

16. Кримінальний процесуальний кодекс України. Науково-практичний коментар / За заг. ред. проф. В.Г. Гончаренка, В.Т. Нора, М.С. Шумила. – К., 2012. – 1224 с., с. 580.
17. Кримінальний процесуальний кодекс України. Науково-практичний коментар : у 2 т. Т. 1 / О.М. Бандурка, Є.М. Блажівський, Є.П. Бурдоль та ін.; за заг. ред. В.Я. Тація, В.П. Пшонки, А.В. Портнова. – Х.: Право, 2012. – 768 с.
18. Про оперативно-розшукову діяльність : Закон України від 18.02.1992 № 2135-XII // Відомості Верховної Ради України від 02.06.1992. – К., 1992. – № 22. – Ст. 303.
19. Про телекомунікації : Закон України від 18.11.2003 № 1280-IV // Відомості Верховної Ради України від 19.03.2004. – К., 2004. – № 12. – Ст. 155.
20. Про моніторинг телекомунікацій : проект Закону від 07.08.2003 № 4042 // Офіційний сайт СБ України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.sbu.gov.ua/sbu/control/uk/publish/article?art_id=39051.
21. Захаров Є. Правові засади моніторингу телекомунікацій : громадські слухання проекту Закону України «Про моніторинг телекомунікацій» (м. Київ, 26.11.2003). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://khpg.org/index.php?id=1081253258>.
22. Інструкція про організацію проведення негласних слідчих (розшукових) дій та використання їх результатів у кримінальному провадженні, затверджена спільним наказом Генеральної прокуратури України, Міністерства внутрішніх справ України, Служби безпеки України, Міністерства фінансів України, Адміністрації Державної прикордонної служби України, Міністерства юстиції України від 16.11.2012 № 114/1042/516/1199/936/1687/5.
23. Про затвердження Правил надання та отримання телекомунікаційних послуг : Постанова Кабінету Міністрів України від 11.04.2012 № 295 // Офіційний вісник України від 23.04.2012. – К., 2012. – № 29. – С. 21. – Ст. 1074.

УДК 342.12:94(477+100)711.7(045)

ГЕНЕЗИС ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ В КОНТЕКСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Сарасв Є.І., здобувач кафедри ОСДП ДАІ ДЮО МВС України, інспектор УДАІ ГУМВС України в Донецькій області

Постановка проблеми. Виникнення організації дорожнього руху як самостійного наукового напрямку безпосередньо пов'язано з розвитком автомобільного транспорту та зростанням обсягів дорожнього руху. Враховуючи зростання обсягів руху, необхідно було обрати новий підхід до проектування шляхів сполучення, виходячи з руху визначених груп або всього потоку, із взаємодії транспортних засобів у транспортному потоці та пропускної здатності вулиць і доріг. Тому в 1930-і роки в США, а пізніше і у країнах Європи виник новий напрямок, що розглядав ці якісно та кількісно нові умови. Для цього напрямку, який у США отримав назву Traffic Engineering, у нас поступово вкоренилася назва «Організація дорожнього руху» [1, с. 25].

Інтенсивна автомобілізація на сучасному етапі розвитку суспільства породжує, разом з позитивними, цілу низку негативних моментів. Темпи зростання інтенсивності руху набагато перевищують темпи зростання протяжності та розвитку ВДМ. Це приводить до перевантаження існуючої мережі, збільшенню часу затримок транспортних засобів (далі – ТЗ) на перехрестях і в заторах, зростання кількості дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), а також збільшення економічних втрат виробничо-споживчого комплексу і населення країни. В.П. Поліщук вважає, що всі ці проблеми покликана розглядати і вирішувати «галузь техніки – організація дорожнього руху». На його думку організація дорожнього руху (далі – ОДР) можлива на основі системного підходу та передбачає вивчення системи «дорожні умови – транспортні потоки» [2, с. 3]. Організація руху транспорту в містах є сукупністю заходів, що мають за мету активно впливати на формування та напрям транспортних і пішоходних потоків для забезпечення заданого рівня швидкості і безпеки руху, найбільших зручностей та економічності перевезень вантажів і пасажирів в умовах тієї вулично-дорожньої мережі (далі – ВДМ), що склалася та принципово не змінюється [2, с. 4].

