

УДК 342.95

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2025.87.3.33>

ВИКОРИСТАННЯ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ ЯК УМОВА ВДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПУБЛІЧНОГО КОНТРОЛЮ ЗА ДОДЕРЖАННЯМ ЗАКОНОДАВСТВА НА ТРАНСПОРТІ

Шатохін В.П.,

*аспірант кафедри адміністративного права і процесу
Дніпровського державного університету внутрішніх справ
ORCID: 0009-0007-4825-2599*

Шатохін В.П. Використання зарубіжного досвіду як умова вдосконалення адміністративно-правового забезпечення публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті.

Наукова стаття присвячена визначенню напрямків використання зарубіжного досвіду для вдосконалення адміністративно-правового забезпечення публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті в Україні. В роботі проаналізовано зарубіжний досвід застосування заходів публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті, таких як США, Німеччина, Швеція та Японія, а також визначені можливі напрями його використання в Україні.

З'ясовано, що США має одну з найрозвиненіших систем контролю за безпекою на транспорті, що включає в себе різноманітні федеральні та штатні агентства. Наголошено на заходах контролю за додержанням законодавства на транспортів США. Визначені принципи систем публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті в ЄС: єдиний транспортний простір, принцип взаємного визнання, співпраця національних органів; важлива роль громадськості. Зроблено висновок, що системи публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті в різних державах ЄС можуть мати свої особливості, пов'язані з національним законодавством та традиціями. Однак, всі вони базуються на єдиних європейських принципах і спрямовані на забезпечення високого рівня безпеки та якості транспортних послуг. Відзначено, що Німеччина відрізняється високим рівнем організації транспортної системи та суворим дотриманням правил руху на транспорті, а Швеція застосовує інноваційні підходи до управління рухом транспорту та безпекою, такі як системи інтелектуальних транспортних систем. Акцентована увага на тому, що Японія встановлює орієнтири для глобальних транспортних стратегій, зокрема запровадження концепції мультимедійного транспорту. Зроблений висновок, що ефективний публічний контроль за додержанням законодавства на транспорті є складним процесом, який вимагає комплексного підходу.

Проаналізовано зміст Національної транспортної Стратегії України. Запропоновано спрощення та уніфікація нормативно-правової бази України в сфері транспорту, наближення його до параметрів Європейського Союзу. Акцентовано на необхідності збільшення розміру санкцій за порушення законодавства на транспорті та посилення відповідальності перевізників, що є одним із інструментів ефективного контролю на транспорті. Звернута увага, що в Україні потребує належного розвитку громадський контроль на транспорті, а також впровадження сучасних новітніх технологій під час контролю за додержанням законодавства на транспорті в Україні.

Ключові слова: транспорт, адміністративно-правове забезпечення, контроль, публічний контроль, зарубіжний досвід, додержання законодавства.

Shatokhin V.P. The use of foreign experience as a condition for improving the administrative and legal provision of public control over compliance with legislation in transport.

The scientific article is devoted to determining the directions of using foreign experience to improve the administrative and legal support of public control over compliance with transport legislation in

Ukraine. The paper analyzes foreign experience in applying public control measures over compliance with transport legislation, such as the USA, Germany, Sweden and Japan, and also identifies possible directions of its use in Ukraine.

It is found that the USA has one of the most developed systems of control over transport safety, which includes various federal and state agencies. The emphasis is on the measures of control over compliance with transport legislation in the USA. The principles of public control systems over compliance with transport legislation in the EU are determined: a single transport space, the principle of mutual recognition, cooperation of national authorities; the important role of the public. It is concluded that public control systems over compliance with transport legislation in different EU countries may have their own characteristics, related to national legislation and traditions. However, all of them are based on common European principles and are aimed at ensuring a high level of safety and quality of transport services. It is noted that Germany is distinguished by a high level of organization of the transport system and strict compliance with traffic rules, and Sweden uses innovative approaches to transport traffic management and safety, such as intelligent transport systems. Attention is focused on the fact that Japan sets benchmarks for global transport strategies, in particular the introduction of the concept of multimedia transport. It is concluded that effective public control over compliance with transport legislation is a complex process that requires a comprehensive approach.

