

5. Коваль Л.В. Адміністративне право України: курс лекцій (Загальна частина) / Л.В. Коваль – К.: Основи. – 1994. – С. 6.
6. Адміністративне право України: підручник / за заг. ред. О.М. Бандурки. – Харків: Вид-во Нац. ун-ту. внутр. справ, 2004. – 480 с.
7. Адміністративне право України: підручник / за ред. Ю.П. Битяка. – К.: Юрінком Інтер, 2005.– 544 с.
8. Коломоєць Т.О. Адміністративний примус у публічному праві України: теорія, досвід та практика реалізації: монографія / Т.О. Коломоєць. – Запоріжжя: Поліграф, 2004. – 404 с.
9. Авер'янов В. Предмет адміністративного права: нова доктринальна оцінка / В. Авер'янов // Право України. – 2004.– № 10. – С.27.
10. Колпаков В.К. Адміністративно-деліктний правовий феномен: монографія / В.К. Колпаков – К.: Юрінком Інтер, 2004. – 528 с.
11. Концепція розвитку системи надання адміністративних послуг органами виконавчої влади: Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 15.02.2006 // Офіційний вісник України. – № 7. – Ст. 376; Про адміністративні послуги: Закон України від 06.09.2012 // Голос України від 06.10.2012. – № 188.
12. Колпаков В.К. Предмет адміністративного права: сучасний вимір / В.К. Колпаков // Юридична Україна. – 2008. – № 3. – С. 33-38.

УДК 351.741: 351.811

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ФОРМ ДЕРЖАВНОГО КОНТРОЛЮ ЗА БЕЗПЕКОЮ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Собакарь А.О., д.ю.н., доцент

Донецький юридичний інститут Міністерства внутрішніх справ України

Здійснено аналіз організації державного контролю за безпекою дорожнього руху в Україні, визначено форми контролю на автомобільному транспорті, з'ясовано їх сутність та особливості застосування в сучасних умовах.

Ключові слова: державний контроль, форма, безпека, дорожній рух, характеристика.

Собакарь А.А. АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ФОРМ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ / Донецкий юридический институт Министерства внутренних дел Украины, Украина

Проведен аналіз організації державного контролю за безпекою дорожнього руху в Україні. Определены формы контроля на автомобильном транспорте, их сущность и особенности применения в современных условиях.

Ключевые слова: государственный контроль, форма, безопасность, дорожное движение, характеристика.

Sobakar' A.A. ADMINISTRATIVE AND LEGAL DESCRIPTION OF FORMS OF STATE CONTROL OVER THE TRAFFIC SAFETY / Donetsk legal institute of Ministry of internal affairs of Ukraine, Ukraine

The analysis of the of state control organization on the motor-car transport in Ukraine has been conducted. The forms of control on the motor-car transport, their essence and application regularities in modern conditions.

Low level of security passenger traffic caused significant drawbacks in preventive work and insufficient control over the implementation of the carriers transport legislation.

In order to prevent accidents in passenger transport, strengthening work to strengthen the discipline of transport drivers and increase the technical readiness of vehicles for transportation of people involved it is appropriate: stimulate of the process of merging firms of automotive industry by creating basic trucking companies.

This will significantly improve transport safety and quality of transport services by: monitoring of the technical condition of vehicles before leaving the line, conducting of shift and after ride and before ride medical inspection of drivers; maintenance and current repair of vehicles of the types and brands; storage of vehicles in between alternating time, conducting training, coaching, training and testing of drivers on health and safety. For normalization of this issue should develop Provisions on basic motor companies with transport safety; to increase the importance of operational prevention operations in the passenger transport by their conduct quarterly and approval Standard Provisions on the organization of preventive operations «Bus».

Key words: state control, form, safety, travelling motion, description.

