональні рівні та місцеві рівні. Національний рівень управління патрульною поліцією відповідає за розробку політики та координацію діяльності поліції на дорогах в цілому. Регіональні офіси патрульної поліції контролюють діяльність патрульних на території регіону, в той час як місцеві відділи патрульної поліції відповідають за безпеку на дорогах у своєму районі.

Патрульна поліція Польщі є однією з ключових служб в системі забезпечення правопорядку та безпеки громадян. Ця служба була створена в 2016 році з метою забезпечення безпеки громадян на дорогах, боротьби зі злочинністю, в тому числі зі злочинами, пов'язаними з дорожньо-транспортними пригодами, і захисту прав та інтересів громадян. Патрульна поліція Польщі має більше 12000 співробітників, які працюють у різних частинах країни. Вони наділені повноваженнями щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, запобігання злочинам, реагування на виклики громадян, контролю за додержанням законів та інших завдань.

Патрульна поліція Польщі 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.

У Польщі патрульна поліція має широкий арсенал засобів для виконання своїх завдань, включаючи радары для контролю швидкості, камери спостереження для виявлення порушень правил дорожнього руху, спеціальні автомобілі та мотоцикли для проведення патрулювання тощо. Крім того, патрульна поліція співпрацює з іншими службами, такими як медичні служби та рятувальні служби, для забезпечення безпеки на дорогах.

Патрульна поліція Польщі забезпечує безпеку на дорозі, дотримуючись принципів профілактики та дії в разі порушень. 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) запровадження системи виділення мотоциклістів; 3) активна співпраця з громадськістю – поліція Польщі розвиває співпрацю з громадськістю та активно залучає громадян до програм та заходів з безпеки на дорозі, щоб підвищити свідомість та відповідальність кожного учасника дорожнього руху; 4) 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.

Підбиваючи підсумок представленого підрозділу дисертаційного дослідження, слід узагальнити, що оскільки Україна при створенні Національної поліції користувалась позитивним досвідом провідних країн Європи та США, то система функціонування патрульної поліції нашої держави є досить подібною до окреслених вище держав. Разом із тим, така

подібність не виключає можливості використання наступного позитивного досвіду у вітчизняних реаліях:

- забезпечення ефективної співпраці патрульної поліції з громадськістю. Зокрема, добровільні формування досить часто допомагають патрульній поліції здійснювати контроль за дотриманням правил дорожнього руху. Окрім того, досить ефективно проявляє себе система «Neighborhood Watch», за якої «сусід приглядає за сусідом». Втім, застосування такого досвіду досить складно уявити в Україні через ментальні особливості українського народу;

- постійне проведення роз'яснювальної та просвітницької роботи патрульної поліції серед населення. При чому така робота має проводитись як серед підростаючого покоління, так і серед дорослих людей. Як показала практика таких країн, як: США, Великобританія та Німеччина, такий спосіб забезпечення безпеки дорожнього руху має важливе превентивне значення та значно знижує кількість інцидентів на дорогах;

- активне використання сучасних технологій у діяльності поліцейських. Зокрема, мається на увазі забезпечення української патрульної поліції у повному об'ємі всім необхідним обладнанням для фіксації правопорушень. Окрім того, необхідним є використання систем автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, що, в свою чергу, зменшить навантаження на патрульних;

- збільшити суму адміністративних штрафів, які можуть застосовуватись патрульними поліцейськими по відношенню до правопорушників. Зазначене також матиме важливе превентивне значення та, відповідно, зменшить навантаження на патрульних.

3.3. Шляхи удосконалення організаційних засад діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні

Вирішення у роботі патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні вимагає комплексного вдосконалення не лише правових, а й організаційних засад здійснення цим структурним підрозділом Національної поліції у відповідному напрямку. Термін «організаційні засади» є похідним від термінів «організація», «організовувати», «засади». В юридичній науці виділяють три основні випадки використання терміна «організація». По-перше, словом «організація» можуть називатися державні, громадські, самоврядні органи, утворені для виконання будь-яких функцій державного або громадського характеру. По-друге, термін «організація» може означати певну діяльність, що включає розподіл функцій, повноважень, обов'язків, налагодження сталих зв'язків, координацію тощо. Нарешті, організація – це явище, фактор, а відповідно, поняття і категорія, протилежні дезорганізації, невпорядкованості, невизначеності, хаосу [65, с.19]

Таким чином, організаційні засади діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні представляють собою низку заходів неправового (організаційного) характеру, які спрямовані на ефективне функціонування досліджуваного суб'єкта у відповідному напрямку. Тож, з метою вдосконалення організаційних засад діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні вбачається необхідним:

1) Вдосконалити систему кадрового забезпечення патрульної поліції. На думку С.М. Серьогіна та В.М. Сороко, кадрове забезпечення – це здійснювана в процесі управління діяльність, змістом якої є забезпечення органів, установ, їх підрозділів необхідним контингентом осіб, які відповідають певним вимогам, інформацією про них, а також впровадження

науково-обґрунтованих методів добору, розстановки, професійного навчання, підготовки та перепідготовки кадрів, стимулювання їхньої роботи, правового регулювання трудової діяльності та надання правового захисту працевлаштованим [51, с.179-180]. Д. Баранов та Н. Садова пишуть, «кадрове забезпечення – це комплекс дій, спрямованих на пошук, оцінювання та встановлення заздалегідь передбачених відносин з робочою силою як у самій компанії для подальшого просування кар'єрними сходами, так і поза її межами для нового найму тимчасових або постійних працівників. Метою кадрового забезпечення є досягнення залучення до роботи на усіх вільних економічних робочих місцях у країні працівників, здатних виконувати свої посадові обов'язки на рівні, що відповідає очікуванням роботодавців, тобто недопущення тимчасової чи тривалої нестачі кадрів в організаціях/підприємствах» [9, с.9; 44]. М.В. Мельничук відмічає, що кадрове забезпечення включає в себе дві складові. По-перше, це наявність у керівника об'єктів його управлінської діяльності, які допомагають підготуватись до прийняття та виконання управлінських рішень. По-друге, це самі люди, які здійснюють організацію, аналіз, контроль, координацію та інші дії, необхідні для досягнення певного результату у державному управлінні. Як підкреслює автор, кадри є суб'єктивним фактором, який суттєво впливає на ефективність управлінської діяльності. Матеріальне забезпечення не може замінити важливого фактору – наявність кадрів з високим рівнем професіоналізму та належними особистими якостями, які забезпечують динаміку та успішність управління. Без таких людей не може бути ефективного механізму державного управління, оскільки вони спрямовують вольові дії та переконання учасників процесу в напрямку досягнення поставленої мети [100, с.68].

Кадрове забезпечення, на переконання В.І. Фелика, характеризується низкою ознак, серед яких варто особливо відмітити такі: 1) це тривалий динамічний процес, який має неоднорідну структуру у часі; 2) забезпечення кадрами відбувається на постійній основі, починаючи з професійної

підготовки перед призначенням і закінчується після звільнення, що може бути пов'язане з призначенням пенсії або переведенням до іншого місця роботи; 3) основний етап забезпечення кадрами починається після призначення і здійснюється кадровими службами відповідної управлінської структури; 4) організація кадрового забезпечення в конкретній установі, підприємстві або організації регулюється законодавством, нормативно-правовими актами та локальними актами; 5) метою кадрового забезпечення є укомплектування підприємства, установи або організації кваліфікованими кадрами та постійна робота з ними, включаючи підвищення кваліфікації, перепідготовку, забезпечення службової або трудової дисципліни і т.д. [175, с.248].

Проблемі вдосконалення кадрового забезпечення поліції в Україні неодноразово приділялась увага різними науковцями. Так, до прикладу В.В. Сокурєнко у своїй науковій праці зробив наступні висновки щодо вдосконалення підвищення підготовки поліцейських та функціонування системи кадрового забезпечення загалом: 1) роботу з оптимізації освітнього процесу потрібно проводити з урахуванням передових національних і міжнародних стандартів; 2) у ЗВО зі специфічними умовами навчання для кожного рівня вищої освіти запровадити принцип спеціалізації; 3) доречною буде оптимізація навчальних програм підготовки фахівців, а саме скорочення дисциплін, які вивчаються у загальноосвітніх навчальних закладах або не відповідають сфері діяльності МВС України та НПУ, із одночасним збільшенням кількості дисциплін професійного спрямування; 4) розширити програму первинної підготовки шляхом зміни співвідношення практичної та теоретичної її складової на користь практичної підготовки; 5) продовжити практику залучення працівників практичних підрозділів НПУ до проведення навчальних занять з курсантами та слухачами у ВНЗ зі специфічними умовами навчання; 6) слід продовжувати системне застосування в освітньому процесі новітніх інформаційно-комунікаційних технологій, у тому числі технологій дистанційного навчання [162; 117].

К.С. Ізбаш у своїй науковій роботі дійшов до висновку, що покращення кадрового забезпечення органів і підрозділів Національної поліції України можливо досягти шляхом: удосконалення нормативно-правової бази з питань кадрового забезпечення у зазначеній сфері; послідовного та поступового вирішення стратегічних кадрових завдань; забезпечення прозорості відбору кадрів; формування кадрового резерву; залучення до професійної діяльності підготовлених фахівців; професійного розвитку персоналу; введення інституту професіоналізації керівників; запровадження системи соціального та психологічного захисту персоналу органів Національної поліції; дотримання вимог політичної нейтральності; врахування та мінімізації корупційних ризиків під час проходження служби в органах і підрозділах Національної поліції. Підводячи підсумок, зазначимо, що запропоновані нами пропозиції сприятимуть підвищенню ефективності управління підрозділами Національної поліції загалом [58, с.167].

А.В. Іваниця у своєму науковому дослідженні дійшов до висновку, що кадрова політика в органах поліції України повинна відбуватися в двох напрямках, що між собою взаємопов'язані. До першого напрямку віднесемо розроблення моделі спеціаліста відповідної поліцейської служби як еталону набору професійних стратифікаційних цінностей, таких як: знати, уміти, передбачати. До другого напрямку віднесемо розробку комплексу заходів, що передбачають собою наближення до цього еталону в процесах комплектування, проходження служби або навчання [56]. На думку вченого, пріоритетними напрямками кадрового забезпечення органів поліції України є: 1) створення системи прямих зв'язків центральних та місцевих органів виконавчої влади з відповідними органами, установами та навчальними закладами; 2) запровадження контрактної системи обміну педагогічними та науковими працівниками МВС; 3) запровадження в сфері кадрової політики в органах поліції України системи обміну необхідними виданнями, створення відповідного банку даних та інформаційної мережі; 4) участь фахівців у семінарах, конференціях, нарадах з питань кадрової політики в ОВС;

5) використання, відповідно до законодавства, різноманітних форм міжнародної допомоги [56].