У наведеному В.П. Поліщуком визначенні питання виникають саме з приводу останніх слів: «... в умовах тієї ВДМ, що склалася та принципово не змінюється», адже процес розвитку автомобілізації не можливо законсервувати у часі. Навіть якщо дорожні умови та стан ОДР залишатимуться незмінними, інші процеси – погіршення стану безпеки дорожнього руху, зручності та комфортності пересування і т. ін., вимагатимуть внесення певних коректив, зокрема правового характеру. Безумовно ОДР як у всьому світі, так і в Україні має свої історичні етапи становлення та розвитку. При цьому, разом з удосконаленням інженерно-технічних заходів відбувалося становлення та розвиток організаційно-правових аспектів ОДР.

Аналіз останніх наукових досліджень і публікацій. Об'єкт нашого дослідження знаходиться на межі правової, історичної та технічної наук, отже, базове підґрунтя змісту статті склали роботи правознавців, істориків та інших фахівців у галузі транспорту, безпеки дорожнього руху, діяльності Державтоінспекції. Серед них можна визначити праці Е.В. Гаврилова, М.Ф. Дмитриченко, В.К. Долі, В.П. Поліщука, А.Є. Шевченка, В.Т. Нізамова, Г.П. Ріфичького, О.Л. Міленіна, С.М. Гусарова, П.В. Коховського, В.А. Головка, М.Ю. Веселова, Л.І. Сопільника тощо.

Виділення невирішеної проблеми. Не зважаючи на наявність певного емпіричного матеріалу з означеного питання (фрагментарно вони висвітлені переважно в історичному аспекті або у контексті загального курсу організації дорожнього руху, архівних матеріалах, збірниках нормативних актах минулих років, монографічних дослідженнях), історичний аспект становлення та розвитку правового регулювання відносин, пов'язаних саме з організацією дорожнього руху в Україні системно не вивчався.

Мета цієї наукової статті полягає у дослідженні закономірностей історичного розвитку ОДР в Україні в контексті правового регулювання (адміністрування) пов'язаних з цим відносин.

Результати дослідження.

Безумовно, що історично-правовий генезис ОДР в Україні розпочинався за часів входження України у СРСР у якості УРСР. Тому, початкові кроки означеної діяльності були спільними для Радянського союзу в цілому.

Нагляд за рухом на дорогах та його організація і регулювання віддавна були важливими завданнями у справі недопущення транспортного хаосу. Першим кроком правової регламентації означених відносин можна вважати декрет ВЦВК від 25.02.1918 «Про організацію місцевого дорожнього будівництва», відповідно до якого при губернських, повітових і обласних Радах утворилися дорожні секції. Їм передавалися всі повноваження місцевих органів влади щодо дорожнього будівництва. У галузі дорожнього господарства, відповідно до декрету Ради народних комісарів РСФРР (далі – РНК) від 09.05.1918, при Вишній Раді народного господарства (далі – ВРНГ) створювався Комітет державних споруд, завданнями якого було об'єднання всієї будівельної діяльності держави. У складі цього органу було утворено Управління зі спорудження шосейних, ґрунтових доріг, а також вузькоколіїних залізниць (далі – Упшосо) на яке покладалося керівництво діяльністю у сфері дорожнього будівництва та організації руху транспорту, возів та пішоходів. Постановою РНК від 12.10.1918 було затверджено Інструкцію про робітничо-селянську міліцію. Відповідно до п. 25 Інструкції міліція стежила за справністю доріг, вулиць, мостів, здійснювала нагляд за порядком руху [3].