The content of the National Transport Strategy of Ukraine is analyzed. It is proposed to simplify and unify the regulatory framework of Ukraine in the field of transport, bringing it closer to the parameters of the European Union. The need to increase the size of sanctions for violations of transport legislation and strengthen the responsibility of carriers, which is one of the tools of effective transport control. Attention was drawn to the fact that public control over transport in Ukraine requires proper development, as well as the introduction of modern, cutting-edge technologies when monitoring compliance with transport legislation in Ukraine.

Key words: transport, administrative and legal support, control, public control, foreign experience, compliance with legislation.

Постановка проблеми. Публічний контроль за додержанням законодавства на транспорті є важливим аспектом забезпечення безпеки руху транспорту, захисту навколишнього середовища та ефективності транспортних систем у багатьох державах світу. Зарубіжний досвід в цій галузі є різноманітним, але можна виділити кілька ключових аспектів: наявність інституційної структури, спеціалізованих органів, відповідальних за контроль за безпекою на транспорті (наприклад, Управління безпеки транспортних засобів США (NHTSA), Агентство з безпеки польотів Європи (EASA) тощо), розподілу повноважень між різними органами: за видами транспорту (автомобільний, залізничний, повітряний, тощо), рівнем управління (центральний, регіональний) або функціями (контроль за технічним станом транспортних засобів, ліцензування перевізників тощо). Необхідність використання зарубіжного досвіду як умови вдосконалення адміністративно-правового забезпечення публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті в Україні обумовлена євроінтеграційними прагненнями держави та визначенням сучасних механізмів, застосовуваних провідними державами світу, які можливо застосувати в Україні для удосконалення даного напрямку публічного контролю.

Стан дослідження проблеми. Окремі питання адміністративно-правового забезпечення публічного контролю за додержанням законодавства на різних видах транспорту досліджували такі вчені: Баган Я.Й., Бойко А.В., Боровіков Г.М., Василенко В.М., Грибан М.М., Гуржій Т.О., Дубинський О.Ю., Калюжний А.П., Мельников В.В., Музичук О.М., Невядовський В.О., Петраш В.І., Собакарь А.О. та інші. Іноземні вчені також присвячували свої дослідження різним питанням удосконалення заходів публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті, наприклад, Bach T., Barcik J., Celiński I., Chester D., Cussen V., Czech P., Gao J., Sierpiński G., Staniek M., Wegrich K., Zhao J. та багато інших. Водночас, сучасних аналітичних досліджень зарубіжного досвіду щодо реалізації публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті та перспектив його впровадження в Україні проведено не було.

Мета статті – визначити напрямки використання зарубіжного досвіду для вдосконалення адміністративно-правового забезпечення публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті в Україні. З метою досягнення поставленої мети нами будуть виконані наступні завдання: проаналізовано зарубіжний досвід застосування заходів публічного контролю за

додержанням законодавства на транспорті; визначені можливі напрями його використання в Україні.

Виклад основного матеріалу. Впродовж останніх років уряди багатьох держав світу проводили ефективні реформи, спрямовані на підвищення ролі приватного сектора в забезпеченні об'єктів транспортної інфраструктури і транспортних послуг. Замість того, щоб усунути потребу в регулюванні, такі реформи зробили акцент на необхідності ефективного регулювання та розвитку регуляторних інститутів з ряду причин: наявність транспортних монополій; обмеження конкуренції на ринку транспортних послуг; існування асиметричної інформації між транспортними операторами та органами, які регулюють питання, пов'язані із функціонуванням транспорту; необхідність залучення приватних інвестицій в інфраструктурні об'єкти; необхідність розподілити ризики між приватним сектором та урядом. Аналіз досвіду розвинутих держав світу щодо здійснення публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті дозволяє виділити найбільш характерні напрямки розвитку цієї сфери, представлені в різних державах. Саме тому ми проаналізуємо у даній роботі досвід розвитку здійснення такого контролю на прикладі деяких держав, зокрема, Сполучені Штати Америки (далі – США), Федеративна Республіка Німеччина (далі – Німеччина), Королівство Швеція (далі – Швеція) та Японська держава (далі – Японія). Акцентуємо на окремих позитивних досягненнях системи контролю за додержанням законодавства на транспорті в цих державах.