М.В. Кочеров вказує, що підвищення якості кадрового забезпечення підрозділів поліції також залежить від рівня їх атестації, здійснення розстановки персоналу; стимулювання керівників усіх рівнів до використання нових управлінських практик; упровадження сучасних методів мотивації та збалансованої системи соціального захисту персоналу органів Національної поліції. Важливим аспектом кадрового забезпечення є діяльність кадрових працівників та підрозділів, а також керівників всіх рівнів [83, с.147]. Вказаний вище науковець дійшов до висновку, що кадрове забезпечення Національної поліції має відбуватися у двох напрямках, що пов'язані між собою. До першого віднесемо розроблення професіографічної характеристики професії поліцейського та здійснення відбору, комплектування посад, проходження служби та професійного навчання відповідно до вимог професії та посади. До другого, створення ефективної управлінської системи, здатної здійснювати кадрове забезпечення Національної поліції відповідно до її потреб. Так, важливою складовою якісного кадрового забезпечення органів Національної поліції кваліфікованим персоналом є добір професійно придатних працівників на основі об'єктивного оцінювання наявності необхідних компетенцій, належних професійно важливих якостей (ділових, морально-особистісних). У зв'язку з чим, при здійсненні відбору кадрів до органів поліції слід поширити компетентністний підхід, а саме враховувати вимоги професії до кандидатів на посаду поліцейського, такі вимоги мають бути диференційованими за параметрами придатності/непридатності та психологічної готовності/неготовності до службової діяльності [83, с.147].

Таким чином, вдосконалення кадрового забезпечення є важливим засобом підвищення ефективності функціонування патрульної поліції, зокрема щодо виконання завдань у сфері безпеки дорожнього руху. Покращення кадрового забезпечення патрульної поліції, як вбачається, має

здійснюватись шляхом: а) перегляду вимог, що ставляться до патрульних поліцейських, зокрема слід розширити останню критерієм наявності вищої освіти, а також наявністю базових знань англійської мови; б) розширити систему підготовки патрульних поліцейських, зокрема слід акцентувати увагу на її практичний бік, а також збільшити кількість практичних занять, тренінгів, ігор тощо; в) постійно вдосконалювати не тільки професійні знання патрульних, а й знання у сфері соціології, психології тощо. Адже саме патрульні найбільш активно співпрацюють із громадянами; г) розробити систему міжнародного співробітництва.

Наступним напрямком є матеріально-технічне забезпечення патрульної поліції. С.Ф. Покропивний пише, що матеріально-технічне забезпечення представляє собою процес забезпечення підприємств необхідними ресурсами для виробничого і невиробничого споживання. Це форма товарного обігу у сфері матеріального виробництва, і правильно налагоджена система матеріально-технічного забезпечення є важливим елементом наукової організації виробництва, який є запорукою безперебійного забезпечення підприємства всіма видами матеріальних ресурсів. 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 [50].

Здійснення ефективного матеріально-технічного забезпечення Національної поліції України з метою успішного виконання ними завдань неможливе без науково обґрунтованих заходів щодо розподілу і використання централізованих та децентралізованих фондів фінансових ресурсів, тобто порядку їх планування. Тому питання матеріально-технічного

забезпечення Національної поліції України вимагають обов'язкового врахування у Державному та місцевих бюджетах видатків на реалізацію завдань, визначених у Стратегії національної безпеки [107].

Тож, вдосконалення матеріально-технічного забезпечення діяльності патрульної поліції має важливе значення з точки зору «спрощення» роботи патрульних, а також підвищення ефективності реалізації ними своїх завдань у сфері контролю за дотриманням правил дорожнього руху. У даному контексті необхідним є: 1) надання поліцейським всього необхідного обладнання у повному обсязі, що може бути досягнуто шляхом закупівлі сучасних автомобілів, високоякісної комунікаційної техніки, засобів захисту тощо; 2) створення мережі відповідних інфраструктурних об'єктів, таких як диспетчерські центри, пункти відеоспостереження, швидкої медичної допомоги тощо; 3) розробка та впровадження сучасних технологічних рішень, які дозволять поліцейським швидко та ефективно реагувати на різноманітні правопорушення. Наприклад, використання системи автоматичного розпізнавання номерних знаків, відеоспостереження з аналізом поведінки тощо; 4) проведення регулярного технічного обслуговування та ремонту обладнання та поліцейських автомобілів.

Окремим напрямом вдосконалення організаційних засад діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні є покращення фінансового забезпечення патрульної поліції. Н.І. Карпишин вважає, що фінансове забезпечення – це система джерел фінансування, яку становлять кошти державного та місцевих бюджетів; кошти страхових фондів; кредити; власні кошти юридичних і фізичних осіб; добровільні внески; інші кошти [60, с.73; 15, с.41-42]. О.Ю. Шутєєва виокремлює вузький та широкий підходи при визначенні змісту досліджуваного поняття. Ключовими ознаками тлумачення сутності поняття «фінансове забезпечення» є: функція інвестування через фінансові форми; елемент фінансового механізму; основний метод фінансового впливу на соціально-економічний розвиток через систему фінансування; сукупність

економічних відносин (система фінансових відносин), що діють через сукупність форм і методів створення, мобілізації і використання фондів фінансових ресурсів; процес організації фінансування на основі відповідної системи фінансування; процес реалізації безперервного характеру відтворювальних процесів за рахунок власних та залучених фінансових ресурсів [199, с.120].

Таким чином, фінансове забезпечення діяльності Національної поліції України в адміністративно-правовому контексті можна визначити як процес розподілу бюджетних коштів, а також надходження та використання фінансових ресурсів з інших не заборонених законодавством джерел в обсягах, необхідних для оплати праці, медичного, санаторно-курортного, пенсійного, житлового та інших видів соціального забезпечення поліцейських або членів їх сімей у встановлених випадках [28, с.269].

Тож, з метою покращення фінансового забезпечення необхідно:

- а) збільшити бюджетне фінансування для покращення забезпечення патрульної служби матеріально-технічними засобами та збільшення чисельності поліцейських;
- в) впровадження ефективної системи управління фінансами, яка дозволить більш якісно розподіляти кошти та контролювати їх використання;
- г) залучення інвестицій для розвитку патрульної поліції, зокрема, для розширення матеріально-технічної бази та покращення умов роботи поліцейських;
- г) вдосконалення системи оплати праці поліцейських, що дозволить зберегти кваліфікованих спеціалістів та підвищити їх мотивацію до професійного зростання.

Варто погодитись із думкою, яку у своїй науковій праці висловив А.Г. Гончар. Науковцем було сформульовано дві групи завдань, які підвищать ефективність фінансування та матеріально-технічного забезпечення Національної поліції України. До першої групи завдань належать: виявлення прогалин (невідповідностей) у законодавчих, нормативно-правових та інструктивних актах у частині формулювань і характеристик стосовно фінансування та матеріально-технічного

забезпечення Національної поліції України; встановлення неузгодженостей та суперечностей у зазначених актах; усунення багатозначності тлумачення (різночитання) законодавчих, нормативно-правових й інструктивних положень, що повинні мати лише однозначне (безальтернативне) тлумачення та сприйняття; уточнення термінології у сфері фінансування і матеріально-технічного забезпечення Національної поліції України; упорядкування використаних синонімів й омонімів; вибір класифікаційних ознак для внесення їх у назви та визначення у сфері фінансування і матеріально-технічного забезпечення Національної поліції України; уніфікування (структуризація) назв і визначень, а також їхніх характеристик й описів; напрацювання рекомендацій із формування сучасних шляхів адміністративно-правового регулювання фінансування та матеріально-технічного забезпечення, їх документального оформлення із застосуванням удосконалених бланків й електронних систем [27, с.172]. Друга група завдань, підкреслює А.Г. Гончар, охоплює: надання учасникам процесу фінансування та матеріально-технічного забезпечення відомостей, що містять повну характеристику потреб; роз'яснення можливостей, яких набувають суб'єкти фінансування та матеріально-технічного забезпечення; систематизація і надання інформації про потреби у сфері фінансування та матеріально-технічного забезпечення; розроблення механізму фінансування і матеріально-технічного забезпечення з метою виявлення інтересів суб'єктів цих процесів; підготовка формалізованих вихідних відомостей під час укладання навчально-методичних посібників із фінансування та матеріально-технічного забезпечення Національної поліції України [27, с.172].

І останній напрямок, якому ми приділимо увагу – удосконалення системи розробки та прийняття управлінських рішень. А.Ф. Мельник, О.Ю. Оболенський, А. Ю. Васіна, Л. Ю. Гордієнко вказують, що в широкому значенні управлінське рішення розглядається як акт реалізації влади з вибором способу дій у конкретній ситуації, що становить основу процесу управління. Потреба у прийнятті рішення виникає у зв'язку із зовнішніми

обставинами і внутрішніми. Рішення є відповідною реакцією на внутрішні та зовнішні впливи. Вони спрямовані на вирішення проблем і максимальне наближення до заданої мети [40, с.112].

Є.В. Гармаш виділяє три взаємопов'язані аспекти управлінського рішення. По-перше, управлінське рішення – це вид діяльності, що проходить в керуючій системі і пов'язаний з підготовкою, знаходженням, вибором і прийняттям певних варіантних дій. В цьому аспекті управлінське рішення – вид роботи в апараті управління, певний етап процесу управління. По-друге, управлінське рішення – це варіант впливу керуючої системи на керовану та формула впливу. По-третє, управлінське рішення – це організаційно-правова діяльність керівника в керованій системі [24, с.53-54].

М.В. Джафарова сформулювала найзагальніші особливості управлінських рішень: а) управлінське рішення передбачає наявність можливих варіантів дій і вибору одного з них, згідно з об'єктивно існуючою обстановкою, інтересами та потребами; б) вибір та прийняття варіанта дій є результатом свідомої, розумово–психологічної діяльності; в) необхідність та основний зміст управлінського рішення визначаються метою і орієнтуються на її досягнення; г) управлінське рішення володіє активізуючою та організуючою силою [41, с.36]. Категорія «управлінське рішення», узагальнює вчена, охоплює декілька значень: 1) як вибір виду діяльності, пов'язаний з виробленням адекватної реакції організації на вплив якого-небудь чинника зовнішнього середовища; 2) як варіант впливу керівника на виконавця рішення (об'єкт управління) 3) як вид діяльності, що відбувається в управляючій підсистемі, і пов'язаний з підготовкою, знаходженням, вибором та прийняттям певних варіантів дій, відповідно до обставин, що існують, інтересів і потреб середовища; 4) як варіант впливу управляючої підсистеми на керовану; 5) як адміністративно-практична діяльність керівника в керованій системі (дії керівника нижчого рівня із виконання рішення (розпорядження) керівника вищого рівня [41, с.36].

Управлінське рішення має відповідати таким загальним вимогам [124, с.10]: наукова обґрунтованість (формування управлінського рішення з урахуванням умов перебігу відповідних процесів і явищ); кількісна та якісна визначеність (відображення результатів рішення залежно від його змісту в кількісних і якісних показниках); правомірність (відповідність рішення чинним правовим нормам); оптимальність (відповідність рішення критерію ефективності: досягнення максимального результату за найменших витрат ресурсів); своєчасність (вибір належного часу для прийняття рішення); комплексність (урахування економічного, психологічного, інформаційного й інших аспектів розробки та прийняття рішення); стислість і чіткість формулювання рішення; гнучкість (можливість коригування рішення) [124, с.10].