З появою радянської міліції стали формуватися спеціальні служби, які мали створювати умови для безпеки дорожнього руху. Таким чином, на початку розвитку радянського автомобільного транспорту безпека дорожнього руху забезпечувалася двома державними

органами – міліцією й Центральною автосекцією ВРНГ. Переломним моментом, на думку А.Є. Шевченка, у вдосконаленні ОДР й посиленні нагляду за рухом ТЗ стала постанова виконкому Московської Ради від 28.05.1920 «Про врегулювання автомобільного руху по місту Москві» [с. 37], що скасовувала всі видані раніше нормативні акти і впроваджувала до виконання нові правила вуличного руху, а також визначала роль і місце автоінспекції в системі адміністративних органів [с. 151]. Треба зазначити, що вживання вченим терміну «організація дорожнього руху» для того часу є не дуже коректним, адже, як нами було зазначено на початку підрозділу, виникнення ОДР як самостійного наукового напрямку мало місце лише після 30-х років минулого сторіччя. До того, усі зазначені заходи мали лише початкові ознаки зазначеного напрямку. У переважній більшості такі заходи охоплювалися лише регулюванням вуличного руху. У 1928 році у складі наркомату шляхів сполучення було утворено Центральне управління шосейних і ґрунтових доріг й автомобільного транспорту (Цудортранс). На нього покладалася такі функції як керівництво дорожньою справою в країні тощо. Скороченню кількості порушень у сфері безпеки дорожнього руху сприяла постанова ВЦВК та РНК РСФСР про планування міст республіки (кінець 1926 року) [4, с. 72]. Виконуючи її вимоги, працівники комунального господарства у взаємодії з міліцією здійснювали перепланування вулиць і перехресть тощо.

У липні 1933 року Всесоюзний комітет стандартизації затвердив загальносоюзний стандарт 5802, скасувавши ОСТ 4863 «Знаки сигнальні дорожні для регулювання й безпеки автогужового руху». Нагляд за виконанням вимог стандарту покладалася на представників автодорожньої інспекції Цудортрансу та його місцеві органи, міліцію й агентів лінійної служби на місцях [3, с. 175]. Аналіз архівних документів свідчить про те, що автоінспекція Цудортрансу фактично була наділена лише контрольними повноваженнями й не здійснювала юрисдикції. Каральний механізм у сфері безпеки дорожнього руху здійснювався в основному лише щодо водіїв і пішоходів, які порушували правила вуличного руху. Це було природним, оскільки постановою РНК СРСР від 21.05.1932 притягувати до відповідальності винних у порушенні правил регулювання доручалося лише міліції. Порушення ж норм і правил, які скоювали не безпосередньо в процесі руху, фактично не виявлялися і не каралися. На підставі ухвали ЦВК і РНК СРСР від 28.10.1935 «Про передачу Цудортрансу в НКВС СРСР» керівництво дорожнім будівництвом і заходи з безпеки дорожнього руху покладалася на НКВС СРСР. Зокрема, відповідно до ухвали РНК СРСР від 03.03.1936, Державтоінспекція була включена до складу головного Управління міліції НКВС СРСР [с. 131-132]. Після набрання чинності Конституції СРСР 1936 року значно змінилися правові основи діяльності міліції. ДАІ стала одним з відділів управління міліції республік, країв та областей. До попередніх функцій додалися керівництво роботою ВРБП, а також нагляд за безпекою дорожнього руху, ТЗ і пішоходів у містах і на автошляхах країни [с. 84-86]. Усе вагомніше місце в організації й регулюванні дорожнього руху посилали технічні засоби. Це дозволило значно поліпшити пропускну здатність доріг.

У середині 1930-х років зі збільшенням автомобільного парку країни, розширенням мережі доріг ускладнилися умови дорожнього руху. Крім того, вулицями міст постійно пересувалася велика кількість ТЗ, загострюючи й без того складну аварійну ситуацію. У 1940 року відділ ДАІ ГУРСМ НКВС продовжував роботу з удосконалення правил дорожнього руху, в результаті чого були розроблені перші Типові правила руху по вулицях міст і дорогах СРСР. Постановою РНК УРСР від 06.06.1940 № 819 були затверджені «Правила руху й користування автогужовими дорогами УРСР. Серед інших питань у цих правилах знайшли відображення досвід ОДР і нові підходи до його удосконалення. На основі згаданих Правил розроблялися місцеві правила дорожнього руху. І хоча в них ще зберігалася багато невиправданих розбіжностей, а в ряді випадків і протиріч, які ускладнювали роботу водіїв, як зазначає А.Є. Шевченко, – правила відіграли позитивну роль в ОДР [3, с. 238].