Так, США має одну з найрозвиненіших систем контролю за безпекою на транспорті, що включає в себе різноманітні федеральні та штатні агентства. Міністерство транспорту США (USDOT або DOT) є одним з виконавчих департаментів федерального уряду США. Його очолює міністр транспорту, який підпорядковується безпосередньо президенту США та є членом кабінету Президента США. Міністерство має розгалужену систему на рівні держави та штатів [1].

Також варто наголосити, що заходи контролю за транспортом в США визначені відповідними документами — це стратегії, які зменшують пов'язане з транспортом забруднення повітря, викиди парникових газів і споживання палива шляхом зменшення пробігу транспортних засобів і покращення роботи доріг. Використання транспортних засобів можна зменшити за допомогою менш забруднюючих транспортних засобів, таких як громадський транспорт, і стратегій, які зменшують потребу в поїздках на транспортних засобах, таких як дистанційна робота. Заходи контролю за транспортом зосереджуються на тому, щоб зробити подорожі більш ефективними шляхом ретельного управління транспортною системою. У цих документах описано, як різні заходи контролю за транспортом можуть зменшити попит на паливо, зменшити викиди парникових газів і місцеві забруднювачі повітря, а також зменшити витрати на інфраструктуру та проїзд для громади, жителів і місцевих підприємств. Такі документи призначені для використання міськими планувальниками, місцевими транспортними менеджерами та агентствами, мерами та міськими радами, міськими плановими організаціями, регіональними плановими агентствами та роботодавцями [2].

Зокрема, в США на місцевому рівні популярним є такий інструмент публічного контролю, як програма «Сусід-до-сусіда» (Neighborhood Watch), яка дозволяє мешканцям кварталу співпрацювати з місцевою поліцією для запобігання злочинності та порушень правил дорожнього руху [3].

Варто відмітити, що Європейський Союз (далі – ЄС) так само має одну з найрозвиненіших систем публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті в світі. Ця система базується на кількох ключових принципах:

- єдиний транспортний простір. Створення єдиного транспортного простору передбачає гармонізацію законодавства, стандартів та процедур у всіх державах-членах. Це полегшує переміщення людей і товарів та забезпечує високий рівень безпеки;
- принцип взаємного визнання полягає в тому, що сертифікати та ліцензії, видані в одній державі-члені, дійсні на території всього ЄС;
- співпраця національних органів. Національні органи транспортного контролю тісно співпрацюють між собою та з Європейською Комісією для забезпечення ефективного контролю;
- важлива роль громадськості. Громадяни ЄС активно реалізують своє право повідомляти про порушення законодавства на транспорті та брати участь у розробці транспортної політики.

Варто відмітити, що Європейська Комісія відіграє ключову роль у координації транспортної політики ЄС. Вона розробляє законодавчі акти, моніторить їх виконання, а також фінансує проекти, спрямовані на підвищення безпеки на транспорті.

Тобто, системи публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті в різних державах ЄС можуть мати свої особливості, пов'язані з національним законодавством та традиціями. Однак, всі вони базуються на єдиних європейських принципах і спрямовані на забезпечення високого рівня безпеки та якості транспортних послуг.

Варто відзначити, що Німеччина відрізняється високим рівнем організації транспортної системи та суворим дотриманням правил руху на транспорті.