Конкретними об'єктивованими проявами, що дозволяють вповні розкрити сутність і зміст державного контролю за безпекою дорожнього руху, є його форми. Останні виступають як активні елементи механізму державного контролю та головні інструменти контролюючих органів на автомобільному транспорті. Саме за допомогою різноманітних форм суб'єкти державного контролю здійснюють свою контрольну функцію в досліджуваній сфері.

Загальним питанням організації державного контролю в різних сферах суспільного життя присвячено багато праць як вітчизняних (В.Б. Авер'янов, О.Ф. Андрійко, В.М. Гаращук, О.В. Мелкадзе, Н.Р. Нижник, М.С. Студенікіна, О.В. Шоріна), так і зарубіжних вчених (Ж. Бребан, Б. Гурне, Х. Енсен, Г. Редфорд). У той же час доволі фрагментарно в сучасній правничій науці висвітлені питання організації державного контролю на автомобільному транспорті, не говорячи вже про форми його здійснення. Тому визначення переліку форм державного контролю за безпекою дорожнього руху, з'ясування їх сутності та особливостей застосування в сучасних умовах і буде безпосередньою метою цієї статті.

Отже, найбільш поширеними формами контролю в механізмі забезпечення безпеки дорожнього руху є перевірки та огляди. Підстави, межі та порядок їх застосування визначаються як законами, так і підзаконними нормативно-правовими актами. В основному вони застосовуються в діяльності спеціальних контролюючих суб'єктів, якими нині є ДАІ МВС України та Укртрансінспекція. Форми контролю за безпекою дорожнього руху, що використовуються в діяльності ДАІ, більш чітко виявляються залежно від того, на якому етапі діяльності підконтрольного об'єкта проводиться контроль. Відтак, вчені пропонують виділяти попередній, поточний (оперативний) та наступний контроль [1, 190].

«Попередній контроль, – слушно наголошує В.Б. Авер'янов, – виконує попереджувальну функцію, і зміст його полягає у виявленні та попередженні можливих негативних явищ, які можуть настати за наявності обставин, що вже існують і можуть негативно проявитися у майбутньому» [1, 439]. «Попередній контроль, – продовжує вчений, – є лише контролем щодо законності намірів, а не самих дій» [1, 439]. У цьому контексті прикладами форм попереднього контролю за безпекою дорожнього руху є: процедура ліцензування на автомобільному транспорті [2]; державна акредитація закладів, що займаються підготовкою, перепідготовкою та підвищенням кваліфікації водіїв, а також атестація його спеціалістів [3]; надання висновку реєстраційно-екзаменаційним підрозділом ДАІ щодо відповідності вимог навчального закладу, який має намір здійснювати підготовку водіїв за категоріями та отримати відповідну ліцензію; видача ДАІ дозволів на рух транспортних засобів з надгабаритними, великоваговими, небезпечними вантажами та в колоні тощо [4].

Попри вагому роль попереднього контролю в механізмі забезпечення безпеки дорожнього руху, реальна сутність контрольної діяльності виявляється при застосуванні поточного (оперативного) та наступного контролю. Саме на цих стадіях контролюючими суб'єктами застосовуються найбільш поширені форми контролю (перевірки, ревізії, огляди, інспектування тощо). Прикладами поточного (оперативного) контролю є, передусім, нагляд за дорожнім рухом підрозділами ДПС, контроль за технічним станом транспортних засобів, рейдові перевірки пасажирських перевізників тощо. Вважається, що саме поточний контроль дає більший ефект, ніж контроль попередній, і дозволяє проводити систематичну оцінку стану справ та їх корегування за допомогою цілеспрямованих заходів, які розробляються безпосередньо після виявлення певних відхилень або порушень [5, 139].