Огляд заходів, які вживалися з метою забезпечення безпеки дорожнього руху в період з 1918 до 1941 років свідчить, про те, що питання ОДР не мали ще самостійного значення і лише розпочинали своє виокремлення та становлення серед інших заходів запобігання аварійності. Початковою формою ОДР у ті часи було регулювання дорожнього руху, та розвиток правил руху автотранспорту, гужового транспорту та пішоходів. Саме ці питання вимагали правового врегулювання, що й було початком правового генезису ОДР. Надалі, адміністративно-правового втручання вимагали питання створення, реорганізації та діяльності спеціальних державних органів, до завдань яких входило забезпечувати безпеку дорожнього руху, визначення їх правового статусу та повноважень. З цього приводу, звернемо увагу на той факт, що, наприклад, серед завдань ДАІ: «боротьба з аваріями та хижацьким використанням автотранспорту; розроблення технічних норм та параметрів експлуатації автотранспорту і т. ін.» [5, с. 13], які стояли перед цією службою у 30-ті – 40-ві роки не було функцій ОДР.

Наступним етапом розвитку організаційно-правового забезпечення ОДР стали післявоєнні та 60-ті – 70-ті роки. Саме у цей час (відбудови міст, розвитку промисловості) питанням ОДР стали приділяти достатньої уваги. Це було обумовлено зростанням кількості ТЗ, обсягів вантажних та пасажирських перевезень. Спостерігається розвиток та удосконалення інженерно-технічних заходів ОДР. Як зазначають О.Л. Міленін, С.М. Гусаров та інші автори, після Другої світової війни й відновлення зруйнованого війною народного господарства значно зросли обсяги дорожнього будівництва та теми автомобілізації країни. За цих умов гостро постали питання гарантування безпеки дорожнього руху. Враховуючи це, Рада Міністрів ухвалила, що Правила руху автотранспорту вулицями міст і автомобільними дорогами держави мають бути єдиними. Перші єдині в СРСР «Правила руху по вулицях і дорогах СРСР» були затверджені наказом МВС СРСР 11.01.1960 й набрали чинності з 1 січня 1961 року [5, с. 14].

Зазначені нами роки стали періодом розширення і збільшення кількості заходів організуючого характеру, основною метою яких було вдосконалення як власне процесу дорожнього руху, так і діяльності інших суб'єктів у сфері забезпечення безпеки руху.

З моменту відтворення МВС СРСР у 1966 році в системі забезпечення безпеки дорожнього руху намітилися наступні тенденції:

- на МВС СРСР була покладена провідна роль у питанні забезпечення безпеки дорожнього руху, що також припускало координацію діяльності й інших міністерств і відомств; відбулося розширення функцій ДАІ МВС СРСР, а також підвищення її ролі як органу, який здійснює у межах своєї компетенції контроль за діяльністю громадян, організацій і установ;
- структуризація і диференціація основних функцій ДАІ МВС СРСР унаслідок зростання обсягів роботи і появи нових завдань, а також формування спеціалізованих підрозділів і служб за основними напрямками роботи вимог [с. 18].

Зокрема, наприкінці 60-х років минуло сторіччя у складі ДАІ утворилися підрозділи для ОДР. Аналіз правових документів періоду, що нами досліджується показав, що Постанова Ради Міністрів СРСР від 23.11.1967 № 1092 «Про підвищення безпеки руху в містах, інших населених пунктах і автомобільних дорогах» і Постанова від 20.07.1972 «Про додаткові заходи по забезпеченню безпеки дорожнього руху» багато в чому зумовили основні напрями вдосконалення діяльності ДАІ. Цими актами передбачалося покладання на цю службу обов'язків щодо впровадження ТЗОДР – для чого були створені спеціалізовані будівельно-монтажні експлуатаційні підрозділи (далі – СМЕП). На ДАІ було покладено розробку норм, правив, стандартів і нормативів, які відносяться до забезпечення безпеки дорожнього руху, контроль за їх дотриманням.