Наприклад, Служба придорожньої інспекції Федерального управління логістики та мобільності Німеччини, проводячи перевірки понад 500 000 вантажівок і автобусів на рік, робить важливий внесок у підвищення безпеки дорожнього руху та захисту навколишнього середовища, а також у захист ринкових правил автомобільного транспорту. Інспектори мають право зупиняти та оглядати вітчизняні та іноземні автотранспортні засоби, що використовуються для перевезення вантажів, а також автобуси. Для мобільних перевірок це робиться шляхом позначення транспортних засобів до найближчої стоянки або, для стаціонарних перевірок на федеральних автомагістралях Німеччини, шляхом їх зупинки на місцях відпочинку та паркування. Крім того, Служба придорожньої інспекції проводить контроль на федеральних і заміських дорогах [4].

Також зауважимо, що в Німеччині запроваджені адаптивні системи керування мережею транспорту, найсучаснішою з яких є Sitraffic MOTION (метод оптимізації сигналів трафіку в мережах, керованих онлайн), яка під час роботи надсилає контролерам адаптовані плани сигналів кожні 10-20 хвилин. Основна відмінність Sitraffic MOTION від таких систем, як SPOT/UTOPIA та SCOOT полягає в тому, що посекундне керування групами сигналів відокремлено від рівня адаптивного керування; метод керування мережею використовує дані, які передаються кожні 1-2 хвилини. Адаптація контролерів лише кожні 10-20 хвилин дозволяє вносити деякі важливі зміни в структуру та алгоритми методів керування мережею: немає потреби в посекундній оцінці умов руху; відсутні вимірювання детектора можна замінити усередненими значеннями; і є достатньо процесорного часу для запуску розширених алгоритмів для оптимізації координації по всій мережі [5].

Швеція також застосовує інноваційні підходи до управління рухом транспорту та безпекою, такі як системи інтелектуальних транспортних систем.

Зокрема, у 2024 році шведська транспортна адміністрація, Trafikverket, обрала Kapsch TrafficCom для повної заміни національної централізованої системи контролю та моніторингу світлофорів. Цей проект є ключовим кроком у розвитку системи управління дорожнім рухом у Швеції. Компанія отримала контракт на впровадження та обслуговування нової національної централізованої системи контролю та моніторингу сигналів світлофора, яка з'єднає світлофорні об'єкти Trafikverket по всій Швеції. Kapsch TrafficCom впроваджує свій інноваційний, сучасний продукт EcoTrafiX™ Command і адаптує його до скандинавського RSMP-протоколу. Такі управлінські рішення уряду Швеції впливають на ефективність і надійність шведської централізованої системи контролю та моніторингу світлофорів за допомогою передової технології, яка інтегрується з існуючою інфраструктурою Trafikverket [6].

Інноваційні інструменти застосовуються і під час управлінні повітряним рухом цивільної та військової авіації Швеції. Наприклад, LFV є державним підприємством, яке спеціалізується на управлінні повітряним рухом цивільної та військової авіації, а також надає пов'язані із цим послуги. Диспетчери підприємства щодня керують приблизно 2000 літаками в повітряному просторі Швеції. LFV був першим у світі, хто запровадив дистанційне обслуговування повітряного руху, що сприяє цифровізації в цій сфері та впливає на розвиток європейського повітряного простору через співпрацю в організаціях та альянсах [7].

Також акцентуємо увагу на реалізації контролю за додержанням законодавства на транспорті в Японії, яка відома своєю ефективністю та безпекою транспортної системи, що досягається завдяки суворим вимогам до водіїв та технічного стану транспортних засобів. Японія лідирує у світі за прогресом транспорту. Держава надає пріоритет ефективним і стійким рішенням для подорожей. Мультиmodalний транспорт в Японії відіграє вирішальну роль у міському плануванні. Цей підхід об'єднує різні види транспорту для покращення зв'язку. Ця система включає автобуси, потяги та метро. Відстеження в режимі реального часу та автоматичне оформлення квитків підвищують ефективність. Системи інформації про пасажирів забезпечують зручність для користувачів. Залізничний транспорт домінує в міському транспорті японських міст. Інтеграція різних режимів покращує підключення. Мультиmodalний транспорт в Японії пропонує численні переваги: покращене сполучення між містом і селом; підвищення ефективності мереж