Саме під час нагляду за дорожнім рухом працівники ДПС мають право перевіряти в громадян за підозрою у вчиненні правопорушень документи, що посвідчують їхню особу, а також документи, необхідні для з'ясування питання щодо додержання правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху; зупиняти транспортні засоби в разі порушення ПДР, наявних ознак, які свідчать про їх технічну несправність, а також за наявності даних про те, що вони використовуються з

протиправною метою; оглядати транспортні засоби, перевіряти у водіїв документи на право користування і керування ними, дорожні (маршрутні) листи, наявність страхового поліса (сертифіката) про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, а в разі спільних з іншими службами ОВС заходів – відповідність вантажів, що перевозяться, товарно-транспортним та іншим документам; перевіряти транспортні засоби за базами даних автоматизованих інформаційно-пошукових систем Державтоінспекції МВС; проводити огляд особи на стан сп'яніння із застосуванням технічних засобів та приладів (у їх числі і засобів тест-контролю) тощо [6].

Попри значущість нагляду ДАІ за безпекою дорожнього руху, його дієвість наразі уповільнюється певними проблемами. Насамперед, ефективність здійснення нагляду ускладнюється змінами, що були внесені до Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС, якими передбачено, що розташування наряду (службового автомобіля) ДПС для здійснення профілактичних заходів у схемі маршруту патрулювання визначається виключно в місцях концентрації ДТП з урахуванням часу доби, інтенсивності руху та виду правопорушень, з причини яких стаються ДТП [7]. Тим самим значно звужуються можливості повноцінного здійснення ДАІ нагляду за дорожнім рухом, обмежуючи сферу впливу лише місцями концентрації ДТП. Інші ділянки вулично-шляхової мережі фактично лишаються поза межами профілактичних заходів. Таким чином ігноруються головні принципи контролю як комплексність та повнота його здійснення. Важливість розв'язання цієї проблеми пояснюється також високою латентністю адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. За оцінками експертів кількість таких деліктів допускається в 10-12 разів більше, ніж виявляється [8, 4]. Тому зазначений нагляд має бути комплексним, всебічним, охоплювати всю територію обслуговування певним підрозділом ДАІ.

Іншою проблемою й досі залишається недосконалість механізму використання працівниками ДАІ під час нагляду за дорожнім рухом технічних засобів. У результаті прийняття 24 вересня 2008 р. Закону України «Про... вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» ускладнилося правозастосування у зв'язку з уведенням до норм КУпАП нової та невизначеної термінології (автоматичний режим, спеціальні технічні засоби тощо); загострилися колізії, пов'язані із фіксуванням порушень ПДР технічними приладами [9, 7]. Варто хоча б згадати проблеми, що були нещодавно пов'язані з використанням у діяльності ДАІ приладу «Візор». Водночас міжнародний досвід переконливо доводить доцільність широкого використання технічних засобів під час нагляду за дорожнім рухом. Нині стаціонарні камери для контролю за швидкістю (ще) не використовуються в Україні, і щільність розміщення засобів для примусового дотримання правил вважається загалом низькою. Французький приклад довів, що всеохоплююча система камер контролю за швидкістю (головним чином на ділянках підвищеної небезпеки) може суттєво вплинути на збереження життя учасників дорожнього руху.

Невідповідність загального рівня оснащення підрозділів ДПС сучасними технічними засобами завданням нагляду за дорожнім рухом в умовах інтенсивних транспортних потоків не дозволяє ефективно здійснювати нагляд. Це пояснюється наступним:

- а) відсутність сучасних технічних засобів контролю і нагляду за рухом (насамперед, що працюють в автоматичному режимі) свідчить про те, що реально виявляється, припиняється і доказується лише незначна частка найбільш небезпечних порушень ПДР;
- б) недостатнє забезпечення підрозділів ДПС такими засобами не дозволяє скоротити контакти інспекторів з водіями транспортних засобів і різко зменшити тим самим вірогідність виникнення конфліктних ситуацій;
- в) неналежний рівень оснащення підрозділів ДАІ сучасними інформаційно-пошуковими системами, а співробітників ДПС засобами оперативного доступу до таких систем не дозволяє екстрено отримувати відомості про зареєстровані і зняті з обліку транспортні засоби, викрадені транспортні засоби, порушників ПДР та іншу необхідну інформацію. Це не дозволяє, зокрема, реалізувати принцип підвищеної адміністративної відповідальності за систематичне (неодноразове) порушення ПДР;

- г) практична відсутність у підрозділах ДПС сучасних вимірювальних приладів не дає можливості удосконалювати методики виявлення і припинення фактів керування транспортними засобами в стані сп'яніння.