Тож, вдосконалення системи розробки та прийняття управлінських рішень дозволить більш оперативно вирішувати завдання, які стоять перед патрульними поліцейським. Вирішувати проблеми у даному напрямку слід шляхом: по-перше, здійснення активної аналітичної діяльності; по-друге, розвивати професійні компетентності. В даному контексті поліція може вдосконалювати професійну підготовку своїх співробітників, щоб вони були здатні приймати обґрунтовані, ефективні та швидкі управлінські рішення; по-третє, розробка системи критерії оцінки ефективності прийняття управлінських рішень.

Таким чином, саме за вказаними вище напрямками необхідно удосконалювати організаційні засади діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Втім, ефективність останніх напряму залежить від того, наскільки якісну роботу буде проводити законодавець у напрямку вдосконалення норм чинного законодавства у відповідній сфері.

Висновки до Розділу 3

Констатовано, що протягом останніх років законодавець зробив низку важливих кроків правового та організаційного характеру у напрямку покращення рівня безпеки дорожнього руху в нашій країні. Разом із тим, як спільний недолік вказаних вище стратегічних документів є те, що в них законодавець досить мало уваги приділив саме діяльності патрульної поліції. Зазначене, як вбачається, є суттєвим недоліком, оскільки саме вказаний структурний підрозділ Національної поліції України займає ключове місце в системі суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в нашій державі.

Доведено, що найбільш перспективними напрямками удосконалення адміністративного законодавства, яке регулює діяльність патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, є наступні:

- розробка та прийняття підзаконного нормативного правового акту «Порядку взаємодії патрульної поліції з іншими суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху». У вказаному нормативно-правовому акті необхідно розробити чіткі та конкретні правила взаємодії патрульної поліції з іншими державними та недержавними установами та організаціями, які займаються забезпеченням безпеки дорожнього руху. Наприклад, встановлення процедур взаємодії з дорожніми службами, комунальними службами, екстреними службами тощо;

- вбачається доцільним розробити нову «Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2030 року». 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.

Встановлено, що для досвіду США щодо діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху характерними є наступні аспекти:

- 1) розвинена система автоматизованого контролю швидкості. В багатьох містах США використовують системи електронного контролю швидкості, що дозволяють автоматично фотографувати автомобілі, що порушують правила швидкості. Ці системи допомагають зменшити кількість ДТП та порушень правил дорожнього руху;
- 2) 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;
- 3) 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;
- 4) постійне підвищення кваліфікації патрульних поліцейських. Патрульні в США проходять регулярне навчання та підвищення кваліфікації з питань безпеки дорожнього руху та способів запобігання порушенням;
- 5) 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.

Узагальнено, що оскільки Україна при створенні Національної поліції користувалась позитивним досвідом провідних країн Європи та США, то система функціонування патрульної поліції нашої держави є досить подібною до окреслених вище держав. Разом із тим, така подібність не виключає можливості використання наступного позитивного досвіду у вітчизняних реаліях:

- забезпечення ефективної співпраці патрульної поліції з громадськістю. Зокрема, добровільні формування досить часто допомагають патрульній поліції здійснювати контроль за дотриманням правил дорожнього руху. Окрім того, досить ефективно проявляє себе система «Neighborhood Watch», за якої «сусід приглядає за сусідом». Втім, застосування такого досвіду досить складно уявити в Україні через ментальні особливості українського народу;

- постійне проведення роз'яснювальної та просвітницької роботи патрульної поліції серед населення. При чому така робота має проводитись як серед підростаючого покоління, так і серед дорослих людей. Як показала практика таких країн, як: США, Великобританія та Німеччина, такий спосіб забезпечення безпеки дорожнього руху має важливе превентивне значення та значно знижує кількість інцидентів на дорогах;

- активне використання сучасних технологій у діяльності поліцейських. Зокрема, мається на увазі забезпечення української патрульної поліції у повному об'ємі всім необхідним обладнанням для фіксації правопорушень. Окрім того, необхідним є використання систем автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, що, в свою чергу, зменшить навантаження на патрульних;

- збільшити суму адміністративних штрафів, які можуть застосовуватись патрульними поліцейськими по відношенню до правопорушників. Зазначене також матиме важливе превентивне значення та, відповідно, зменшить навантаження на патрульних.

Доведено, що вдосконалення кадрового забезпечення є важливим засобом підвищення ефективності функціонування патрульної поліції, зокрема щодо виконання завдань у сфері безпеки дорожнього руху. Покращення кадрового забезпечення патрульної поліції, як вбачається, має здійснюватись шляхом: а) перегляду вимог, що ставляться до патрульних поліцейських, зокрема, слід розширити останню критерієм наявності вищої освіти, а також наявністю базових знань англійської мови; б) розширити систему підготовки патрульних поліцейських, зокрема, слід акцентувати увагу на її практичний бік, а також збільшити кількість практичних занять, тренінгів, ігор тощо; в) постійно вдосконалювати не тільки професійні знання патрульних, а й знання у сфері соціології, психології тощо. Адже саме патрульні найбільш активно співпрацюють із громадянами; г) розробити систему міжнародного співробітництва.

З'ясовано, що вдосконалення матеріально-технічного забезпечення діяльності патрульної поліції має важливе значення з точки зору «спрощення» роботи патрульних, а також підвищення ефективності реалізації ними своїх завдань у сфері контролю за дотриманням правил дорожнього руху. У даному контексті необхідним є: 1) надання поліцейським всього необхідного обладнання у повному обсязі, що може бути досягнуто шляхом закупівлі сучасних автомобілів, високоякісної комунікаційної техніки, засобів захисту тощо; 2) створення мережі відповідних інфраструктурних об'єктів, таких як диспетчерські центри, пункти відеоспостереження, швидкої медичної допомоги, тощо; 3) розробка та впровадження сучасних технологічних рішень, які дозволять поліцейським швидко та ефективно реагувати на різноманітні правопорушення. Наприклад, використання системи автоматичного розпізнавання номерних знаків,

відеоспостереження з аналізом поведінки тощо; 4) проведення регулярного технічного обслуговування та ремонту обладнання та поліцейських автомобілів.

З метою покращення фінансового забезпечення патрульної поліції запропоновано: а) збільшити бюджетне фінансування для покращення забезпечення патрульної служби матеріально-технічними засобами та збільшення чисельності поліцейських; в) впровадження ефективної системи управління фінансами, яка дозволить більш якісно розподіляти кошти та контролювати їх використання; г) залучення інвестицій для розвитку патрульної поліції, зокрема, для розширення матеріально-технічної бази та покращення умов роботи поліцейських; ґ) вдосконалення системи оплати праці поліцейських, що дозволить зберегти кваліфікованих спеціалістів та підвищити їх мотивацію до професійного зростання.

Констатовано, що вдосконалення системи розробки та прийняття управлінських рішень дозволить більш оперативно вирішувати завдання, які стоять перед патрульними поліцейським. Вирішувати проблеми у даному напрямку слід шляхом: по-перше, здійснення активної аналітичної діяльності; по-друге, розвивати професійні компетентності. В даному контексті поліція може вдосконалювати професійну підготовку своїх співробітників, щоб вони були здатні приймати обґрунтовані, ефективні та швидкі управлінські рішення; по-третє, розробка системи критерії оцінки ефективності прийняття управлінських рішень.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення та нове вирішення наукового завдання, яке полягає у тому, щоб спираючись на аналіз наукових поглядів вчених та норм чинного законодавства, визначити сутність та розкрити особливості адміністративно-правових засад діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, на основі чого розробити пропозиції та рекомендації щодо їх вдосконалення. У результаті дослідження сформульовано низку нових наукових висновків, основні з них такі:

1. Констатовано, що безпеку дорожнього руху варто тлумачити у статичному та динамічному аспектах. Так, відповідно до першого підходу безпека дорожнього руху – це стан, за якого відсутні небезпеки, коли ризики та загрози виникнення дорожньо-транспортних пригод мінімізовані або взагалі відсутні. Такий стан досягається шляхом реалізації певних технічних, організаційних та правових заходів, які спрямовані на забезпечення виконання правил дорожнього руху, а також інших владних приписів у досліджуваній сфері. Що ж стосується динамічного аспекту, то відповідно до нього безпека дорожнього руху – це сукупність комплексних дій та процесів, які реалізуються «в режимі реального часу», тобто тоді, коли водій та/або пішоходи безпосередньо перебувають на дорозі. Динамічна безпека включає в себе: 1) попередження про небезпеку: світлові сигнали, дорожні знаки, попереджувальні знаки на дорозі та інші, що, в свою чергу, допомагають водіям та пішоходам своєчасно реагувати на небезпеку; 2) реагування на небезпеку. Даний елемент безпеки дорожнього руху включає системи автоматичного гальмування, системи екстреної зупинки автомобіля, датчики втоми водіїв та інші; 3) управління автомобілями, що включає системи, які допомагають водіям управляти транспортним засобом безпечно; 4) безпосередня діяльність суб'єктів, які уповноважені забезпечувати безпеку

дорожнього руху та реалізують визначені нормами чинного законодавства заходи, які в тому числі включають адміністративний примус.

Узагальнено, що безпека дорожнього руху як об'єкт адміністративно-правового регулювання являє собою особливого роду суспільні відносини, які виникають між спеціально уповноваженими органами державної влади (в особі її посадових осіб), які відповідають за безпеку дорожнього руху, та учасниками дорожнього руху, які повинні дотримуватися встановлених чинним законодавством правил та норм безпеки. Ці відносини охоплюють велику кількість питань владного характеру, як-то: реєстрація транспортних засобів, видання водійських посвідчень, контроль за дотриманням правил дорожнього руху, розслідування дорожньо-транспортних пригод, накладання адміністративних санкцій за порушення правил дорожнього руху.

2. Під суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні запропоновано розуміти сукупність визначених нормами чинного законодавства органів державної влади (та їх посадових осіб), які володіють спеціальним набором суб'єктивних прав та юридичних обов'язків, що дають їм можливість реалізовувати свою діяльність у досліджуваній сфері суспільних відносин. Вказані суб'єкти складають певну систему, в якій кожен орган державної влади виконує власні, характерні тільки для нього, завдання та функції.

Наголошено, що різноманітність суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні обумовлює необхідність здійснення їх класифікації. Аналіз норм чинного законодавства дав змогу виокремити наступні їх види: 1) загальні суб'єкти, до компетенції яких відноситься: а) розробка та прийняття нормативно-правових актів, норми яких спрямовані на регулювання суспільних відносин у досліджуваній сфері; б) формування та реалізація державної політики у сфері забезпечення дорожнього руху; в) здійснення загального нагляду та контролю за дотриманням норм чинного законодавства. До вказаних суб'єктів віднесено: Верховну Раду України; Президента України, Кабінет Міністрів України (та підпорядковані йому

міністерства); 2) спеціальні суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху, які умовно можна поділити на дві великі групи: а) органи, що відповідають за забезпечення пасивної безпеки дорожнього руху (місцеві державні адміністрації, органи місцевого самоврядування, Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України, тощо); б) суб'єкти, що здійснюють безпосередню діяльність щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, серед останніх основним органом виступає Національна поліція України, зокрема такий її підрозділ, як патрульна поліція.

