

З огляду на наявні загрози подальші дії держави мають включати з-поміж інших заходи: щодо розроблення та впровадження дієвого механізму оптимізації публічних видатків – з метою зменшення залежності України від зовнішніх джерел фінансування; контролю та нагляду за фінансовими установами та удосконалення повноважень органів фінансового контролю – для своєчасного виявлення порушень фінансового законодавства, а, отже, – з метою гарантування фінансової безпеки України.

#### *Література*

1. Дмитренко Е. С. Юридична відповідальність суб'єктів фінансового права у механізмі правового забезпечення фінансової безпеки України: монографія / Е. С. Дмитренко. – К.: Юрінком Інтер, 2009. – 591 с.

2. Звернення асоціацій фінансового ринку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://finbalance.com.ua/news/Biznes-vtrativ-82-mlrd-hrn-cherez-bankrutstvo-77-bankiv-u-2014-2016-rr>

УДК 342.942

**Доненко В. В.**, д.ю.н., доцент,  
Дніпропетровський державний університет  
внутрішніх справ, м. Дніпро, Україна

### **БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ – ЧЕРГОВИЙ ШАНС НА РЕФОРМУВАННЯ**

Комплексне та системне вдосконалення основних напрямків розвитку адміністративного права України як засобу забезпечення виконання головного обов'язку держави є одним з важливих напрямів реформ в Україні, розвитку демократії, забезпечення прав, свобод і законних інтересів фізичних та юридичних осіб. Насамперед в основі зміни ролі адміністративного права лежить концептуальна зміна характеру відносин між людиною і державою, яка була закріплена в ст. 3 Конституції України, визнання того, що «права і свободи людини та їх гарантії визначають зміст і спрямованість діяльності держави», означає підпорядкування діяльності всіх державних органів і правових інститутів суспільства потребам реалізації, охорони та захисту прав людини, їх пріоритетність перед іншими цінностями демократичної, соціальної, правової держави [1].

Саме через призму оновленого розуміння ролі адміністративного права постає завдання подальшого дослідження безпеки дорожнього руху.

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), в Україні рівень смертності від дорожньо-транспортних пригод становить 12 осіб на 100 тисяч населення, що вдвічі перевищує середній показник у країнах

Європейського Союзу. Дорожньо-транспортні пригоди є першою за поширеністю причиною смерті українців віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю – віком від 5 до 14 років. Втрати України від дорожньо-транспортного травматизму становлять 4 мільярди доларів США на рік [2].

За роки незалежності в Україні створена відповідна нормативна база, існує відповідна організаційна структура, яка створює систему забезпечення безпеки дорожнього руху. З моменту прийняття законів та створення організаційних структур, відбуваються численні зміни та доповнення в чинне законодавство, в структуру та функціональну спрямованість органів, які забезпечують безпеку дорожнього руху, неодноразово здійснювалися спроби законодавця лібералізувати чи посилити адміністративну відповідальність за порушення у сфері безпеки дорожнього руху та суттєвих позитивних зрушень не дали. Проте, незважаючи на значну кількість адміністративно-правових досліджень, фактичний стан забезпечення дорожнього руху залишається вкрай низьким. Такий стан, на нашу думку, зумовлений наступними обставинами: по-перше, значна кількість досліджень було здійснено до прийняття Концепції адміністративної реформи (1998 р.), а відтак мала вади, обумовлені радянським розумінням адміністративного права; по-друге, це ніяк не знижує ці дослідження відповідної наукової цінності, а навпроти, давало законодавцю впроваджувати запропоновані інноваційні ідеї, а науковій спільноті підґрунтя для дискусії та активного наукового пошуку; по-третє, пострадянський період, продовжує свою історію не тільки в часі, але і в окремих публікаціях, і навіть посібниках та дисертаційних дослідженнях; по-четверте, триваюча дискусія щодо предмету адміністративного права слугує з одного боку розвитку української доктрини адміністративного права, а з іншого боку, впливає на правотворчу, правозастосовальну діяльність; по-п'яте, всі роки незалежності в системі влади були створені і здебільшого продовжують діяти структурні інститути, які є калькуванням радянського періоду. Певні надії покладаються на реформування МВС України розпочалось зі створення нового органу в системі – Національної поліції, статус якого визначений в Законі України від 02.07.2015 «Про Національну поліцію». Структура поліції визначена в статті 13 даного Закону, частина 3 якої визначає, що у складі поліції функціонують: кримінальна поліція, патрульна поліція, органи досудового розслідування, поліція охорони, спеціальна поліція, поліція особливого призначення. Основним підрозділом, з якого власне і розпочалась реформа МВС стала патрульна поліція, на яку покладено виконання широкого кола завдань, зокрема, забезпечення безпеки дорожнього руху; організація контролю за додержанням законів, інших нормативно-правових актів з питань безпеки дорожнього руху [3]. Разом з тим, анонсований ще 2 грудня 2016 року

набір до дорожньої поліції, існування якої зазначеним вище законом не передбачалось, що може свідчити про певні недоліки у програмуванні реформ, а з іншого свідчить про визнання важливості повної реформи в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Планується, що дорожня поліція буде забезпечувати безпеку на дорогах національного та міжнародного значення.

Унікальність сьогоденішнього становища полягає у можливості окремі кроки здійснити з чистого листа, це стосується відмови у визнанні головними чинниками кількості дорожньо-транспортних пригод та виявлених порушень правил дорожнього руху, а юридичну відповідальність в цій сфері не основним важелем її забезпечення, визнання держави в особі відповідних публічних інститутів відповідальними за дотриманням реалізації прав і свобод громадян в цій сфері.

### *Література*

1. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. – К.: Просвіта, 1996. – 80 с.

2. Про рекомендації парламентських слухань на тему «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху» // Відомості Верховної Ради України. – 2016. – № 21. – Ст. 414.

3. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII // Голос України. – Ст. 141-142; Про затвердження Положення про патрульну службу МВС: наказ МВС України від 22.07.2015 № 796 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0777-15>

УДК 341.231.14

**Коваль М. В.**, к.ю.н., професор,

Університет державної фіскальної служби України, м. Ірпінь, Україна

**Коваль А. М.**, к.ю.н.,

Університет економіки та права «КРОК», м. Київ, Україна

## **ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРАВ І СВОБОД ШЛЯХОМ ВИКОРИСТАННЯ ПРОЦЕДУР МЕХАНІЗМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВ, СВОБОД ЛЮДИНИ І ГРОМАДЯНИНА В УКРАЇНІ**

Коли ми ведемо мову про реалізацією правових приписів взагалі, та зокрема тих які закріплюють прав і свободи людини і громадянина то під ним розуміють їх здійснення, тобто досягнення тієї мети, яку переслідували при їх виданні. В теорії права залежно від характеру правозастосовних діянь суб'єкта права виділяють чотири основні форми реалізації положень правових приписів. Окремими правовими приписами є правові приписи, що фіксують прав і свободи людини, тому їх реалізація