

## **МЕЖІ ДЕРЖАВНОГО НАГЛЯДУ (КОНТРОЛЮ) ЗА БЕЗПЕКОЮ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ**

**ГРИБАН Микола Миколайович - аспірант Харківського національного університету внутрішніх справ**

<https://orcid.org/0009-0002-8666-5275>

**УДК 351.74(477)**

**DOI: <https://doi.org/10.32782/ep.2024.1.30>**

---

*У статті наголошено на тому, що межі державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування виражено у напрямках та особливостях розвитку науки та техніки, зокрема нейротехнологій, штучного інтелекту та тих технологій, використання яких може тим чи іншим чином впливати на свідомість людини, обмеженнях у сфері охорони здоров'я з поширенням епідемій і пандемій, специфічних обмеженнях, передбачених правовим режимом воєнного стану, окремих подібних обмеженнях, що стосуються захисту від глобальної загрози тероризму, громадській думці, особливо поширених за допомогою сучасних соціальних мереж, культурних засадах існування суспільства, зокрема в адміністративній культурі, погодних факторах, адже в умовах несприятливої погоди відбувається значне ускладнення функціонування транспортної системи, положеннях вітчизняних нормативно-правових актів, компетенції суб'єктів нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.*

*Ключові слова: межі, автомобільний транспорт загального користування, державний нагляд, контроль.*

### **Постановка проблеми**

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

управління є динамічним та мінливим, що обумовлює актуальність пошуку меж, що на організаційно-управлінському, нормативно-правовому, світоглядному, культурному, морально-етичному рівні спрямовують управлінську діяльність. Управління являє собою процес зміни існуючого стану в суспільстві відповідно до поставленої мети або плану. Управління як організаційна функція досягається шляхом прийняття управлінських рішень та їх реалізації. Система управління безпекою – це постійний безперервний процес багатьох структурованих і пов'язаних дій у сфері безпеки, який забезпечує нормальний перебіг процесів і функціонування системи, таким чином досягаючи кращих економічних результатів [1, с.412].

### **Стан дослідження теми**

У вітчизняній науковій думці окремим проблемам державного нагляду (контролю) приділялась увага різними вченими-адміністративістами. Так, до цієї проблематики звертались В. Б. Авер'янов, О. Ф. Андрійко, О. М. Бандурка, К. Л. Бугайчук, С. М. Гусаров, С. В. Ківалов, Т. О. Коломоєць, А. Т. Комзюк, Л. В. Могілевський, О. А. Моргунов, О. М. Музичук, О. І. Остапенко, О. М. Резнік, О. Ю. Салманова, П. В. Синицький, В. В. Сокурєнко та інші науковці. Водночас, незважаючи на наявні наукові розробки, вчені поза своєю увагою залишили питання меж здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

**Мета і завдання дослідження**

Мета статті полягає в тому, щоб сформулювати уявлення про межі державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Для досягнення вказаної мети необхідно вирішити такі завдання: встановити сутність категорії «межі державного регулювання», проаналізувати окремі межі державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

**Наукова новизна дослідження** полягає в тому, що у статті розкрито принципово нове бачення меж державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування в контексті актуальних викликів сучасності

**Виклад основного матеріалу**

В. М. Кравчук вважає, що «межі державного регулювання визначаються свободою, невідчужуваними правами людини на свободу та життя; необхідністю дотримання загально-дозвільних принципів» [2, с.11].

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

Бельгійський науковець Т. Істасе зазначає, що останніми роками все більше уваги приділяється захисту розуму за допомогою прав людини. Занепокоєні швидким розвитком нейротехнологій, деякі вчені запропонували запровадити так звані «нейроправа»: тобто права людини, які спеціально спрямовані на захист свідомості людей від небажаного втручання нейротехнологій [3].