громадського транспорту; скорочення часу в дорозі пасажирів; покращена доступність для всіх демографічних груп. Глобальні тенденції мультимодального транспорту демонструють зсув у бік стійких рішень. Багато країн зосереджуються на скороченні викидів вуглецю. Японія лідирує в цьому глобальному контексті. Висока частка залізниць у виді транспорту в Японії становить 33%. Цей відсоток перевищує інші міста світу. Частка громадського транспорту Токіо досягає 36%. Уряд і промисловість співпрацюють, щоб покращити мобільність.

Останні інновації демонструють відданість Японії цій концепції. Прикладом цього є розвиток інтелектуальних транспортних систем. Очікується, що до 2030 року ринок японської мобільності як послуги (МааS) досягне 6,3 трильйона єн. Таке зростання підкреслює важливість мультимодальних рішень. Нова політика та технологічні інновації рухають прогрес, адже Японія використовує досвід транспортних технологій; впроваджує мобільність як послуги (МааS), що покращує взаємодію з користувачем; реалізує партнерство між урядом і приватним сектором, що сприяє інноваціям; Японія встановлює орієнтири для глобальних транспортних стратегій [8].

Аналіз зарубіжного досвіду свідчить про те, що ефективний публічний контроль за додержанням законодавства на транспорті є складним процесом, який вимагає комплексного підходу. Важливими елементами такої системи є:

- чітке нормативне регулювання: закони та підзаконні акти мають бути чіткими, зрозумілими та відповідати сучасним вимогам;
- ефективна система контролю, яка дозволяє оперативно виявляти та припиняти порушення законодавства;
- прозорість та підзвітність діяльності контролюючих органів для громадськості;
- активна співпраця різних суб'єктів: правоохоронні органи, перевізники, громадські організації та інші зацікавлені сторони;
- застосування сучасних технологій дозволяє підвищити ефективність контролю та оперативність реагування на порушення.

Грибан М.М. акцентує увагу на важливій ролі міждержавних утворень у забезпеченні транспортної безпеки, адже саме уніфікація відповідних стандартів і правил дозволяє зменшити кількість відповідних порушень у разі переміщення на автомобільному транспорті територією іншої країни, що є досить поширеним явищем у сучасному глобалізованому та динамічному просторі [9].

Зарубіжний досвід демонструє, що ефективний публічний контроль за додержанням законодавства на транспорті є важливим фактором підвищення безпеки на транспорті та зниження кількості аварій. Україна має значний потенціал для вдосконалення своєї системи контролю, використовуючи досвід інших держав та впроваджуючи сучасні технології.

Незважаючи на значні досягнення, система публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті в світі все ще має ряд викликів, таких як: зростання обсягу транспортних перевезень, емерджентні технології (поява нових технологій, таких як автономні транспортні засоби, вимагає розробки нових правил та процедур), трансгранична злочинність. Відповідно, система контролю за додержанням законодавства на транспорті в світі також не є сталою, а потребує постійної адаптації до нових умов, удосконалення механізмів співпраці між правоохоронними органами різних держав для боротьби з трансграничною злочинністю у сфері транспорту. Крім того, варто наголосити, що для світової спільноти нагальними перспективами розвитку у сфері здійснення заходів контролю за додержанням законодавства на транспорті є їх постійне удосконалення, орієнтоване на подальшу цифровізацію, використання штучного інтелекту та розширення міжнародного співробітництва.