Збільшення автотранспорту на дорогах країни зажадало створення умов для найбільш швидкого просування транспортних потоків при його максимальній безпеці (особливо у містах). Як було зазначено, у 1969 році в структурі ДАІ почали функціонувати спеціальні підрозділи з ОДР. Положення про Державну автомобільну інспекцію, затверджене Постановою Ради Міністрів СРСР від 10.08.1978 № 685 [6, с. 30-34] та Приблизне положення про управління (відділ) Державтоінспекції МВС союзної, автономної республіки, УВС крайоблвиконкома, затверджене наказом МВС СРСР від 17.08.1979 № 253 серед завдань та функцій ДАІ передбачали такі, що були спрямовані на організацію та регулювання дорожнього руху, зокрема «розглядає та дає висновки за розділами проектів будівництва та реконструкції автомобільних доріг, вулиць ..., планування та забудови міст ...», «розглядає надані на узгодження маршрути руху громадського транспорту» тощо [6, с. 62]. У досліджуваній період була проведена масштабна робота щодо розробки, встановлення й впровадження засобів регулювання дорожнього руху. У 1974 році у складі ОВС були створені СМЕП, до функцій яких належало встановлення й впровадження транспортних і пішоходних світлофорів, дорожніх знаків та інших ТЗОДР, впровадження нової апаратури, контроль за її технічним станом і ряд інших функцій. До січня 1975 року в країні діяло 81 монтажно-експлуатаційний підрозділ із

загальною чисельністю апарату більше 4 тис. осіб, а до 1980 року кількість підрозділів СМЕР у країні досягла 200 [7]. Їх створення передбачалося в містах із населенням 100 тис. осіб і більше, а також у обласних та республіканському апаратах ДАІ. Працівники ДАІ спільно з науковцями розробляли схеми ОДР в містах [8, с. 43].

У 1978 році постановою Ради Міністрів СРСР було затверджено нове «Положення про Державну автомобільну інспекцію». ДАІ ставилися в обов'язок регулювання руху, контроль за утриманням автомобільних шляхів і дорожніх споруд; здійснення заходів для підвищення пропускної спроможності доріг; видача висновків за проектами будівництва й реконструкції шляхів; установа й експлуатація технічних засобів регулювання та контролю за рухом тощо [5, с. 19-20]. У 1976 році затверджено «Методичні вказівки щодо погодження проектів на будівництво і реконструкцію автомобільних доріг з органами Державтоінспекції». Також було організовано та проведено паспортизацію автомобільних доріг та вулиць.

Окремою віхою у розвитку нормативно-правового забезпечення відносин пов'язаних із будівництвом та експлуатацією наземних шляхів сполучення стало впровадження технічних та будівельних норм та стандартів. Так, у 1973 році Держбуд СРСР прийняв будівельні норми й правила, в яких було введено спеціальний розділ «Безпека і організація руху». У 1978 та 1979 роках підготовлено і введено в дію ГОСТ 10807-78 «Знаки дорожні. Загальні технічні умови» та ГОСТ 23457-79 «Технічні засоби організації дорожнього руху. Правила застосування» та низка інших технічних стандартів [9, с. 47]. У жовтні 1972 року Державним комітетом Ради Міністрів СРСР у справах будівництва було підготовлено та затверджено СНІП П-Д.5-72 «Автомобільні дороги, норми проектування» [6, с. 350-354], а у вересні 1975 року – СНІП П-60-75 «Планування та забудова міст, селищ та сільських населених пунктів» [6, с. 363-366]. У 1981 році Постановою Ради Міністрів СРСР від 8 січня № 24 було затверджено Положення про землі транспорту [6, с. 329-334]. У 1980-1982 роках набули чинності постанови Ради Міністрів СРСР «Про класифікацію автомобільних доріг СРСР (від 09.09.1980 № 777) та «Про затвердження переліку автомобільних доріг загальнодержавного значення» (від 27.08.1982 № 800) [6, с. 343]. Названі нормативні акти мали значення під час планування розвитку мережі автомобільних доріг та їх проектуванні, зокрема акцентувалася увага на питаннях ОДР.