Також у світлі актуальної ситуації в сфері охорони здоров'я у світі варто зазначити, що межі нагляду (контролю) формуються у сучасному суспільстві з поширенням епідемій і пандемій. Спалах пандемії COVID-19 актуалізував багато біоетичних проблем, пов'язаних із медициною та правами людини. Зокрема, вони стосуються прав та

обов'язків не лише лікаря та пацієнта, а держави та громадянина, що виражається у необхідності вивчення рішень державних органів щодо обґрунтованості обмежень прав людини під час надзвичайної ситуації. Загалом поширення SARS-CoV-2 було проблемою для кожної держави щодо забезпечення захисту прав людини під час пандемії. На тлі поширення пандемії відбулося значне відступлення держав від зобов'язань щодо дотримання прав і свобод людини під час надзвичайного стану, визначених міжнародними документами. Важливу роль у сфері захисту прав людини в умовах пандемії COVID-19 відіграють такі міжнародні організації, як ООН, ВООЗ, ЮНЕСКО, ПРООН, Міжнародний Комітет Червоного Хреста, Рада Європи та інші [4, с. 3].

В умовах воєнного стану межі державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування багато в чому формуються специфічними обмеженнями, передбаченими даним правовим режимом, зокрема, як справедливо зазначають окремі вітчизняні дослідники, перед вітчизняними правознавцями та законодавцями постала необхідність пошуку нових або адаптації та вдосконалення вже існуючих в Україні чи інших державах механізмів належного захисту прав, свобод і законних інтересів громадян в умовах воєнного стану. Іншою ключовою метою в умовах воєнного стану, безперечно, було досягнення в результаті тісної взаємодії представників державної влади та українських вчених-юристів якісного компромісу між необхідністю захисту зазначених конституційних прав і свобод та обґрунтованою необхідністю ефективного захисту національної безпеки, у тому числі шляхом запровадження державою тимчасових обмежень вільного користування громадянами деякими своїми правами і свободами, такими як право на вільне пересування та безперешкодний виїзд за кордон, а також право на вільне поширення певних категорій інформації [5, с. 510-511]. Окремі подібні обмеження в інших країнах, що визначають межі нагляду (контролю), також стосуються захисту від глобальної загрози тероризму як

одного з найбільш важливих викликів, що постали перед людством.

В. І. Курило зазначає, що «межі державного регулювання, його зміст, мета і принципи перебувають у повній залежності від пануючих нині в нашому суспільстві економічних відносин, а також характеру соціально-політичного устрою» [6, с.71].

Існування економіки, переконаний професор Mohamed Rabie, має важливе значення для формування та підтримки суспільства. Жодне суспільство не може вижити без економіки, достатньо ефективної, щоб задовольнити принаймні основні потреби своїх членів. Кожна економіка існує з єдиною метою задоволення зростаючих потреб людей у міру зміни умов життя. Отже, економіка є складовою суспільства; і суспільство є рамкою, в якій функціонує економіка. Через цей зв'язок кожне суспільство має власну економіку, і кожна економіка відображає потреби та культурні атрибути суспільства, а також основні риси цивілізації, в якій воно живе [7].

В. О. Невядовський наголошує, що межі контролю за якістю вищої освіти виражено «у сформованих та визначених відповідно до предмету контролю сферах: 1) юридичних інститутах та механізмах контрольної діяльності, направленої на забезпечення дотримання вимог та стандартів якості вищої освіти; 2) широті повноважень суб'єктного складу контролю за якістю вищої освіти в Україні; 3) визначених та сформованих на основі законодавства адміністративних та інших формах та методах контролю за якістю вищої освіти» [8].

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

Не випадково Н. Wang та Z. Tang зазначають, що мережевий голос громадської думки

є розширенням реальної громадської думки у віртуальному просторі. Завдяки тому, що він забезпечує платформу зі швидким зворотним зв'язком, високою ємністю, високою свободою тощо, це робить поточні проблеми соціального управління складнішими, завдання більш терміновими, а середовище складніше контролювати. Тому вкрай необхідно інновувати соціальне управління. Хоча, інновуючи соціальне управління, необхідно повністю визнавати та підкреслювати цінність мережевого голосу громадської думки, що має бути врахований у процес соціального управління, що має велике значення для вдосконалення системи та механізму соціального управління та реалізації інновацій соціального управління [9, с. 902].

Водночас поряд інноваційними межами нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування варто пам'ятати про непорушні основи, сформовані багатьма поколіннями та втілені в культурних надбаннях. S. Dhanda визначає культуру як повну сукупність вірувань і соціальної поведінки. Це не лише джерело поведінки для суспільства, але й зв'язуюча сила, яка визначає та регулює індивідуальну та колективну поведінку. Глибинний погляд на культуру дозволяє поглянути ширше на індивідуальну та соціальну поведінку людей. Саме вона визначає бажану поведінку членів суспільства. Вона виражається через мову та мистецтво, філософію та релігію, освіту та науку, фільми та газети, радіо та телебачення, соціальні звички та звичаї, політичні та економічні інститути, промисловість та спорт. Адміністративна культура будь-якої країни є продуктом особливого соціального, культурного, економічного та політичного середовища, частиною якого вона є [10, с. 126].