3. Констатовано, що система правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні складається із великої кількості нормативно-правових актів різної юридичної сили, кожен із яких спрямований на врегулювання різних аспектів даного проблемного питання. Окрім того, зауважено, що в системі відповідних джерел особливе місце відводиться підзаконним нормативно-правовим актам. Аналіз наведених вище нормативних джерел дав змогу обґрунтувати, що вагоме місце серед правових засад належить нормам адміністративного права. Зазначене обумовлюється тим, що за їх допомогою: визначається правовий статус суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, а також розкривається сутність та зміст їх діяльності за відповідним напрямом; закріплюються адміністративні форми та методи забезпечення безпеки дорожнього руху; окреслюються межі та напрямки діяльності патрульної поліції у відповідному напрямку.

4. З'ясовано, що патрульна поліція являє собою спеціалізований структурний підрозділ Національної поліції України, діяльність якого спрямована на забезпечення безпеки дорожнього руху, запобігання та припинення порушень правил дорожнього руху. А відтак, основною метою патрульної поліції є запобігання виникненню дорожньо-транспортних пригод, а відповідно і захист та збереження життя та здоров'я всіх учасників дорожнього руху. Для досягнення цих цілей патрульна поліція проводить профілактичну роботу, надає допомогу учасникам дорожнього руху,

здійснює контроль за дотриманням правил дорожнього руху, вживає заходів щодо припинення порушень та притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності.

5. Аргументовано, що до напрямків діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні найбільш доцільно віднести наступні: 1) організація безпечного та упорядкованого руху на дорогах, контроль за дотриманням Правил дорожнього руху; 2) запобігання дорожньо-транспортних пригод, виявлення та усунення причин, що призводять до їх виникнення; 3) притягнення до юридичної відповідальності порушників Правил дорожнього руху. Зокрема, протидія особливо небезпечним правопорушенням водіїв, які знаходяться у стані алкогольного, наркотичного чи токсичного сп'яніння; 4) контроль за дотриманням швидкісного режиму та інших правил дорожнього руху, в тому числі й щодо безпечного розміщення перевезення пасажирів, зокрема – дітей у транспортних засобах; 5) проведення рейдів та контрольних пунктів на дорогах, зокрема, для перевірки документів водіїв та технічного стану транспортних засобів; 6) надання допомоги постраждалим від дорожньо-транспортних пригод, в тому числі, надання першої допомоги та забезпечення безпеки на місці пригоди до прибуття інших служб; 8) попередження кримінальних правопорушень на дорогах та боротьба з такими явищами, як крадіжки автомобілів, їх частин або вантажу; 9) контроль за дотриманням правил дорожнього руху велосипедистами та пішоходами; 10) організація взаємодії з громадськістю та проведення просвітницької роботи з метою підвищення свідомості громадян у сфері дорожнього руху, а також взаємодія з представниками громадських організацій для вирішення проблем, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами та безпекою дорожнього руху взагалі.

Встановлено, що межі діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху являють собою певні законодавчі кордони, за які поліцейські не можуть виходити в процесі здійснення своєї діяльності за

відповідними напрямками. Відзначено, що ці межі обумовлюються: по-перше, наявністю чітко визначеної законодавчої бази для діяльності патрульної поліції; по-друге, компетенцією Національної поліції взагалі та патрульної поліції, зокрема.

6. Під адміністративно-правовими формами діяльності патрульної поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні запропоновано розуміти зовнішній вираз практичної діяльності даного структурного підрозділу Національної поліції, яка складається із системи різноманітних заходів, що в своїй сукупності спрямовані на досягнення мети – попередження та припинення порушень правил дорожнього руху, а відтак і захист законних прав, свобод та інтересів людини і громадянина. Серед відповідних форм виділено наступні: нормотворчу форму (видання адміністративних актів); правореалізаційну; контрольно-наглядову; та форму взаємодії.

Аргументовано, що адміністративно-правові методи діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні – це сукупність законодавчо визначених інструментів та засобів, які в своїй діяльності використовують спеціально уповноважені суб'єкти задля досягнення кінцевої мети відповідної діяльності.

7. Доведено, що ключовими особливостями діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану є наступні: 1) суттєво розширюються права патрульної поліції, зокрема щодо: а) отримання інформації на безоплатній основі від органів місцевого самоврядування, а також інших фізичних та/або юридичних осіб; б) патрульні наділяються правом на конвоювання осіб, зокрема військовополонених; в) поліцейські мають право отримувати безоплатну медичну допомогу не лише у закладах охорони здоров'я, які належать до системи МВС, а й у інших медичних закладах, незалежно від форм власності; 2) посилення контролю за дотриманням правил дорожнього руху. Патрульна поліція може здійснювати більш часті перевірки транспортних засобів, водіїв

та пасажирів на предмет дотримання ними правил дорожнього руху, а також норм чинного законодавства про правовий режим воєнного стану; 3) поліцейські мають право виконувати своє посадові обов'язки у цивільному одязі; 4) у разі застосування заходів адміністративного примусу поліцейські мають право використовувати так звані «підручні засоби». Однак, використання останніх є можливим лише у тому випадку, якщо порушник скоїв напад на поліцейського та/або чинив опір під час арешту; 5) поліцейські мають право використовувати інформацію з фото- та відеотехніки, навіть якщо вона належить третім особам; 6) на період дії воєнного стану: а) поліцейські не проходять атестацію; б) громадський контроль за їх діяльністю не здійснюється.

8. Доведено, що найбільш перспективними напрямками вдосконалення адміністративного законодавства, яке регулює діяльність патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, є наступні:

- розробка та прийняття підзаконного нормативно-правового акту «Порядку взаємодії патрульної поліції з іншими суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху». У вказаному нормативно-правовому акті необхідно розробити чіткі та конкретні правила взаємодії патрульної поліції з іншими державними та недержавними установами та організаціями, які займаються забезпеченням безпеки дорожнього руху. Наприклад, встановлення процедур взаємодії з дорожніми службами, комунальними службами, екстреними службами тощо;

- вбачається доцільним розробити нову «Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2030 року». 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

розпізнання номерних знаків, що дозволять збільшити ефективність роботи патрульної поліції. Окрім того, запропоновано 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, і 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.

9. Узагальнено, що оскільки Україна при створенні Національної поліції користувалась позитивним досвідом провідних країн Європи та США, то система функціонування патрульної поліції нашої держави є досить схожою до окреслених вище держав. Разом із тим, така схожість не виключає можливості використання наступного позитивного досвіду у вітчизняних реаліях:

- забезпечення ефективної співпраці патрульної поліції з громадськістю. Зокрема, добровільні формування досить часто допомагають патрульній поліції здійснювати контроль за дотриманням правил дорожнього руху. Окрім того, досить ефективно проявляє себе система «Neighborhood Watch», за якої «сусід приглядає за сусідом». Втім, застосування такого досвіду досить складно уявити в Україні через ментальні особливості українського народу;

- активне проведення роз'яснювальної та просвітницької роботи патрульної поліції серед населення. При чому така робота має проводитись як серед підростаючого покоління, так і серед дорослих людей. Як показала практика таких країн, як: США, Великобританії та Німеччини, такий спосіб

забезпечення безпеки дорожнього руху має важливе превентивне значення та значно знижує кількість інцидентів на дорогах;

- постійне використання сучасних технологій у діяльності поліцейських. Зокрема, мається на увазі забезпечення української патрульної поліції у повному об'ємі всім необхідним обладнанням для фіксації правопорушень. Окрім того, необхідним є розширення використання систем автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, що, в свою чергу, зменшить навантаження на патрульних;

- збільшити суму штрафів за порушення правил дорожнього руху. Зазначене також матиме важливе превентивне значення та, відповідно, зменшить навантаження на патрульних.

10. Аргументовано, що з метою вдосконалення організаційних засад діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні необхідним є: а) вдосконалення кадрового забезпечення патрульної поліції; б) підвищення рівня та якості фінансового та матеріально-технічного забезпечення діяльності патрульної поліції; в) вдосконалення системи розробки та прийняття управлінських рішень, що дозволить більш оперативно вирішувати завдання, які стоять перед патрульними поліцейським. Узагальнено, що саме за вказаними вище напрямками необхідно вдосконалювати організаційні засади діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Однак, при цьому підкреслено, що ефективність останніх напрямку залежить від того, наскільки якісну роботу буде проводити законодавець у напрямку вдосконалення норм чинного законодавства у відповідній сфері.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: монографія / Ю.С. Коллер, А.О. Собакарь. Київ: «МП Леся», 2015. 204 с.
2. Адміністративна відповідальність та провадження в справах про адміністративні правопорушення: навчальний посібник / О.В. Кузьменко, М.В. Плугатир, І.Д. Пастух та ін.; за заг. ред. О.В. Кузьменко. Київ: «Центр учбової літератури», 2016. 388 с.
3. Адміністративне право України: підручник. Загальна частина / В.Б. Авер'янов. Київ: Юридична думка, 2004. 584 с.
4. Алфьоров С.М., Ващенко С.В., Долгополова М.М., Купін А.П. Адміністративне право. Загальна частина: навчальний посібник. Київ: Центр учбової літератури, 2011. 216 с.
5. Бакаянова Н.М., Кубаєнко А.В., Свида О.Г. Організація діяльності Національної поліції України та оперативних підрозділів: навчально-методичний посібник (для здобувачів вищої освіти денної форми навчання). Одеса: Фенікс, 2020. 251 с.
6. Бандурка О.М. Управління в органах внутрішніх справ України: підручник. Харків: Ун-т внутр. справ, 1998. 480 с.
7. Барандич С. Правозастосування в сучасному вимірі юридичної науки. *Науковий часопис Національної академії прокуратури України*. 2014. № 4. С. 1–7.
8. Бараненко Д. Поняття та сутність нормотворчої діяльності центральних органів виконавчої влади. *Юридичний вісник*. 2020. № 6. URL: <http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/2031/2209>.
9. Баранов Д., Садова Н. Сучасні відділи кадрів та можливість їх інтеграції в HR-департаменти. *Праця і закон*. 2009. № 8. С. 8–11.

