

Екатеринбург : Уральский государственный университет им. А.М. Горького, 2008. – 152 с.

4. Яцківський Л. Ю. Загальний курс транспорту : навчальний посібник / Яцківський Л. Ю., Зеркалов Д. В. – Кн. 1. – К. : Арістей, 2007. – 544 с.

5. Нагляд за станом доріг : підручник / Веселов М. Ю., Колпаков В. К., Курінний А. В. та ін. ; Донецький юридичний інститут ЛДУВС. – Донецьк : ПБ Донеччина, 2010. – 408 с.

УДК 42.001.12:328.13 (043.2)

**Пивовар Ю. І.,**

к.ю.н., доцент,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ,

**Пивовар І. В.,**

к.ю.н.,

Національна академія внутрішніх справ, м. Київ

## **ПОРУШЕННЯ ПРИНЦИПУ СВОЄЧАСНОСТІ ПРИ РОЗРОБЛЕННІ ТА ЗАТВЕРДЖЕННІ ДЕРЖАВНОЇ ЦІЛЬОВОЇ ПРОГРАМИ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ**

Однією з гострих проблем сучасності залишається стан безпеки дорожнього руху. З метою зниження рівня аварійності та тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, створення безпечних і комфортних умов руху транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, а також удосконалення системи державного управління безпекою дорожнього руху органами державної влади та місцевого самоврядування застосовуються зокрема цільові механізми публічного адміністрування.

В їх числі важливу роль відіграє державне цільове програмування, що ґрунтується передусім на законодавчих актах та здійснюється у дев'ять основних стадій. Важливо зазначити, що управлінська діяльність на кожній із стадій цього процесу здійснюється з дотриманням певних принципів, зокрема таких як: послідовності; своєчасності; обґрунтованості; публічності тощо.

Водночас, аналіз програмно-цільових правових актів у сфері безпеки дорожнього руху дозволив виявити суттєві недоліки організаційно-правового характеру. Зокрема, це порушення строків при розробленні й прийнятті відповідних актів, що в цілому вказує на недотримання одного з важливих принципів прийняття управлінських рішень – принципу своєчасності.

Так, при схвалені 30 жовтня 2008 р. Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху передбачалося "... забезпечити значне поліпшення стану безпеки дорожнього руху, зменшення кількості осіб, що загинули або постраждали внаслідок дорожньо-транспортних пригод, поліпшення умов руху на вулицях і дорогах, створення ефективної системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв, належний рівень надання медичної допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах" [1]. Ця Концепція є процесуальною формою результатів першої стадії державно-цільового програмування.

Вирішення означених в даному правовому акті завдань суспільство потребувало передусім у період 2009-2012 років. Звичайно, реалізація відповідних завдань потребує своєчасного розроблення деталізованої програми заходів з чітким розписом виконавців, строків виконання, джерел фінансового забезпечення тощо. Такою програмою, згідно означеної Концепції, мала бути Державна цільова програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009-2012 роки. Обов'язок з розроблення проекту відповідної програми й подання його до Кабінету Міністрів України був покладений на Міністерство внутрішніх справ України й Мінтрансзв'язку. При цьому нормативний термін для виконання цього обов'язку складав три місяці з граничною датою – 30 січня 2009 року [1].

Проте, упродовж чотирьох років суспільство так і не дочекалося відповідної державної програми. Лише у серпні 2012 року (тобто після закінчення повного строку дії Концепції 2009-2012 рр.) МВС України спільно з Міністерством інфраструктури України "вийшли" з новою ініціативою, подавши оновлену Концепцію Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні, розраховану на виконання вже до 2016 року. Уряд, в свою чергу, визнаючи важливість порушених питань й

схваливши дану Концепцію, знову встановив тримісячний термін на підготовку відповідної Програми (тобто, до 8 листопада 2012 р.) [2].

Зауважимо, що хоча виконавцями й було підготовлено і подано до Кабінету Міністрів України проект Програми, все ж таки слід засвідчити факт затримки її затвердження. Адже фактичний термін, від дати схвалення Концепції програми (8 серпня 2012 р.) до затвердження самої Державної цільової програми (25 березня 2013 р.) склав понад сім місяців [3].

Можливо такий період затримки здається не суттєвим, але не слід забувати, що уже був пропущеним чотирирічний термін вирішення означених загальнодержавних завдань, а також безпосередній зв'язок цих завдань з безпекою життя громадян України.

Серед головних причин окресленого стану, що засвідчує порушення принципу своєчасності прийняття відповідних управлінських рішень, на нашу думку, є законодавча неврегульованість граничних строків стадій процесу державно-цільового програмування, а також відсутність відповідальності відповідних учасників цього процесу.

Тому, для попередження подібних негативних явищ в управлінській й правотворчій діяльності в сфері державно-цільового програмування, вважаємо необхідним нормативно врегулювати окреслені прогалини, розробивши відповідні положення й закріпивши їх у Законі України "Про державні цільові програми". Безперечно, така робота має ґрунтуватись передусім на результатах комплексних наукових досліджень з відповідної проблематики.

#### *Література*

1. Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009-2012 роки : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 2008 р. № 384-р // Офіційний вісник України. – 2008. – № 84. – Ст. 2829. – Стор. 77.

2. Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 8 серпня 2012 р. № 771 // Урядовий кур'єр від 28.08.2012. – № 153.

3. Про затвердження Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 25 березня 2013 р. № 294 // Урядовий кур'єр від 08.05.2013. – № 82.

УДК 342.951+35.08 (043.2)

**Розум І. О.,**

старший викладач,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

### **ДО ПИТАННЯ ВІДНЕСЕННЯ ПІДРОЗДІЛІВ ДЕРЖАВНОЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ ІНСПЕКЦІЇ МІНІСТЕРСТВА ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ ДО СУБ'ЄКТІВ СЛУЖБОВО-БОЙОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ СИЛ ОХОРОНИ ПРАВОПОРЯДКУ**

Серед системи державних органів, які наділені повноваженнями в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, Державна автомобільна інспекція МВС України (далі – Державтоінспекція) посідає особливе місце у зв'язку з тим, що чинне законодавство покладає на неї найширший обсяг повноважень. Проблеми загальної теорії службово – бойової діяльності сил охорони правопорядку розроблено та висвітлено в наукових працях, зокрема, В. Г. Андросюка, О. М. Бандурки, Ю. П. Битяка, Ю. П. Бабкова, В. І. Воробйова, В. В. Говорухи, В.П. Городнова, М. А. Громова, В. В. Гуштіна, Ю. В. Дубко, І. О. Кириченка, В. К. Колпакова, А. Т. Комзюка. Так, з точки зору І. О. Кириченка службово-бойова діяльність полягає у профілактичних, охоронних, режимних, захисних, ізоляційно-обмежувальних заходах і спеціальних діях (операціях) правоохоронних органів спеціального призначення і їх військових та інших передбачених законом озброєних формувань, що ведуться під керівництвом центрального органу виконавчої влади з метою забезпечення недоторканості державного кордону України, охорони й оборони особливо важливих об'єктів, боротьби з організованою злочинністю та тероризмом у плановому, регулярному порядку та під час проведення спеціальних заходів