Окремої уваги у науковому дослідженні потребують питання, які пов'язані з розвитком інституту адміністративної відповідальності за правопорушення які напряму або опосередковано пов'язані з ОДР. Першим кодифікованим нормативним актом, що регулював суспільні відносини по притягненню до адміністративної відповідальності став Кодекс УРСР про адміністративні правопорушення [10] (набрав чинності від 07.12.1984). Глава 10 Кодексу передбачає низку адміністративних правопорушень на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку. Кодекс УРСР про адміністративні правопорушення за час існування зазнав чимало змін та доповнень. Так Указом Президії Верховної Ради УРСР «Про внесення змін і доповнень до Кодексу Української РСР про адміністративні правопорушення» у 1989 році до ст. 139 було включено склад правопорушення – пошкодження технічних засобів регулювання дорожнього руху. У 1991 році указом Президії ВР УРСР «Про посилення відповідальності за порушення правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху» Кодекс було доповнено ст. 128-1, яка встановлювала адміністративну відповідальність за порушення або невиконання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, на підприємствах, в установах та організаціях при проектуванні, реконструкції та ремонті шляхів, залізничних переїздів, інших шляхових споруд, при розробці та впровадженні генеральних планів, проектів планування і забудови населених пунктів, а також невиконання припису ДАІ про усунення порушень правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху. Вже за часів незалежності України законом від 23.12.1993 № 3785-XII слова «при розробці та впровадженні генеральних планів, проектів планування і забудови населених пунктів» було виключено зі змісту статей 128-1 та ч. 2 ст. 140 КУпАП.

Новий виток розвитку правового регулювання відносин, пов'язаних з ОДР відбувся після здобуття Україною самостійності. Уперше за часів існування Української держави було ухвалено Закон України «Про дорожній рух». Зокрема на законодавчому рівні питання ОДР було включено до компетенції суб'єктів безпеки дорожнього руху (розділ 2 Закону України «Про дорожній рух»). У статтях 27 та 28 Закону окреслені основні принципи ОДР. Постановою КМУ від 14.04.1997 № 341 було затверджено Положення «Про Державну автомобільну інспекцію МВС». Загалом зазначений нормативно-правовий документ закріплював організаційні, правові та матеріально-технічні засади діяльності ДАІ. У визначених законами напрямках МВС та іншими центральними органами виконавчої влади було підготовлено низку відомих правових актів (наказів, розпоряджень), які містили основні вимоги до ОДР.

Зокрема, це наказ МВС, Мінтрансу та Держжитлокомунгоспу України від 31.12.1993 № 859/550/86 «Про затвердження Положення про спеціалізовані служби організації дорожнього руху» (втратив чинність згідно з наказом МВС, Мінінфраструктури та Мінрегіон України від 26.10.2012 № 971/638/547). Спеціалізовані служби ОДР створювалися: а) в системі МВС України: служби ОДР та нагляду за станом автомобільних доріг і вулиць ДАІ; б) в системі Мінтрансу України: дорожньо-експлуатаційні підприємства; в) в проектних, навчальних та науково-дослідних установах: підрозділи по проектуванню впровадження комплексних схем, технічних засобів та автоматизованих систем керування дорожнім рухом; г) власником вулиць: уповноважені ним підрозділи по встановленню, експлуатації та впровадженню технічних засобів і автоматизованих систем керування дорожнім рухом та дорожньо-експлуатаційні підприємства комунального господарства.

Інший відомчий нормативний акт, на якому необхідно акцентувати увагу це наказ МВС України «Про забезпечення організації дорожнього руху та нагляду за станом автомобільних шляхів і вулиць» від 25.12.1991 № 572 (втратив чинність згідно з наказом МВС України від 21.10.2003 № 1238). Наказом були затверджені: Настава для служби організації дорожнього руху ДАІ, Положення про спеціалізовані монтажно-експлуатаційні підрозділи по впровадженню та експлуатації ТЗОДР.

Останнім часом реалізовано низку заходів, які на нашу думку, ще більше посилюють протиріччя в практичному здійсненні ОДР, так у відповідності з законом України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» МВС України стало суб'єктом ліцензійної роботи по відношенню до встановлення і експлуатації ТЗОДР. Це відповідає його статусу як органу надвідомчого контролю, але постановою КМУ України «Про реорганізацію спеціалізованих монтажно-експлуатаційних підрозділів Державної автомобільної інспекції органів внутрішніх справ» в системі МВС України було створено Державне спеціалізоване монтажно-експлуатаційне підприємство МВС України. Організаційно-методичне керівництво підприємством покладено на Департамент ДАІ МВС України.