10. Батраченко О.В. Адміністративно-правові засади діяльності Національної поліції України щодо забезпечення публічної безпеки та порядку: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Суми, 2017. 218 с.
11. Белькова О.В. Правовий статус свідка в кримінальному процесі України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Харків, 2005. 223 с.
12. Білоус-Осінь Т.І. Структура адміністративно-правового статусу громадянина. *Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру (з нагоди 30-річчя проголошення незалежності України та 25-річчя прийняття Конституції України): матеріали Міжнар. наук.-практ. конф.: у 2 т. (м. Одеса, 21 трав. 2021 р.) / за заг. ред. С.В. Ківалова. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2021. Т. 2. С. 25–29.*
13. Бондаренко В.В. Професійна підготовленість як основа ефективної діяльності працівників підрозділів патрульної служби Національної поліції України. *Вісник Чернігівського національного педагогічного університету імені Т.Г. Шевченка*. 2016. Вип. 139. Т. 2. С. 287–290.
14. Боржецька Н.Л. Поняття «форма закінчення досудового розслідування». *Підприємництво, господарство і право*. 2014. № 10. С. 76–81.
15. Буздуган Я.М. Правові та організаційні основи фінансового забезпечення охорони здоров'я в Україні: дис ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2009. 229 с.
16. Бурбело Б.Ю., Головін А.П., Сасенко С.І. Безпека дорожнього руху: механізм адміністративно-правового регулювання взаємодії суб'єктів забезпечення: монографія. Київ, 2019. 216 с.
17. В умовах війни поліцейські отримали додаткові повноваження / LIGA ZAKON. 17.03.2022. URL: https://jurliga.ligazakon.net/news/210031_v-umovakh-vynipoltseysk-otrimali-dodatkovy-povnovazhennya

18. Васильєва В.А. Проблеми цивільно-правового регулювання відносин з надання посередницьких послуг: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.03. Івано-Франківськ, 2006. 408 с.
19. Ведерніков Ю.А., Папірна А.В. Теорія держави і права: навч. посіб. Київ: Знання, 2008. 333 с. (Вища освіта ХХІ століття).
20. Великий тлумачний словник сучасної української мови (з дод., допов. та CD) / уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. Київ; Ірпінь: ВТФ «Перун», 2009. 1736 с.
21. Величко В.М. Поняття міжнародно-правового регулювання праці(теоретичний аспект). 2014. № 1. С. 116–119.
22. Вороніна І.М. Аксиологічний аспект нормотворчої діяльності. *Юридичні науки: проблеми та перспективи*: матеріали ІІІ міжн. наук.-практ. конф. (м. Київ, 22–23 трав. 2015 р.). Херсон: Видавничий дім «Гельветика», 2015. С. 12–15.
23. Галаван З.С. Особливості правового регулювання праці слідчих ОВС як суб'єктів трудового права України: дис. ... канд юрид. наук: 12.00.05. Луганськ, 2009. 200 с.
24. Гармаш Є.В. Організаційно-правові основи підготовки, прийняття та виконання адміністративних рішень в митній службі України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ, 2010. 213 с.
25. Голосніченко Д.І. Теоретичні засади визначення владних повноважень на основі виявлення об'єктивно необхідних. *Вісник Львівського університету*. 2008. № 47. С. 76–82. (Серія «Юридична»).
26. Голосніченко І.П., Голосніченко Д.І. Теорія повноважень, їх легітимність та врахування потреб і інтересів при встановленні на законодавчому рівні. URL: http://afgp.kpi.ua/sites/default/files/11%20-%201_9_%20-%2025.pdf
27. Гончар А.Г. Адміністративно-правове регулювання фінансування і матеріально-технічного забезпечення Національної поліції України: дис. ... д-ра філософії: 081 – Право. Київ, 2021. 209 с.

28. Гончар А.Г. Принципи та стадії фінансування і матеріально-технічного забезпечення Національної поліції України. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2018. № 1. С. 265–276.

29. Горкава В. Адміністративна відповідальність у сфері дорожнього руху: теоретико-правові аспекти. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Серія: Юридичні науки. 2017. № 865. С. 190–197.

30. Гриценко В.Г. Зарубіжний досвід Франції щодо організації та функціонування правоохоронних органів і можливості його використання в Україні. *Право та інноваційне суспільство*. 2015. № 1. С. 185–189.

31. Гришанова Н. В умовах війни поліцейські отримали додаткові повноваження. URL: https://jurliga.ligazakon.net/news/210031_v-umovakh-vyni-poltseysk-otrimali-dodatkov-povnovazhennya

32. Грובה В.П. Парламентаризм Німеччини: Становлення, розвиток, історико-правовий досвід: дис ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Харків, 2005. 208 с.

33. Гуржій Т.О. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями механічних транспортних засобів правил керування: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2005. 242 с.

34. Гуржій Т.О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади: автореф. дис ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Дніпро, 2021. 40 с.

35. Гусаров С.М. Адміністративно-правові засади управлінської діяльності Державної автомобільної інспекції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2002. 19 с.

36. Гусаров С.М. Можливості впровадження в Україні ефективних сучасних зарубіжних моделей організації та діяльності органів поліції // *Police activity in Ukraine and European countries: modern standards and unification options* (Поліцейська діяльність в Україні та в європейських країнах: сучасні

стандарти та можливості для їх уніфікації): Collective monograph. Riga, Latvia: «Baltija Publishing», 2021. P. 32–56.

37. Демічева В.В. Правосвідомість як елемент правової системи в умовах демократичного суспільства: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Київ: Ін-т держави і права імені В.М. Корецького НАН України, 2007. 192 с.

38. Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В. Транспортне право України: навчальний посібник / за заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського. Київ: Юрінком Інтер, 2002. 416 с.

39. Державне будівництво і місцеве самоврядування в Україні: підручник для студентів вищих навчальних закладів / за ред. С.Г. Серьогіної. Харків: Право, 2005. 256 с.

40. Державне управління: навчальний посібник / А.Ф. Мельник, О.Ю. Оболенський, А.Ю. Васіна та ін.; за ред. А.Ф. Мельник. Київ: Знання-Прес, 2003. 343 с.

41. Джафарова М.В. Адміністративні процедури прийняття та реалізації управлінських рішень органів внутрішніх справ у відносинах з населенням: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2008. 196 с.

42. Діденко С.В. Адміністративно-правовий статус суб'єктів публічної адміністрації, які здійснюють адміністративно-правове забезпечення обігу та застосування зброї в Україні. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2015. № 3. С. 75–80.

43. Добробог Л.М. Принципи кодифікації законодавства: види та зміст. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція*. 2015. Вип. 14 (1). С. 19–21.

44. Долга Г.В. Кадрове забезпечення якості системи управління підприємством. *Приазовський економічний вісник*. 2018. Вип. 3 (08). С. 48–53.

45. Долгополова М.М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2003. 229 с.

46. Домброван Н.В. Моделі чергової частини органу поліції зарубіжних країн світу. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2018. № 4. Ч. 1. С. 41–45.
47. Домедична підготовка: підручник / А.В. Самодін, О.В. Чуприна, Т.П. Жилін та ін.; за заг. ред. В.В. Стеблюка. Харків: Право, 2020. 344 с.
48. Донченко О.І. Особливості правозастосування як форми реалізації норм права. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2014. Вип. 11 (1). С. 40–42.
49. Дронік Д.С. Завдання та функції патрульної поліції як структурного підрозділу Національної поліції України. *Аналітично-порівняльне правознавство*. 2021. № 3. С. 98–103.
50. Економіка підприємства / за ред. акад. С.Ф. Покропивного. 2-ге вид., перероб. та доп. Київ: КНЕУ, 2013. 402 с.
51. Енциклопедія державного управління: у 8 т. Т. 6: Державна служба / наук.-ред. колегія: С.М. Серьогін, В.М. Сороко та ін. Київ: НАДУ, 2011. 524 с.
52. Жила С.Ю. Правові та організаційні засади забезпечення громадської безпеки підрозділами національної поліції: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 2016. 222 с.
53. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. Астрахань: Юридическая литература, 1989. 322 с.
54. Загальна теорія держави і права: підручник для студентів юридичних спеціальностей вищих навчальних закладів / М.В. Цвік, В.Д. Ткаченко, Л.Л. Рогачова та ін.; за ред. М.В. Цвіка, В.Д. Ткаченка, О.В. Петришина. Харків: Право, 2002. 432 с.
55. Заяць О.Р. Адміністративно-правові засади протидії правопорушенням у фінансовій сфері: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Львів, 2017. 20 с.

56. Іваниця А.В. Завдання, напрями та принципи кадрової політики в органах поліції України. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2018. № 2. С. 47–52.

57. Івчук Ю.Ю. Теоретичні підходи до системи трудового права України в умовах ринкової економіки: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.05. Харків, 2004. 155 с.

58. Ізбаш К.С., Славінська І.В. Сучасний стан кадрового забезпечення персоналу органів і підрозділів національної поліції України. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 1. С. 165–168.

59. Каращенко А.С. Адміністративно-правове забезпечення прав і свобод громадян у сфері запобігання та протидії корупції у митних органах України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Ужгород, 2019. 242 с.

60. 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.

61. Кашканов А.А. Організація дорожнього руху: навчальний посібник. Вінниця: ВНТУ, 2017. 125 с.

62. Кикоть Г.В. Юридичні факти в системі правовідносин: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Київ, 2006. 198 с.

63. Кириченко С.О., Лобко М.М., Семененко В.М. Щодо питання правового режиму воєнного стану і стану війни. *Наука і оборона*. 2019. № 2. С. 9–16.

64. Ківалова Т.С. Зобов'язання відшкодування шкоди за цивільним законодавством України: теоретичні проблеми: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.03. Одеса, 2008. 458 с.

65. Коваль Л. Адміністративне право України: курс лекцій (загальна частина). Київ: Основи, 1994. 154 с.

66. Когут Я.М. Адміністративно-правове регулювання діяльності органів місцевої міліції: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Львів, 2008. 264 с.

67. Козар Д. Поняття та сутність безпеки дорожнього руху. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. Вип. 12. С. 176–180.
68. Колодій А. Права, свободи і обов'язки громадян в Україні: підручник. Київ: Правова єдність, 2008. 129 с.
69. Колодяжний М.Г. Система міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2021. № 2 (16). С. 279–293.
70. Коломієць О., Демченко Ю. Забезпечення безпеки поліцейських під час зупинення транспортного засобу. *Підприємство, господарство і право*. 2020. № 7. С. 153–157.
71. Коломоєць Т.О. Адміністративне право України: підручник. Вид. 2-ге, змін, і доп. / за заг. ред. Т.О. Коломоєць. Київ: Істина, 2012. 528 с.
72. Коломоєць Т., Доненко В., Гаджиєва Ш. Суб'єкт забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: пошук оптимальної моделі його визначення. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 8 (294). С. 163–169.
73. Коломоєць Т.О. Адміністративне право України. Академічний курс: підручник. Київ: Юрінком Інтер, 2011. 576 с.
74. Комзюк А.Т. Заходи адміністративного примусу в правоохоронній діяльності міліції: поняття, види та організаційно-правові питання реалізації: монографія / за заг. ред. О.М. Бандурки. Харків: Вид-во нац. ун-ту внутр. справ, 2002. 336 с.
75. Комзюк А.Т. Проблеми визначення і врегулювання основних положень провадження в справах про адміністративні проступки // *Moderní aspekty vědy: XII. Díl mezinárodní kolektivní monografie / Mezinárodní Ekonomický Institut s.r.o. Česká republika: Mezinárodní Ekonomický Institut s.r.o.*, 2021. Str. 271–285.
76. Комзюк А.Т., Липій Є.А. Відносини щодо забезпечення прав і свобод людини та громадянина як складова предмета адміністративного права.

Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ. 2020. № 90 (3). С. 144–153.

77. Комісаров С.А. Адміністративна діяльність Національної поліції України щодо запобігання проступкам у сфері публічного порядку в умовах АТО. *Правовий часопис Донбасу*. 2018. № 2. С. 66–71.

78. Конституційне право України: навчальний посібник / Н.К. Шаптала, Г.В. Задорожня. Дніпропетровськ: ТОВ «ЛізуновПрес», 2012. 472 с.

79. Конституційне право України: підручник для студентів вищих навчальних закладів / за ред. Ю.М. Тодики, В.С. Журавського. Київ: Видавничий Дім «Ін Юре», 2002. 544 с.

80. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр/conv#Text>

81. Копняк М.А. Організаційно-правові засади забезпечення незалежності суддів апеляційних судів України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. Львів, 2017. 215 с.

82. Котюк В.О. Теорія права: курс лекцій: навчальний посібник для юридичних факультетів вузів. Київ: Вентурі, 1996. 208 с.

83. Кочеров М.В. Шляхи удосконалення кадрового забезпечення Національної поліції в умовах реформ. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2018. № 2 (23). Т. 4. С. 145–148.

84. Кочеров М.М. Сучасна доктрина реформ в органах Національної поліції: напрями реалізації. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2019. № 1(26). Т. 2. С. 222–225. URL: http://www.law.stateandregions.zp.ua/archive/2_2020/39.pdf

85. Криворучко Л.С. Адміністративно-правові засади запровадження міжнародних стандартів у сфері забезпечення захисту прав людини: монографія. Харків: Харків. нац. ун-т внутр. справ, 2020. 427 с.

86. Кройтор О.М. Адміністративно-правовий статус патрульної поліції як суб'єкта профілактики правопорушень: дис. ... д-ра філософії: 081 – Право. Львів, 2023. 218 с.
87. Круглов О.М. Доказування і докази у справах про адміністративні правопорушення посадових осіб: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2003. 222 с.
88. Крушельницька О.В., Мельничук Д.П. Управління персоналом: навчальний посібник. Київ: «Кондор», 2003. 296 с.
89. Курусь Т.В. Співвідношення нормативної діяльності із суміжними правовими поняттями. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція*. 2013. № 6-3. Т. 1. С. 9–11.
90. Лапка О.Я. Соціально-правовий захист працівників міліції України (адміністративно-правовий аспект): дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2003. 244 с.
91. Литвин І.І. Адміністративно-правові відносини у сфері надання освітніх послуг: монографія. Харків: Панов А.М., 2016. 427 с.
92. Ліпкан В.А. Безпекознавство: навчальний посібник. Київ: Вид-во Європейського університету, 2003. 207 с.
93. Логінов О.В. Адміністративно-правове забезпечення інформаційної безпеки органів виконавчої влади: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2005. 2010 с.
94. Майоров В.В. До питання співвідношення понять «компетенція» та «повноваження» Національної поліції України. *Право та державне управління*. 2020. № 1. Т. 1. С. 85–89.
95. Мануїлова К.В. Поняття та характеристика джерела підвищеної небезпеки. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія Юриспруденція*. 2014. № 10-2. Т. 1. С. 160–163.

96. Марценишин Ю.І. Адміністративний нагляд структурними підрозділами Національної поліції України за перевезенням небезпечних вантажів: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Ірпінь, 2018. 19 с.

97. Мацюк А.Р. Трудовые правоотношения развитого социалистического общества. Киев: Наукова думка, 1984. 280 с.

98. Мельниченко А.М. Адміністративно-правові засади протидії організованій злочинності в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2021. 213 с.

99. Мельниченко О.І., Кішка С.П. Безпека дорожнього руху як об'єкт дослідження і постійного забезпечення. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія*. 2012. Вип. 10. С. 146–149.

100. Мельничук М.В. Адміністративно-правові засади управлінської діяльності керівників органів виконавчої влади: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2009. 197 с.

101. Мельничук С. Проблемні питання класифікації форм здійснення функцій держави. *Альманах сучасної науки і освіти*. 2015. № 11 (101). С. 58–60.

102. Михайлов В.О. Забезпечення законності та дисципліни в діяльності патрульної поліції: дис. ... д-ра філософії: 081 – Право. Дніпро, 2021. 298 с.

103. Михайлов Р.І. Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ. 2011. 21 с.

104. Моїсєєва А. Які повноваження надано поліцейським на час дії воєнного стану. *Закон і Бізнес*. URL: <https://zib.com.ua/ua/151773.html#:~:text=На%20час%20дії%20воєнного%20стану,осіб%20в%20ізоляторах%20тимчасового%20тримання>

105. Молчанов Р.Ю. Адміністративно-юрисдикційна діяльність патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпро, 2018. 197 с.

106. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / Д.С. Азаров, В.К. Гришук, А.В. Савченко та ін.; за заг. ред. О.М. Джужі, А.В. Савченка, В.В. Чернея. Київ: Юрінком Інтер, 2017. 1104 с.
107. Національна безпека України: стратегічні пріоритети та шляхи їх реалізації: матеріали «круглого столу» / за заг. ред. О. Литвиненка. Київ: НІСД, 2011. 64 с.
108. Нечипоренко А.О. Нормотворчість в Україні: поняття, види, напрями удосконалення: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Харків, 2015. 21 с.
109. Окунєв І.С. Загально-теоретичні засади правового статусу суб'єкта права: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Київ, 2009. 222 с.
110. Організація діяльності поліції зарубіжних країн: навчальний посібник / В.О. Зарасило, В.О. Басс, І.Р. Курилін, С.І. Братков. Київ: Акад. управління МВС, 2007. 250 с.
111. Основи методології та організації наукових досліджень: навчальний посібник для студентів, курсантів, аспірантів і ад'юнтів / за ред. А.Є. Конверського. Київ: Центр учбової літератури, 2010. 352 с.
112. Остапенко О.І., Люблін В.Д. Адміністративно-правові відносини в умовах адміністративної реформи в Україні: навчальний посібник. Львів: ЛДУВС, 2007. 119 с.
113. Панчишин А. Поняття, ознаки та структура категорії «правовий статус». *Часопис Київського університету права*. 2010. С. 95–98.
114. Парасюк В.М., Демків Р.Я., Когут В.М. Безпека дорожнього руху: навчальний посібник. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2022. 340 с.
115. Парханов Г.Р. Превентивна робота поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2018. Вип. 4. Т. 3. С. 39–43.
116. Пархоменко Н.М. Джерела права: теоретико-методологічні засади: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.01. Київ, 2009. 442 с.

117. Пашинська А.С. Тінін Д.Г. Актуальні шляхи вдосконалення системи підготовки та освіти поліцейських превентивної діяльності в умовах реформування. *Організаційно-правове забезпечення функціонування підрозділів превентивної діяльності*: матеріали регіонального круглого столу (ДДУВС, 04.06.2021). URL: <https://er.dduvs.in.ua/bitstream/123456789/8092/1/51.pdf>

118. Петришин О.В. Теорія держави і права: підручник для студ. юрид. вищ. навч. закл. / О.В. Петришин, С.П. Погребняк, В.С. Смородинський та ін.; за ред. О.В. Петришина. Харків: Право, 2014. 368 с.

119. Петрушенко В.Л. Філософський словник: терміни, персоналії, сентеції. Львів: «Магнолія 2006», 2011. 352 с.

120. Пилипів Р.М. Проблеми застосування поліцейських заходів під час нагляду за дорожнім рухом. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2017. № 2 (77). С. 81–88.

121. Плахотнюк Н.Г. Інститут президентства в Україні: конституційно-правовий аспект: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.02. Київ, 1999. 19 с.

122. Подоляка С.А. Поняття безпеки особи та особистої безпеки працівників прокуратури. *Наукові праці Міжрегіональної Академії управління персоналом. Юридичні науки*. 2015. № 1 (44). С. 90–93. URL: <http://journals.maup.com.ua/index.php/law/article/view/983>

123. Полянський А.О. Адміністративно-правові засади взаємодії судово-експертних установ з правоохоронними органами: монографія. Суми, 2021. 355 с.

124. Прийняття управлінських рішень: навчальний посібник / Ю.Є. Петруня, В.Б. Говоруха, Б.В. Літовченко та ін.; за ред. Ю.Є. Петруні. Київ: ЦУЛ, 2011. 216 с.

125. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>.

126. Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 № 2862-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15>

127. Про введення воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 24.02.2022 № 64/2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022/conv#Text>

128. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>

129. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.12.2020 № 1287. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-п/conv#Text>

130. Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції: Наказ Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства охорони здоров'я від 09.11.2015 № 1452/735 / ЛІГА: ЗАКОН. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/RE27858?an=1>.

131. 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>

132. 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>

133. 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>

134. Про затвердження Положення про патрульну службу МВС: Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 02.07.2015 № 796. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0777-15/conv#Text>

135. Про затвердження Порядку перевірки документів в осіб, огляду речей, транспортних засобів, багажу та вантажів, службових приміщень і житла громадян під час забезпечення заходів правового режиму воєнного стану: Постанова Кабінету Міністрів України від 29.12.2021 № 1456. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1456-2021-п#n8>

136. Про керування напідпитку. *Закон і бізнес*. 28.09–04.10.2019. URL: <https://zib.com.ua/ua/139350.html>.

137. Про місцеві державні адміністрації: Закон України від 09.04.1999 № 586-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/586-14/conv#Text>

138. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19/conv#Text>

139. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>

140. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12.05.2015 № 389-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19/conv#Text>

141. 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>

142. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p/conv#Text>

143. 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>

144. Прокопенко О., Комзюк М. Адміністративно-превентивні заходи забезпечення безпеки дорожнього руху національною поліцією України. Підприємство, господарство і право. 2021. № 4. С. 189–194.

145. Прокопенко О.Ю. Щодо визначення поняття «суб'єкт забезпечення правопорядку в регіоні». *Право і безпека*. 2016. № 1 (60). С. 58–63.

146. Пунда О.О. Використання даних, одержаних в результаті застосування науково-технічних засобів, для доказування в кримінальному процесі. Львів, 2001. 216 с.

147. Рабинович П.М. Основи загальної теорії права та держави: навчальний посібник. Київ: Атіка, 2001 176 с.

148. Резнік О.М. Адміністративно-правові засади діяльності правоохоронних органів із забезпечення фінансово-економічної безпеки України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Суми, 2019. 40 с.

149. Романова І.Д. Розуміння поняття правовідносин. *Новітні кримінально-правові дослідження*: зб. наук. праць / відп. ред. д-р юрид. наук, проф. О.В. Козаченко. Миколаїв: Іліон, 2017. С. 316–319.

150. Салманова О.Ю. Адміністративно-юрисдикційні акти Національної поліції України як особливий вид правових актів // *Police activity in Ukraine and European countries: modern standards and unification options* (Поліцейська діяльність в Україні та в європейських країнах: сучасні стандарти та можливості для їх уніфікації): Collective monograph. Riga, Latvia: «Baltija Publishing», 2021. Р. 342–367.

151. Салманова О.Ю., Комзюк А.Т. Адміністративна відповідальність за порушення правил зупинки, стоянки та паркування транспортних засобів. *Вісник ХНУВС*. 2021. № 3 (94). С. 150–161.

152. Сардюк А.М. Організації діяльності патрульних підрозділів поліції США та перспективи його застосування в Україні. *Науковий вісник*

Ужгородського національного університету. Серія ПРАВО. 2015. Вип. 35. Ч. II. Т. 2. С. 208–211. URL: https://dspace.univd.edu.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/911/dosvid_organizaciyi_diyal_nosti_patrul_n.pdf?sequence=2&isAllowed=y

153. Сердюк А.М. Поняття та елементи адміністративно-правового статусу патрульної поліції України. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Юридичні науки. 2016. Вип. 1. Т. 3. С. 76–80.*

154. Сіроштан Ю.В. Досвід превентивної діяльності патрульних служб поліції Великобританії, Канади, США та Франції як передумова протидії проявам сепаратизму та екстремізму. *Актуальні питання протидії злочинності в сучасних умовах: вітчизняний та зарубіжний досвід: матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Дніпро, 15 березня 2018 р.). Дніпро: ДДУВС, 2018. С. 323–327.*

155. Скакун О.Ф. Теорія держави і права (енциклопедичний курс): підручник; 2-ге вид., перероб. і доп. Харків: Еспада, 2009. 752 с.