Дієвими заходами щодо зниження рівня аварійності через несправності транспортних засобів є посилення технічного контролю ДАІ та правильне використання передбачених законодавством заходів адміністративного впливу. Особливо актуальним це питання стало після набуття чинності 13 серпня 2011 р. Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень» [10], яким відмінено обов'язковий державний технічний огляд для приватних авто. Дійсно, як свідчить опитування водіїв, у тій формі, у якій здійснювався техогляд останні роки, процедура зовсім не потрібна, оскільки, як вони вважають, реальної користі і реального техогляду майже не було. Іншої думки дотримуються експерти, мотивуючи тим, що техогляд, як би неякісно він не проводився, хоч якось дисциплінував водіїв і змушував їх стежити за станом свого авто. Тепер же все це залишиться без уваги і без контролю, оскільки виявитися це зможе лише у випадках виявлення таких порушень безпосередньо на дорозі представниками ДАІ або іншими уповноваженими особами. А поза такими випадковими виявленнями залишиться безліч порушень, що призведе до ще більшого зростання латентності проступків, пов'язаних із використанням технічно несправних транспортних засобів.

З іншої сторони, не зрозуміло, навіщо було відмінити проходження техогляду транспортних засобів, якщо тепер працівники ДАІ матимуть можливість у будь-який час ініціювати і самостійно здійснити такий огляд авто. У даному випадку законодавцеві слід було б чітко врегулювати порядок здійснення цього виду огляду працівниками ДАІ, оскільки чинне законодавство відповіді не дає. Навіть останні зміни в Закон України «Про міліцію» передбачають лише перевірку документації і зупинку транспортних засобів у конкретно передбачених випадках (зокрема в разі наявності ознак, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу). Проте передбачається лише зупинка, а не порядок здійснення відповідної перевірки технічного стану авто. Єдиним правильним шляхом розв'язання означеної проблеми є ухвалення Положення про державний контроль за технічним станом колісних транспортних засобів під час їх експлуатації, яким було б визначено організацію та порядок, принципи, форми та методи здійснення відповідного контролю, а також його суб'єктів та їх повноваження відносно здійснення перевірок технічного стану колісних транспортних засобів. При цьому в Положенні слід обов'язково закріпити поняття зазначеного контролю для правильного і єдиного трактування його сутності усіма учасниками правозастосовного процесу [11].

Важливою формою поточного контролю в досліджуваній сфері є щорічне проведення ДАІ оперативно-профілактичних заходів, особливо на автомобільному транспорті загального користування. Пояснюється це тим, що в результаті ринкових трансформацій, які активно відбувалися в середині 90-х років, на ринку автотранспортних послуг з'явилася значна кількість приватних перевізників, що не забезпечують дотримання елементарних умов безпеки пасажирських перевезень. Більшістю з них не здійснюються заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, добору кваліфікованих та професійних водіїв. Здійснення контролю за станом їх здоров'я, дотримання режиму праці і відпочинку, технічним станом транспортних засобів відповідно до вимог державних стандартів, проведення інструктажів, страхування пасажирів і транспортних засобів та вирішення інших питань, що стосуються забезпечення безпеки перевезень приватними перевізниками, практично не здійснюються або, якщо здійснюється, то формально. Договори суб'єктами підприємницької діяльності укладаються лише для участі в конкурсі на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, при цьому не виконують ліцензійні умови. Після отримання маршруту водії цих роботодавців не надають транспортні засоби для перевірки технічного стану перед виїздом на маршрут та не проходять медичні огляди на підприємствах, де уклали договори. Дані порушення мають місце майже у всіх перевізників, які експлуатують малу кількість транспортних засобів і не мають власної матеріально-технічної бази.