Погодні фактори набувають особливо важливого значення у ході забезпечення безпеки на автомобільному транспорті загального користування, тому їх також можна розглядати як межі відповідного нагляду (контролю). Так, K. Dey, A. Mishra, M. Chowdhury зазначають, що несприятливі погодні умови для доріг, через які транспортні системи працюють значно нижче можливостей, можуть серйозно вплинути

на суспільство. Оскільки усунення погодних явищ на дорозі об'єктивно неможливо, транспортні агенції проводять профілактичні та реактивні заходи з технічного обслуговування, щоб мінімізувати несприятливий вплив і підтримувати дороги в оптимальному стані. У той час як реактивні заходи з технічного обслуговування проводяться для очищення доріг після виникнення екстремальних погодних явищ, проактивні дії мінімізують ці впливи заздалегідь. Однак успіх проактивної діяльності залежить виключно від наявності точної інформації про погоду. Традиційні методи прогнозування погоди на дорогах покладаються на державні метеорологічні служби, які не підходять для прогнозування погодних умов на дорозі на певному маршруті [11, с. 1107]. Одним із напрямків розвитку подібної проактивної діяльності може слугувати вдосконалення відповідного нагляду (контролю).

Варто зазначити, що межі нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування також встановлюються на законодавчому рівні. Зокрема, згідно з Законом України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» «виключно законами встановлюються: органи, уповноважені здійснювати державний нагляд (контроль) у сфері господарської діяльності; види господарської діяльності, які є предметом державного нагляду (контролю); повноваження органів державного нагляду (контролю) щодо зупинення виробництва (виготовлення) або реалізації продукції, виконання робіт, надання послуг; вичерпний перелік підстав для зупинення господарської діяльності; спосіб та форми здійснення заходів здійснення державного нагляду (контролю); санкції за порушення вимог законодавства і перелік порушень, які є підставою для видачі органом державного нагляду (контролю) припису, розпорядження або іншого розпорядчого документа» [12].

Також на нормативно-правовому рівні межі нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування розкриваються крізь призму завдань та функцій державного регулювання та контролю діяльності автомобільного

транспорт, перерахованих у Законі України «Про автомобільний транспорт», положення якого закріплюють, що «державне регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту спрямовані на: забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та підприємств, установ, організацій, інших юридичних та фізичних осіб – суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті незалежно від форм власності; забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту; розвиток та удосконалення нормативно-правової бази діяльності автомобільного транспорту; визначення загальних засад стратегічного розвитку, системи управління, реформування та регулювання автомобільного транспорту; визначення пріоритетних напрямів розвитку та шляхів оптимізації діяльності автомобільного транспорту; захист прав споживачів під час їх транспортного обслуговування; захист національного ринку транспортних послуг та суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту; створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту, обмеження монополізму та розвиток конкуренції; забезпечення зайнятості населення, підготовки спеціалістів і робочих кадрів, охорони праці; раціональне використання енергетичних та матеріальних ресурсів; охорону довкілля від шкідливого впливу автомобільного транспорту, проведення науково-технічної роботи, досліджень та розвиток системи статистики» [13].

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

Юридичний науково-практичний словник-довідник тлумачить компетенцію як «закріплену законом чи підзаконним актом сукупність владних повноважень органу влади (прав і обов'язків), юридичної відповідальності за неналежне їх виконання або їх перевищення та предмета відання (завдань і функцій)» [14].

А. Собакарь, аналізуючи компетенцію органів та підрозділів поліції, зазначає, що «працівники поліції здійснюють контроль за дотриманням швидкісного режиму та інших правил дорожнього руху, в тому числі й щодо безпечного розміщення перевезення пасажирів, зокрема – дітей у транспортних засобах. Так, поліцейські здійснюють контроль за дотриманням швидкісного режиму на дорогах за допомогою різних інструментів та засобів. Один з найбільш поширених засобів є встановлення радарів і лазерних вимірювачів швидкості на певних ділянках дороги. Останні автоматично фіксують швидкість транспортних засобів, що рухаються, і передають дані до бази даних, де поліція може перевірити їх та прийняти рішення щодо подальших дій» [15, с.39].