156. Скакун О.Ф. Теорія права і держави: підручник. 3-те вид. Київ: Алерта; ЦУП, 2011. 524 с.

157. Скакун О.Ф. Теорія держави і права: підручник. Пер. з рос. Харків: Консум, 2001. 656 с.

158. Скакун О.Ф. Теорія права і держави: підручник. Київ: Алерта; КНУ; ЦУЛ, 2009. 520 с.

159. Скрипа Є. Забезпечення безпеки дорожнього руху як складова частина забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Підприємство, господарство і право. 2019. № 3. С. 174–178.*

160. Слинько Д. Правова форма діяльності держави як критерій класифікації юридичного процесу. *Национальный юридический журнал: теория и практика. 2016. № 6. Ч. 2. С. 16–20.*

161. Собакарь А. Правові та організаційні проблеми забезпечення безпечного стану дорожніх умов в Україні. *Вісник Академії управління МВС*. 2010. № 2 (14). С. 37–46.

162. Собакарь А., Михайлов В. Юридична відповідальність як засіб забезпечення законності та дисципліни в діяльності поліції. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2021. Спец. вип. № 2 (115). С. 278–284. URL: <https://er.dduvs.in.ua/handle/123456789/9125>

163. Сокурєнко В.В. Особливості професійного навчання працівників поліції в сучасних умовах: закордонний досвід та можливості його використання в Україні. *Особливості підготовки поліцейських в умовах реформування системи МВС України*: зб. матеріалів І міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 20 трав. 2016 р.) / МВС України, Департамент патрул. поліції України; Харків. нац. ун-т внутр. справ, каф. спец. фіз. підготовки. Харків: ХНУВС, 2016. С. 8–13.

164. Сорочишин М. Правове регулювання діяльності виробничих рад у Німеччині: досвід для України. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 3. С. 98–101.

165. Соціальна компетентність особистості в науковій літературі / В. Шахрай. *Соціальні виміри суспільства*: зб. наук. пр. Київ: ІС НАН України, 2008. Вип. 11. С. 352–362.

166. Стеценко С.Г. Адміністративне право України: навчальний посібник. Київ: Атіка, 2007. 624 с.

167. Сучасна правова енциклопедія / О.В. Зайчук, О.Д. Крупчан, В.С. Ковальський та ін.; за ред. О.В. Зайчука; НДІ приватного права і підприємництва; НАПрН України; НДІ інтелектуальної власності НАПрН України. 3-тє вид., переробл. і допов. Київ: Юрінком Інтер, 2018. 408 с.

168. Сучасний тлумачний словник української мови: 100 000 слів / за заг. ред. д-ра філол. наук, проф. В.В. Дубічинського. Харків: ВД «ШКОЛА», 2009. 1008 с.

169. Ташматов В.А. Надання домедичної допомоги поліцією України. *Протидія злочинності: проблеми практики та науково-методичне забезпечення*. 2017. С. 48–50. URL: <http://www.sulj.oduvs.od.ua/archive/2017/3/13.pdf>
170. Теорія держави та права: навчальний посібник / за заг. ред. С.Л. Лисенкова, В.В. Копейчикова. Київ: Юрінком Інтер, 2002. 368 с.
171. Тімашов В., Грицаєнко Я. Адміністративно-правова відповідальність за порушення правил дорожнього руху. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 4. С. 186–191.
172. Тлумачний словник української мови / уклад. Т.В. Ковальова, Л.П. Коврига. Харків: Синтекс, 2005. 672 с.
173. Турбал А. Є., Шпиталенко Г.А. Особливості роботи Національної поліції України в умовах воєнного стану. *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття» (до 25-річчя Національного університету «Одеська юридична академія» та 175-річчя Одеської школи права: матеріали Міжнар.наук.-практ. конф.: у 2 т. (м. Одеса, 17 червня 2022 р.) / за заг. ред. С.В. Ківалова. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2022. Т. 2. С. 211–213.*
174. Удод М.В. Адміністративно-правове регулювання забезпечення пожежної безпеки в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Ірпінь, 2004. 209 с.
175. Фелик В.І. Адміністративно-правове забезпечення профілактичної діяльності Національної поліції України: монографія / за заг. ред. О.М. Музичука. Харків: Панов, 2016. 510 с.
176. Філософський енциклопедичний словник: енциклопедія / НАН України, Ін-т філософії ім. Г.С. Сковороди; гол. ред. В.І. Шинкарук. Київ: Абрис, 2002. 742 с.

177. Харчук Н.Р. Структура навчальних закладів по підготовці поліцейських кадрів у Баварії. *Вісник Національного авіаційного університету. Серія: Педагогіка. Психологія*. 2015. № 7. С. 130–134.

178. 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. Серія В: Економіка і право*. 2007. Вип. 1. С. 35–42.

179. Цельєв О.В. Міліція як інститут громадського суспільства: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Київ, 1998. 16 с.

180. Цивільний контроль за діяльністю міліції: організаційно-правові питання. Науково-практичний посібник / за заг. ред. М.І. Іншина, О.М. Музичука, Р.С. Веприцького. Харків: Вид-во Харківського нац. ун-ту внутр. справ, 2007. 206 с.

181. Чанцева А.О. Зарубіжний досвід діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в державі та можливості його використання в Україні. *Європейські перспективи*. 2023. № 1. С. 187–194.

182. Чанцева А.О. Особливості діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану. *Право UA*. 2022. № 4. С. 185–193.

183. Чанцева А. О. Поняття безпеки дорожнього руху як об'єкта адміністративно-правового регулювання. *Європейські перспективи*. 2022. № 2. С. 199–205.

184. Чанцева А.О. Поняття та зміст діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та особливості її адміністративно-правового статусу. *Європейські перспективи*. 2021. № 3. С. 209–217.

185. Чанцева А.О. Правові засади забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та місце серед них адміністративно-правових норм. *Концепція соціальної безпеки в Україні: тези доп. учасників наук.-практ. конф.*

(м. Харків, 6 лист. 2020 р.). С. 12–14. URL: https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_20201106/article/view/chantseva

186. Чанцева А.О. Система суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Людина, суспільство, держава: актуальні питання правового регулювання взаємодії*: тези доп. учасників. наук.-практ. конф. (м. Київ, 10 груд. 2020 р.). С. 74–76. URL: https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_20201210a/article/view/chantseva

187. Чанцева А.О. Удосконалення адміністративного законодавства, яке регулює діяльність патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Теоретичні питання юриспруденції і проблеми правозастосування: виклики XXI століття*: тези доп. учасників VI Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 30 черв. 2022 р.). С. 24–27. URL: https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_20220630/article/view/chantseva

188. Чанцева А.О. Шляхи удосконалення організаційних засад діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Право UA*. 2021. № 4. С. 197–204.

189. Червінчук А.В., Атаманенко Ю.Ю. Використання денних ходових вогнів в Україні: правова регламентація та адміністративна відповідальність. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2023. Т. 1. № 75. С. 299–304.

190. Червінчук А., Атаманенко Ю., Пилипенко Є., Рудюк О. Правові та технологічні аспекти реєстрації дорожньо-транспортних пригод із використанням безпілотних літальних апаратів: монографія / за заг. ред. проф. С.С. Вітвіцького. Київ: ВД Дакор, 2021. 192 с.

191. Чехович Т.В. Державна влада як інститут конституційного права України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.02. Київ, 2005. 218 с.

192. Чорномаз О.Б. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у сфері пасажирських перевезень на залізничному транспорті: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Львів. 2007. 219 с.

193. Шаравара І. Правова свідомість та правова культура в Україні: проблеми їх формування. *Національний юридичний журнал: теорія та практика*. 2015. № 1. С. 9–13.

194. Шевченко Е.О. Визначення поняття адміністративно-правових відносин з урахуванням пріоритетного значення та ролі в них суб'єкта адміністративного права (на прикладі адміністративного суду). *Форум права*. 2011. № 1. С. 1116–1122. URL: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/FP_index.htm_2011_1_180.pdf

195. Шевченко С.І. Адміністративно-правове регулювання поліцейської діяльності щодо забезпечення публічного порядку: автореф. дис. ... канд. юрид наук: 12.00.07. Дніпро, 2018. 22 с.

196. Шестак В.С. Механізм адміністративно-правового забезпечення реалізації культурної функції держави. *Форум права*. 2010. № 2. С. 578–585. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2010_2_94.

197. Шиканова А. Названо найчастіші причини ДТП в Україні: кількість аварій у 2021 році різко зросла / Офіційний веб-сайт «РБК-Україна». URL: <https://www.rbc.ua/ukr/styler/nazvany-samy-e-chastye-prichiny-dtp-ukraine-1627463985.html>

198. Штих Т.В. Правовий статус судів як суб'єктів трудового права України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.05. Харків, 2010. 184 с.

199. Шутєєва О.Ю. Теоретичні засади визначення сутності фінансового забезпечення функціонування ринку цінних паперів. *Фінансовий простір*. 2013. № 3. С. 118–122.

200. Юридична енциклопедія: в 6 т. / редкол.: Ю.С. Шемшученко (гол. редкол.) та ін. Київ: Українська енциклопедія, 1998. URL: <http://cyclop.com.ua/content/view/924/58/1/18/#38268>.

201. Юридична енциклопедія: в 6 т. / редкол.: Ю.С. Шемшученко (гол. редкол.) та ін. Київ: Українська енциклопедія, 2002. Т. 4: Н–П. 720 с.

202. Юридический научно-практический словарь-справочник: основные термины и понятия / авт.-сост. О.Ф. Скакун, Д.А. Бондаренко. Харьков: Эспада, 2007. 488 с.
203. Ярмиш О.Н., Серьогін В.О. Державне будівництво та місцеве самоврядування в Україні: підручник. Харків: Вид-во Національного ун-ту внутр. справ, 2002. 650 с.
204. Ярошенко О.М. Правовий статус сторін трудових правовідносин: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.05. Харків, 1999. 18 с.
205. Coul J. The Function and the Role of the Police Studies. *Academy of Criminal Justice*. Volume 17(2). Baden Wurtenberg, 1994. Pp. 12, 21.
206. Komziuk A., Velichko D., Goshovskyi V., Goshovska V., Klymenko O. The Rights of Surgeons while Working with HIV-Infected Patients in Ukraine. *Wiadomości Lekarskie*. 2019. № 2 (21). С. 279–283.
207. Komziuk A., Orlovskyi R., Orlovskyi B., Rodionova T. Contemporary forms and methods of counteracting narcotization of the youth. *Amazonia Investiga*. 2020. № 9 (28). P. 377–385 / (WOS: 201586960771270710).
208. Komziuk A., Polovnikov V., Khalymon S., Kopanchuk V. Social issues of the State Border Guard Service of Ukraine personnel management. *Amazonia Investiga*. 2020. № 9 (29). P. 395–406. <https://doi.org/10.34069/AI/2020.29.05.44>.
209. Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji. *Dziennik Ustaw*. 2007. № 43. Poz. 277.