Пасажирські перевезення автобусами є одними з найнебезпечніших. Кількість постраждалих у ДТП з автобусами в розрахунку на питомі показники майже у два рази перевищує цей показник на вантажному автотранспорті й 1,6 разу – на легковому [12].

Аналіз основних причин аварійності на пасажирському транспорті свідчить, що зростання кількості ДТП з вини водіїв автобусів складається як внаслідок порушення правил дорожнього руху, так і за рахунок незадовільного технічного стану рухомого складу, значна частина якого морально та фізично застаріла. Але найголовне – це те, що пасажирські перевізники нехтують елементарними правилами забезпечення безпеки дорожнього руху. Як свідчить практика, часто на маршрути виходять транспортні засоби, що не пройшли технічний огляд, у тому числі кварталний, водії не проходять передрейсовий та післярейсовий контроль, і тому непоодинокі випадки керування автобусами в стані алкогольного сп'яніння. Водії транспортних засобів нехтують додержанням вимог ПДР, автомобілі переобладнуються без дозволу ДАІ, та заводів-виготовлювачів, встановлюється газобалонне обладнання, блокуються аварійні виходи, встановлюються багажники на даху, у салонах автобусів перевозяться канистри з паливом, запасні колеса, встановлюються додаткові сидіння для пасажирів, що негативно впливає на стійкість транспортного засобу та безпеку дорожнього руху [13].

За таких умов надзвичайно важливим є проведення ДАІ комплексної оперативно-профілактичної операції «Автобус». Наприклад, за час її проведення у 2011 році працівниками ДАІ було перевірено 37500 транспортних засобів, зафіксовано більше 27500 порушень, що складає 3/4 від усіх перевірених транспортних засобів. З них: зафіксовано експлуатацію 6000 технічно несправних автобусів, із яких 97 задіяні в перевезенні організованих груп дітей; водії 5000 автобусів ухилялися від певного маршруту руху; водіями 4000 транспортних засобів було порушено правила зупинки під час висадки пасажирів; 2700 водіїв автобусів перевищували встановлену швидкість руху; на 958 автобусів не було ліцензії або документів, що дозволяють надання послуг з перевезення; 565 – не пройшли техогляд; 237 водіїв не пройшли медогляд перед виходом у рейс [14].

Результати можуть бути ще більш вагомими, якщо б такі операції проводилися не раз на рік, а якомога частіше. Наприклад, у Німеччині, як превентивний захід, широко застосовується один раз на три місяці «тотальний» контроль за безпекою дорожнього руху на автобані. Суть його полягає в тому, що шляхом селекції підозрілі особи або автотранспортні засоби вилучаються з автобану та проходять контрольну перевірку за напрямками: керування транспортним засобом у стані алкогольного чи іншого сп'яніння, перевезення наркотичних засобів у транспорті, перевірка ідентифікаційних номерів вузлів та агрегатів на відповідність записам у реєстраційних документах, встановлення факту перебування транспортного засобу або водія в розшуку тощо. Усі підозрілі автотранспортні засоби поділяються на легкові та вантажні, для чого передбачаються різні пункти та групи контролю. Усього в операції задіється більше 150 поліцейських різних служб, поділених на групи по три особи в кожній. У разі встановлення факту порушення оформлення адміністративних матеріалів відбувається на місці [15].