Висновки та пропозиції. Підводячи підсумки цього дослідження треба зазначити, що становлення та розвитку ОДР в Україні (починаючи з УРСР) являє певний історичний процес. Із збільшенням кількості ТЗ та розвитком дорожньої мережі кількість перетинів автомобільних доріг неминуче збільшується, що істотно впливає на умови руху автомобілів та пішоходів. Паралельно з удосконаленням інженерно-технічних заходів ОДР та управлінням у цій сфері поступово відбувався генезис нормативно-правового регулювання зазначених відносин.

Автором пропонується історична періодизація етапів розвитку правового регулювання ОДР, відмінна від загальноприйнятої історичної періодизації, що пояснюється специфікою сфери, що вивчається та її залежністю від багатьох правових, інженерно-технічних, соціально-економічних й інших складових:

- перша половина радянської доби (з 1917 до 1960 року – розбудова нових органів управління та контролю дорожнім господарством; зосередження уваги уряду на питаннях безпеки та ОДР; створення органів надвідомчого державного контролю (Державтоінспекція));
- друга половина радянської доби (з 1960 до 1991 року – розширення дорожнього будівництва, нові технології будівництва автомобільних доріг та розвиток ТЗОДР обумовили розробку державних будівельних норм та технічних стандартів у зазначеній сфері господарської діяльності; заснування спеціалізованих органів та державних підприємств у сфері ОДР; імплементація міжнародних норм, які стосувалися зокрема й ОДР у вітчизняне законодавство; створення єдиних ОДР);
- сучасна українська доба (з 1991 року до теперішнього часу – законодавче окреслення питань ОДР; реорганізація спеціалізованих служб ОДР; удосконалення та приведення до відповідності до норм міжнародного права національного адміністративного

законодавства з питань ОДР; реконструкція існуючих та будівництво нових шляхів сполучення європейського рівня обумовило перегляд існуючих будівельних норм та стандартів з ОДР; реформування державного управління та нормативно-правового регулювання у сфері ОДР).

На підставі викладеного матеріалу треба констатувати той факт, що з моменту утворення у складі МВС служби ДАІ більшість функцій (ініціювання та розроблення заходів з ОДР, державне замовлення та прийняття в експлуатацію інженерно-технічних засобів ОДР, розробка схем та планів ОДР, забудова міст та інших населених пунктів, розробка нормативно-правових актів, контрольна-наглядова діяльність з цих питань) покладалося саме на ці підрозділи. Навіть у їх складі було утворено дорожньо-експлуатаційні підприємства.

РЕЗЮМЕ

У даній науковій статті в контексті особливостей правового регулювання досліджується історіографія виникнення та розвитку організації дорожнього руху в Україні.

Ключові слова: організація дорожнього руху, технічні засоби організації дорожнього руху, транспортні засоби, Державтоінспекція, державні норми, державний стандарт.

РЕЗЮМЕ

В данной научной статье в контексте особенностей правового регулирования исследуется историография возникновения и развития организации дорожного движения в Украине.

Ключевые слова: организация дорожного движения, технические средства организации дорожного движения, транспортные средства, Госавтоинспекция, государственные нормы, государственный стандарт.

SUMMARY

In this scientific article in the context of the peculiarities of legal regulation the historiography of the origin and development of traffic in Ukraine is investigated.