В Україні в грудні 2024 року Кабінетом Міністрів України прийнято Національну транспортну Стратегію України на період до 2030 року [10], яка визначає напрями відновлення та розвитку у сферах автомобільного, міського електричного, залізничного, морського та внутрішнього водного, авіаційного транспорту, дорожнього господарства, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, безпеки на транспорті, використання повітряного простору України, альтернативних видів палива на транспорті, надання послуг поштового зв'язку, а також у сфері розвитку, будівництва, реконструкції, ремонту, облаштування та модернізації пунктів пропуску через державний кордон, їх утримання та експлуатації, інших суміжних сферах галузі транспорту. Метою Національної транспортної Стратегії України на період до 2030 року є відновлення транспортної системи, яка постраждала внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України, на якісно вищому рівні, подальша її розбудова відповідно до політики та

стандартів ЄС, зокрема вимог сталої, інклюзивної та стійкої до криз мобільності транспорту, інтеграція до транспортної мережі ЄС та світової транспортної мережі, досягнення здатності забезпечити належний рівень безпеки руху, задовольнити потреби населення та бізнесу в транспорті та мобільності, сприяти обороноздатності держави, а також конкурентоспроможності та стійкості національної економіки [10]. Відповідно, можна стверджувати, що національні пріоритети України зміщені в бік відновлення транспортної сфери, що не може не заважати впровадженню зарубіжного досвіду. Однак, важливим є очевидний проєвропейський вектор Стратегії, який безпосередньо може бути реалізований шляхом використання зарубіжного досвіду у вказаній сфері.

Висновки. Проаналізований досвід зарубіжних держав дозволяє виділити перспективні напрями вдосконалення адміністративно-правового забезпечення публічного контролю за додержанням законодавства на транспорті в Україні. По-перше, спрощення та уніфікація нормативно-правової бази в сфері транспорту, наближення його до параметрів Європейського Союзу дозволить запобігати колізіям у праві в межах національного законодавства та сприятиме входженню України до європейського простору.

По-друге, створення єдиного державного реєстру транспортних засобів, водіїв та перевізників. В Україні функціонує Єдиний державний реєстр транспортних засобів, Ліцензійний реєстр перевізників, тощо, однак об'єднаного інформаційного порталу ще не створено.

По-третє, посилення відповідальності: збільшення розміру санкцій за порушення законодавства на транспорті та посилення відповідальності перевізників є одним із інструментів ефективного контролю на транспорті.

По-четверте, в Україні потребує належного розвитку громадський контроль на транспорті, який має застосовуватися на правових підставах. Залучення громадськості до процесу контролю за додержанням законодавства на транспорті є європейською традицією та традицією США, яка може бути запроваджена в Україні та сприяти дотриманню вимог норм права у сфері транспорту.

По-п'яте, на нашу думку, найбільш сучасним заходом є впровадження новітніх технологій. Активне використання сучасних технологій для моніторингу безпеки на транспорті та виявлення порушень – це пріоритет розвитку не тільки українського механізму контролю за додержанням законодавства на транспорті, а й світові тенденції сучасного розвитку суспільства.

СПИСОК ВИКОРИСНИХ ДЖЕРЕЛ.

1. US Department of Transportation. URL: <https://www.transportation.gov/>
2. Transportation Control Measures. URL: <https://www.epa.gov/statelocalenergy/transportation-control-measures>.
3. Чанцева А. О. Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2023. С. 135-136.
4. Tasks and powers of the Roadside Inspection Service. URL: https://www.balm.bund.de/EN/Topics/Controls/ControlsRoadsidecontrolServiceRoadTollcontrolService/RoadsideInspectionService/RoadsideInspectionService_node.html.
5. Підхід Німеччини до адаптивного керування дорожнім рухом. URL: <https://www.itsinternational.com/its8/feature/germanys-approach-adaptive-traffic-control>.
6. STATE-OF-THE-ART TRAFFIC SIGNAL MANAGEMENT IN SWEDEN. URL: <https://erticonetwork.com/state-of-the-art-traffic-signal-management-in-sweden>.
7. This is lfv. URL: <https://www.lfv.se/en/about-us/this-is-lfv>.
8. Japan Unveils New Multimodal Transport Innovations. URL: <https://www.jusdaglobal.com/en/article/japan-multimodal-transport-innovations>.
9. Грибан М.М. Зарубіжний досвід здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2023. № 30(3). С. 252–262. URL: <https://doi.org/10.32631/vca.2023.3.21>.
10. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках: Постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#n17>.