Вищевикладене зайвий раз переконує в тому, що низький рівень забезпечення безпеки пасажирських перевезень викликаний суттєвими недоліками в профілактичній роботі та недостатнім контролем за виконанням перевізниками транспортного законодавства. З метою профілактики аварійності на пасажирському транспорті, посилення роботи щодо зміцнення транспортної дисципліни водіїв та підвищення технічної готовності транспортних засобів, які залучаються для перевезення людей, доцільним є: стимулювання процесу укрупнення підприємств автомобільної галузі шляхом створення базових автотранспортних підприємств. Це дозволить суттєво підвищити рівень безпеки перевезень та якість надання транспортних послуг за рахунок: здійснення контролю технічного стану транспортних засобів перед виїздом на лінію; проведення щозмінних передрейсових і післярейсових медичних оглядів водіїв; технічного обслуговування та поточного ремонту транспортних засобів відповідних типів та марок; зберігання транспортних засобів у міжзмінний час; проведення стажування, інструктажів, навчання та перевірки знань водіїв з питань охорони праці та безпеки руху. Для унормування цього питання доцільно розробити *Положення про базові автотранспортні підприємства з безпеки перевезень*; підвищення значущості оперативно-профілактичних операцій на пасажирському транспорті шляхом щоквартального їх проведення та ухвалення *Типового положення з організації проведення оперативно-профілактичної операції «Автобус»*.

На відміну від поточного (оперативного) контролю, який здійснюється впродовж усього періоду виконання завдання чи діяльності контрольованого об'єкта, за допомогою наступного контролю перевіряється факт виконання, доцільність та законність дій у цілому [1, 439-440].

Прикладом форми здійснення наступного контролю за безпекою дорожнього руху можна назвати контрольну перевірку підрозділами автомобільно-технічної інспекції ДАІ організацій (автогосподарств), що представляє собою повторну перевірку з тих питань, по яких при проведенні комплексного обстеження виявлені порушення або недоліки. Така перевірка проводиться за конкретними пунктами виданого припису ДАІ. У випадку ігнорування вимог припису ДАІ винні посадові особи притягуються до адміністративної відповідальності згідно з діючим законодавством (стаття 188²⁸ КУпАП).

Таким чином, необхідно констатувати, що сьогодні назріла об'єктивна потреба вдосконалення наявних форм державного контролю за безпекою дорожнього руху, оперативного ухвалення відповідних нормативно-правових актів, оскільки зволікання сприяє ускладненню ефективного здійснення згаданого контролю і, як наслідок, – зростанню правопорушень на автомобільному транспорті.

ЛІТЕРАТУРА

1. Виконавча влада і адміністративне право / за заг. ред. В.Б. Авер'янова. – К.: Ін-Юре, 2002. – 668 с.
2. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі) та Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі: наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва і М-ва транспорту України 18 грудня 2003 р. № 136/985 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: Комп'ютерна правова бібліотека «Ліга: Закон: Еліт» 8.1.1. описание електронного ресурса.
3. Постанова Кабінету Міністрів України від 20 травня 2009 р. № 490 «Про затвердження порядку державної акредитації закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та атестації їх спеціалістів» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>
4. Про Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ: постанова Кабінету Міністрів України від 14 квітня 1997 р. № 341 // Офіційний вісник України. – 1997. – число 16. – С. 52-63.
5. Державний контроль на автомобільному транспорті в Україні: монографія / Г.В. Галімшина, А.О. Собакарь. – Донецьк: ДЮІ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка, 2011. – 240 с.
6. Організація роботи дорожньо-патрульної служби Державної автомобільної інспекції: підручник / Лозовий В.М., Сірий О.В., Уздемир М.М., Собакарь А.О. та ін. – Донецьк: ДЮІ ЛДУВС, 2011. – 608 с.
7. Про затвердження змін до Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС: Наказ МВС України від 8 квітня 2011 р. № 131 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0552-11>
8. Макаров Д.В. Правовые и организационные вопросы применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.14 / Дмитрий Викторович Макаров. – М., 2004. – 186 с.
9. Колпаков В.К. Порушення правил дорожнього руху: колізійність новел і правове регулювання: монографія / В.К. Колпаков, О.К. Черновський, В.В. Гордєєв. – Чернівці: Чернівецький нац. ун-т, 2010. – 328 с.
10. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень: Закон України від 5 липня 2011 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3565-17>
11. Галімшина Г.В. Державний контроль за технічним станом транспортних засобів в Україні: поняття та сутність / А.О. Собакарь, Г.В. Галімшина // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності: зб. наук. праць. – Донецьк: ДЮІ, 2005. – № 3. – С. 126-135.