Keywords: traffic, traffic tools, vehicles, State traffic police, state rules, the state standard.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Системологія на транспорті : підручник : У 5 кн. / За заг. ред. М.Ф. Дмитриченка. – К. : Знання України, 2005. – Кн. IV: Організація дорожнього руху / Е.В. Гаврилов, М.Ф. Дмитриченко, В.К. Доля та ін. – 452 с.
2. Методические указания к технико-экономическому обоснованию оптимальных схем организации движения на дорожно-уличных сетях городов [для слушателей факультета повышения квалификации] : методические указания / В.П. Полищук. – Киев : КАДИ, 1984. – 54 с.
3. Шевченко А.Є. Історія органів внутрішніх справ України на транспорті : монографія в 3 кн. / А.Є. Шевченко. – Д. : ПП «ВД «Кальміус», 2011. Книга 1: Правові основи діяльності органів внутрішніх справ УРСР на транспорті у першій половині XX ст. – 664 с.
4. Низамов В.Т. Деятельность милиции РСФСР по обеспечению безопасности дорожного движения (1917- июнь 1941г.) / В.Т. Низамов, Г.П. Рифицкий. – Орел, 1989. – 429 с.
5. Історія Державної автомобільної інспекції України / [Міленін О.Л., Гусаров С.М., Коховський П.В. та ін.]. – Х. : Світлофор, 2002. – 312 с.
6. Безопасность дорожного движения : сборник нормативных актов ; часть 1 / Под ред. Р.С. Дианкина. – М. : ВНИИБДД МВД СССР, ГУ ГАИ МВД СССР, 1984. – 432 с.
7. Дорога вчера и сегодня // Советская милиция. – 1980. – № 11. – С. 57-60.
8. Головка В.А. Становлення і розвиток підрозділів ДАІ МВС України (історико-правовий аналіз) / В.А. Головка. // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. – 2009. – № 4. – С. 38-44.
9. Веселов М.Ю. Історично-правові аспекти розвитку наземних шляхів сполучення у світі та в Україні / Веселов М.Ю. // Вісник Донецького національного університету : науковий журнал ; Серія В. Економіка і право. – 2011. – № 2. – С. 43-48.
10. Кодекс України про адміністративні правопорушення : закон України від 07.12.1984 № 8073-X. // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 1122.

УДК 346.12

ПРАВОВІ ЗАСАДИ ГОСПОДАРЮВАННЯ У ДЕРЖАВНОМУ СЕКТОРІ ЕКОНОМІКИ

Ставицький О.В., здобувач Інституту економіко-правових досліджень НАН України

В економіці багатьох країн світу й в Україні окрема вага належить публічним галузям господарювання – державній та комунальній. Існування цих галузей має на меті забезпечення публічних інтересів відповідних суб'єктів – насамперед публічних. Відтак основні засади функціонування та управління господарською діяльністю їх суб'єктів визначаються зазвичай у формі кодифікованого закону: ГК України (статті 5–12, 22–24, 73–78, 167–172, 183, 191) [1], законів: від 21.05.1997 р. “Про місцеве самоврядування в Україні”[20], від 04.03.1992 р. “Про приватизацію державного майна”[27], від 10.04.1992 р. “Про оренду державного і комунального майна”[22], від 22.12.1995 р. “Про державне замовлення для задоволення пріоритетних державних потреб”[11], від 24.01.1997 р. “Про державний матеріальний резерв”[13], від 03.03.1998 р. “Про передачу об'єктів права державної та комунальної власності”[24], від 03.03.1999 р. “Про державне оборонне замовлення”[12], “Про перевезення небезпечних вантажів”[23], від 2006 р. “Про управління об'єктами державної власності”[29], декрету Кабінету Міністрів України, від 31.12.1992 р. “Про впорядкування діяльності суб'єктів підприємницької діяльності, створених за участю державних підприємств» [9] тощо[7, 8, 10, 11, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 25, 26].

В цілому, окремі питання конкретизації правових засад господарювання у державному секторі економіки отримали висвітлення у роботах А.М. Захарченка, В.В. Лаптева, В.К. Мамутова, В.А. Устименка, М.Г. Чумаченка та ін. Проте недостатньо уваги приділяється дослідженню проблематики організації господарських зв'язків у державному секторі економіки, створення передумов для активної участі держави у сфері господарювання.

Метою статті є визначення принципів правового регулювання у державному секторі господарської діяльності, виокремлення характерних та специфічних рис діяльності держави для забезпечення соціальних та економічних потреб, а також проведення аналізу загальних та специфічних засад.

Управління господарською діяльністю в державній сфері має окремі риси, а саме:

- організаційно-управлінські функції та повноваження здійснюються за допомогою системи уповноважених органів;
- суб'єктами господарювання є організації (в т. ч. підприємства), що функціонують на базі державної форми власності, суб'єкти, у статутному фонді (майні) яких частка відповідної власності (державної) забезпечує вплив відповідно – держави на такого суб'єкта (змішані господарські – зазвичай акціонерні – товариства, за переважної участі держави);