ДОДАТКИ

ЗАТВЕРДЖУЮ

Декан факультету № 1
Харківського національного
університету внутрішніх справ,
доктор юридичних наук, професор,
заслужений юрист України

Олександр МУЗИЧУК

«20» січня 2023 р.

**АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ
ДИСЕРТАЦІЙНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ**

Комісія у складі:

заступник декана з навчально-методичної роботи факультету № 1 Харківського національного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, доцент **Владислав Невядовський** (голова);

завідувач кафедри адміністративного права та процесу факультету № 1 Харківського національного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор, заслужений працівник освіти України **Олена Салманова**;

професор кафедри адміністративного права та процесу факультету № 1 Харківського національного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор, заслужений діяч науки і техніки України **Анатолій Комзюк**;

склала цей акт про те, що результати дисертаційного дослідження Чанцевої Анни Олександрівни «Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» на здобуття ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право» (спеціалізація 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право), використовуються в освітньому процесі Харківського національного університету внутрішніх справ при викладанні навчальних дисциплін «Адміністративне право», «Адміністративний процес», «Судові та правоохоронні органи України», «Адміністративна діяльність поліції», «Управління органами та підрозділами поліції», «Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції» та інших дисциплін адміністративно-правового характеру. Внесені автором до зазначених лекційних матеріалів доповнення підготовлені на достатньому теоретичному та методичному рівні та ґрунтуються на результатах проведеного автором глибокого дослідження

чинного законодавства, практики забезпечення патрульною поліцією безпеки дорожнього руху в Україні, у зв'язку з чим можуть бути впроваджені в освітній процес Харківського національного університету внутрішніх справ.

Члени комісії:

Владислав НЕВЯДОВСЬКИЙ

Олена САЛМАНОВА

Анатолій КОМЗЮК

ЗАТВЕРДЖУЮ

Відповідальний секретар

Кримінологічної асоціації України

доктор юридичних наук, професор



Олексій ЛИТВИНОВ

« 01 » _____ 2023 р.

А К Т

про впровадження результатів дисертаційного дослідження Чанцевої Анни Олександрівни «Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» на здобуття ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право» (спеціалізація 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право) у наукову діяльність Кримінологічної асоціації України

Комісія у складі:

- 1. Ященко А. М.** – доктора юридичних наук, професора, члена Кримінологічної асоціації України.
- 2. Васильєва А. А.** – кандидата юридичних наук, доцента, члена Кримінологічної асоціації України.
- 3. Кондратова Д. Ю.** – кандидата юридичних наук, доцента, члена Кримінологічної асоціації України.

цим актом засвідчує, що результати дисертаційного дослідження Чанцевої Анни Олександрівни «Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» на здобуття ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право» (спеціалізація 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право) використовуються у наукових дослідженнях Кримінологічної асоціації України.

Зокрема при: 1) встановленні місця та особливостей правоохоронних органів у системі інших суб'єктів протидії кримінальним правопорушенням; 2) узагальненні форм та методів діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні; 3) удосконаленні інформаційного забезпечення діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні; 4) наданні консультативно-дорадчої допомоги щодо супроводження діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні; 5) розробці пропозицій та рекомендацій щодо удосконалення національного законодавства, яке регулює діяльність патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Впровадження результатів дисертаційного дослідження Чанцевої Анни Олександрівни «Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» на здобуття ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право» у наукову діяльність Кримінологічної асоціації України забезпечило розширення науково-методичного інструментарію експертно-кримінологічного дослідження нормативно-правових актів та їх проектів з питань правоохоронної діяльності.

Члени комісії:


_____ Андрій ЯЩЕНКО


_____ Андрій ВАСИЛЬЄВ


_____ Дмитро КОНДРАТОВ

« 17 » січня 2023 р.

ЗАТВЕРДЖУЮ

Директор Науково-дослідного
інституту публічної політики і
соціальних наук
доктор юридичних наук,
старший науковий співробітник

**М. В. Завальний**

2023 р.

АКТ

**про впровадження результатів дисертаційного дослідження
Чанцевої Анни Олександрівни «Адміністративно-правові засади
діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху
в Україні» на здобуття ступеня доктора філософії з галузі знань 08
«Право» за спеціальністю 081 «Право» у правотворчу діяльність
Науково-дослідного інституту публічної політики і соціальних наук**

Комісія у складі:

голова - директор Науково-дослідного інституту публічної політики і соціальних наук, доктор юридичних наук, старший науковий співробітник Завальний Михайло Володимирович;

члени комісії:

- заступник директора Науково-дослідного інституту публічної політики і соціальних наук, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник Голубов Артем Євгенович;
- вчений секретар Науково-дослідного інституту публічної політики і соціальних наук, доктор юридичних наук, доцент Кухарев Олександр Євгенович,

Повідомляємо спеціалізованій вченій раді, що результати дисертації Чанцевої Анни Олександрівни «Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» на здобуття ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право» (спеціалізація 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право) спрямовані на: визначення системи суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні; встановлення напрямків та меж діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні; розкриття адміністративно-правових форм та методів діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні; узагальнення особливостей діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в умовах

надзвичайного стану та інші використовуються Науково-дослідним інститутом публічної політики і соціальних наук під час розробки пропозицій та рекомендацій щодо удосконалення національного законодавства.

Пропозиції Чанцевої Анни Олександрівни щодо оптимізації системи суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, удосконалення взаємодії між ними взято за основу для підготовки відповідних пропозицій та зауважень до національного законодавства.

Результати дисертаційного дослідження Чанцевої Анни Олександрівни «Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» на здобуття ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право» (спеціалізація 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право) мають необхідний теоретичний рівень та практичну спрямованість, сприятимуть підвищенню якості національного законодавства.

Члени комісії:



А. Є. Голубов

О. Є. Кухарев

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Директор Національного наукового
центру «Інститут судових експертиз
ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса»
Міністерства юстиції України,
доктор юридичних наук, професор,
заслужений юрист України



Олександр КЛЮЄВ

19 січня 2023 року

А К Т

про впровадження результатів дисертаційного дослідження Чанцевої Анни Олександрівни «Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» на здобуття ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право» (спеціалізація 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право) у практичну діяльність Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Міністерства юстиції України

Комісія в складі:

1. Сімакової-Єфремян Елли Борисівни, заступника директора з наукової роботи Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Міністерства юстиції України (далі – ННЦ «ІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса»), доктора юридичних наук, професора, Заслуженого діяча науки і техніки України;
2. Полянського Антона Олександровича, завідувача лабораторії ННЦ «ІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса», доктора юридичних наук, доцента;
3. Хоши Вадима Віталійовича, завідувача відділу ННЦ «ІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса», кандидата юридичних наук, старшого дослідника

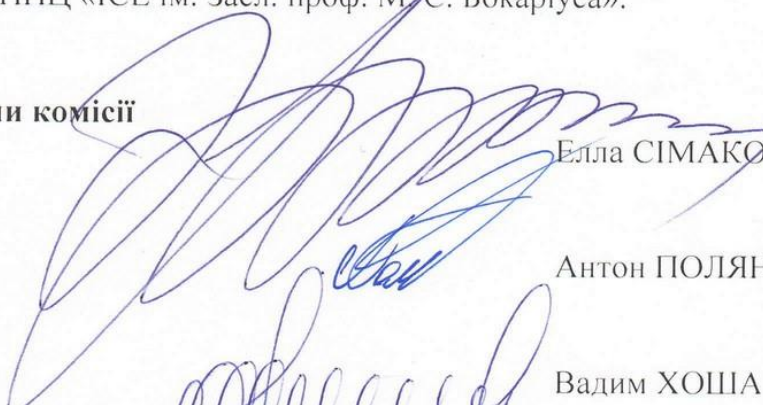
— цим актом засвідчує, що результати дисертаційного дослідження Чанцевої Анни Олександрівни «Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» на здобуття ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право» (спеціалізація 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право) використовуються у практичній діяльності ННЦ «ІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса».

Зокрема, під час підготовки дисертаційних досліджень здобувачами ННЦ «ІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» застосовуються положення щодо визначення напрямів вдосконалення законодавства, яке регулює забезпечення патрульною поліцією безпеки дорожнього руху в Україні; узагальнення зарубіжного досвіду забезпечення патрульною поліцією безпеки дорожнього руху під час окреслення можливостей його використання в Україні та визначення шляхів вдосконалення організаційних засад забезпечення патрульною поліцією безпеки дорожнього руху.

Впровадження результатів дисертаційного дослідження Чанцевої Анни Олександрівни «Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» у практичну діяльність ННЦ «ІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» забезпечило розширення науково-методичного інструментарію під час опрацювання освітньо-наукової програми наукової установи.

Результати дисертаційного дослідження Чанцевої Анни Олександрівни «Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» мають необхідний теоретичний рівень та практичну спрямованість, сприятимуть підвищенню якості освітньої діяльності ННЦ «ІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса».

Члени комісії



Елла СИМАНОВА-СФРЕМЯН



Антон ПОЛЯНСЬКИЙ



Вадим ХОША

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, у яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Чанцева А.О. Поняття та зміст діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та особливості її адміністративно-правового статусу. *Європейські перспективи*. 2021. № 3. С. 209–217. DOI: <https://doi.org/10.32782/EP.2021.3.31>

2. Чанцева А.О. Шляхи удосконалення організаційних засад діяльності патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Право UA*. 2021. № 4. С. 197–204. DOI: <https://doi.org/10.32782/LAW.UA.2021.4.29>

3. Чанцева А.О. Особливості діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану. *Право UA*. 2022. № 4. С. 185–193. DOI: <https://doi.org/10.32782/LAW.UA.2022.4.28>

4. Чанцева А.О. Поняття безпеки дорожнього руху як об'єкта адміністративно-правового регулювання. *Європейські перспективи*. 2022. № 2. С. 199–205. DOI: <https://doi.org/10.32782/EP.2022.2.30>

5. Чанцева А.О. Зарубіжний досвід діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в державі та можливості його використання в Україні. *Європейські перспективи*. 2023. № 1. С. 187–194. DOI: <https://doi.org/10.32782/EP.2023.1.28>

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

6. Чанцева А. О. Правові засади забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та місце серед них адміністративно-правових норм. *Концепція соціальної безпеки в Україні: тези доп. учасників наук.-практ. конф.*

(м. Харків, 6 лист. 2020 р.). С. 12–14. URL: https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_20201106/article/view/chantseva

7. Чанцева А.О. Система суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Людина, суспільство, держава: актуальні питання правового регулювання взаємодії*: тези доп. учасників. наук.-практ. конф. (м. Київ, 10 груд. 2020 р.). С. 74–76. URL: https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_20201210a/article/view/chantseva

8. Чанцева А.О. Удосконалення адміністративного законодавства, яке регулює діяльність патрульної поліції як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Теоретичні питання юриспруденції і проблеми правозастосування: виклики XXI століття*: тези доп. учасників VI Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 30 черв. 2022 р.). С. 24–27. URL: https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_20220630/article/view/chantseva