#### **Висновки**

Отже, межі державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування виражено у:

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

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

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

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

та навіть привернути увагу міжнародних партнерів;

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

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

- положеннях вітчизняних нормативно-правових актів, зокрема Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» від 05.04.2007 р. № 877-V, Закону України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 № 2344-III, Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження методик розроблення критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності та визначається періодичність проведення планових заходів державного нагляду (контролю), а також уніфікованих форм актів, що складаються за результатами проведення планових (позапланових) заходів державного нагляду (контролю)» від 10.05.2018 № 342.

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

#### **Література**

1. Zivkovic S., Palacic D. Comparative analysis of safety management in business organizations in Serbia and Croatia. In: 11th International Scientific Conference on Economic and Social Development (ESD) – Building Resilient Society. Zagreb, 17-18 December 2015. pp. 412-424.

2. Кравчук В. М. Взаємовідносини громадських організацій і держави в умовах формування громадянського суспільства в Україні (теоретико-правовий аспект): автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Київ, 2008. 20 с.

3. Istace T. Protecting the mental realm: What does human rights law bring to the table? *Netherlands Quarterly of Human Rights*. 2023. URL: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001098561000001>.

4. Ostrovska V. Chance to survive: The human right to life and health in the COVID-19 pandemic. *Medicine and Law*. 2021. № 40 (1). pp. 3-13.

5. Komziuk V. T., Zahumenna Y. O., Borko A. L., Bortnyk S. Promising directions for ensuring national security under martial law. *Lex Humana*. 2023. № 15(1). pp. 509–520.

6. Курило В. І. Адміністративні правовідносини у сільському господарстві України: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2007. 487 с.

7. Rabie Mohamed. Economy and Society. A Theory of Sociocultural and Economic Development. Palgrave Macmillan, 2016. URL: [https://www.researchgate.net/publication/304086270\\_Economy\\_and\\_Society](https://www.researchgate.net/publication/304086270_Economy_and_Society).

8. Невядовський В.О. Адміністративно-правові засади здійснення контролю за якістю вищої освіти в Україні: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Суми, 2021. 403 с.

9. Wang H., Tang Z. Value Analysis of Network Voice of the Public Opinions in Chinese Social Management Innovation. In: 9th International Conference on Public Administration. Cape Town, 31 October – 02 November 2013. Cape Town: Cape Peninsula University of Technology. pp. 902-907.

10. Dhanda S. Cultural Roots of Corruption: A Systematic Analysis of Causes, Consequences and Control of Corruption in India. In: 9th International Conference on Public Administration. Cape Town, 31 October – 02 November 2013. Cape Town: Cape Peninsula University of Technology. pp. 126-135.

11. Dey K., Mishra A., Chowdhury M. Potential of Intelligent Transportation Systems in Mitigating Adverse Weather Impacts on Road Mobility: A Review. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*. 2015. № 16 (3). pp. 1107-1119.

12. Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської ді-

яльності : Закон України від 05.04.2007 р. № 877-V. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/877-16#Text>.

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

14. Юридический научно-практический словарь-справочник: основные термины и понятия / авт.-сост. О.Ф. Скакун, Д.А. Бондаренко. Харьков: Эспада, 2007. 488 с.

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

#### **LIMITS OF STATE SUPERVISION (CONTROL) OVER SAFETY ON PUBLIC ROAD TRANSPORT**

The article emphasizes that the limits of state supervision (control) over the safety of public road transport are expressed in the directions and features of the development of science and technology, in particular neurotechnologies, artificial intelligence and those technologies, the use of which can in one way or another affect human consciousness, restrictions in the field of health care with the spread of epidemics and pandemics, specific restrictions provided by the legal regime of martial law, certain similar restrictions related to protection against the global threat of terrorism, public opinion, especially spread with the help of modern social networks, cultural foundations of society, in particular in the administrative culture, weather factors, because in adverse weather conditions there is a significant complication of the functioning of the transport system, the provisions of domestic legal acts, the competence of the subjects of supervision (control) for the safety of public road transport.

**Key words:** boundaries, public road transport, state supervision, control.