12. Собакарь А.О. Механізм забезпечення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом в Україні / А.О. Собакарь // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності: зб. наук. праць. – Донецьк: ДЮОІ, 2005. – № 1. – С. 100-108.
13. Про забезпечення безпеки пасажирських автоперевезень: Наказ МВС України від 18 грудня 2003 р. № 1572.
14. ГАИ за время проведения операции «Автобус-2011» зафиксировала 27500 нарушений [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.afp.com.ua/avtotema/GAI_za_vremya_provedeniya_operatsii_quotAvtobus-2011quot_zafiksirovala_27_500_narusheniya/
15. Salentyn Detlef. Verkehrskontrollen auf einen blick / von Detlef Salentyn. – MORAVIA Verlag, 1996. – 128 s.; Untersuchungen zur Verhinderung von Falschfahrten auf Autobahnen (Bundesanstalt für Straßenwesen Bereich Straßenverkehrstechnik). – Köln, 2003. – 123 s.

УДК 342.9: 351.711: 340.134 (4)

ВПЛИВ ФОРМИ ДЕРЖАВНОГО ПРАВЛІННЯ НА ЗМІСТ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ ДЕРЖАВНИХ ПОЛІТИЧНИХ ДІЯЧІВ НА ПРИКЛАДІ ЗАРУБІЖНОГО ЗАКОНОДАВСТВА

Армаш Н.О., к.ю.н., доцент

Класичний приватний університет

У даній статті аналізується досвід зарубіжних країн у сфері регулювання адміністративно-правового статусу державного політичного діяча. У результаті проведеного дослідження запропоновано імплементувати в чинне законодавство України позитивний досвід інших держав (Латвії, Болгарії, Франції тощо).

Ключові слова: державний політичний діяч, адміністративно-правовий статус, Конституція.

Армаш Н.А. ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ РЕГУЛИРОВАНИЯ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСА ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПОЛИТИЧЕСКИХ ДЕЯТЕЛЕЙ / Классический приватный университет, Украина

В данной статье анализируется опыт зарубежных стран в сфере регулирования административно-правового статуса государственного политического деятеля. В результате проведенного исследования предложено имплементировать в действующее законодательство Украины положительный опыт других государств (Латвии, Болгарии, Франции и т.д.).

Ключевые слова: государственный политический деятель, административно-правовой статус, Конституция.

Armash N.A. EFFECT FORM OF GOVERNMENT CONTENTS ON ADMINISTRATIVE LEGAL STATUS OF POLITICAL FIGURES ON THE EXAMPLE OF FOREIGN LAW / Classic privatnyy university, Ukraine

This paper analyzes the experience of foreign countries in the field of administrative regulation of the legal status of public political figure. Exploring the foreign experience of formation and functioning of public political positions in the public turn their attention to the system of the country that most fully realizes the distribution of state and political positions - the executive branch. Summarized results of the analysis of foreign laws boil down to the conclusion that a direct relationship of autonomy and influence public policy positions on the form of government. In particular, the presidential republics executive fully subordinated to the president, so we talk about real political content of posts of Cabinet members is difficult. Their status, even if the proclamation of the law of distribution of positions of public service administrative and political, more inclined to the classical state (administrative, customer) service.

In parliamentary republic government responsible only to Parliament and not to the president. In this form of government the government formed with members of parties that have a majority in parliament. Staying government in power lasts as long as it enjoys the support of a majority in parliament. In case of loss of confidence of most parliamentary government will inevitably be dismissed. In such countries the post of state politicians filled with real political and legal content. This is not about their political activities as politicians, public figures, and the elaboration of public policies and their application to implement it compulsory powers of the state.