

УДК: 342.9

*Гуржій Тарас Олександрович,
доктор юридичних наук, старший науковий співробітник,
професор кафедри комерційного права
Київського національного торговельно-економічного університету*

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ДЕРЖАВНОГО КОНТРОЛЮ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У статті висвітлюються організаційно-правові аспекти державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху. На підставі аналізу правозастосовної практики зроблено висновок про недостатню ефективність контрольних заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. З урахуванням сучасних напрацювань сформульовано пропозиції, спрямовані на вдосконалення чинного законодавства та інституційної системи галузевого контролю.

Ключові слова: державний контроль, автомобільний транспорт, безпека дорожнього руху, нормативно-правове регулювання, організаційне забезпечення.

Автомобілізація – невід'ємний елемент прогресу суспільства. Роль автомобільного транспорту в сучасному світі важко переоцінити. Він має колосальне значення для задоволення соціально-економічних потреб людини, забезпечує динамічний розвиток промисловості, сільського господарства, торгівлі, медицини та багатьох інших сфер суспільного життя. Без нього неможливі перевезення, відпочинок і спілкування людей, неможлива стабільна робота органів влади, соціальних інститутів, підприємств, установ, організацій.

Автотранспорт – це не лише економічний, а й непересічний соціокультурний феномен. Його розвиток сприяє усуненню етнічних і культурних відмінностей між різними регіонами, між міським та сільським населенням. Глобально він виступає чинником світової інтеграції та формування єдиного цивілізаційного простору.

Водночас процес автомобілізації супроводжується деякими негативними процесами. Стрімке збільшення парку транспортних засобів, безперервна інтенсифікація дорожнього руху, негативний вплив людського чинника – всі ці фактори зумовлюють критично високий, порівняно з іншими техногенними системами, рівень аварійності. Щодня на дорогах країни трапляються понад 600 дорожньо-транспортних пригод, в яких гинуть від 10 до 15 осіб, близько 150 – зазнають тілесних ушкоджень. Кожна п'ята така травма спричиняє стійку втрату працездатності, кожна десята – обумовлює інвалідність постраждалого. Супутні економічні втрати сягають 2 % валового національного продукту.

Величезна кількість дорожньо-транспортних пригод стала наслідком відставання дорожнього будівництва від темпів автомобілізації, тотального занепаду дорожнього господарства, конструктивних недоліків транспорт-

них засобів, слабкої водійської підготовки, зниження правосвідомості учасників дорожнього руху, архаїзму вітчизняної системи забезпечення безпеки дорожнього руху та багатьох інших прогресуючих проблем. Ці проблеми виникли не сьогодні і не вчора. Вони накопичувалися роками в умовах безальтернативності директивних схем управління, невизначеності меж компетенції (читай – сфер відповідальності) владних суб'єктів, браку реального інтересу до їхнього вирішення.

За загальним визнанням, дорожньо-транспортна аварійність набула масштабів загальнонаціонального лиха. Боротьба з нею вимагає єднання зусиль всіх інститутів громадянського суспільства, пріоритизації відповідного напрямку державної політики, кардинальних змін законодавства, перебудови основ галузевого менеджменту, впровадження інноваційних методик і технологій, налагодження плідної міжнародної співпраці.

Останніми роками у даному напрямі робиться досить багато: проведено реформу законодавства України про дорожній рух, оновлено Правила дорожнього руху, посилено юридичну відповідальність за їх порушення, запроваджено обов'язкове цивільне страхування власників транспортних засобів, затверджено національну стратегію підвищення безпеки дорожнього руху, створено мережу координаційних рад з питань дорожньої безпеки, ратифіковано важливі міжнародні угоди. Однак, у цілому існуюча система забезпечення безпеки дорожнього руху далека від до-

сконалості. Навіть при більш-менш ефективній роботі окремих ланок загальні результати її функціонування не є задовільними.

Як показує практика, недостатньо розробити хорошу концепцію, прийняти потрібні закони, здійснити сукупність організаційних перетворень, передбачити комплекс профілактичних заходів. Дуже важливо також забезпечити неухильне дотримання чинних на транспорті правил та безумовну реалізацію нормативно-правових приписів. Інакше – будь-які, навіть найпрогресивніші, реформи приречені на невдачу. Жоден закон не спроможний упорядкувати певну галузь або сферу суспільного життя, якщо він не виконується, не впливає на свідомість і поведінку людей, навіть досконалі схеми управління не спрацьовують без належного виконання.

Провідним засобом забезпечення законності та правопорядку в сфері безпеки дорожнього руху є державний контроль. "Попри те, що з утвердженням демократії та народовладдя недержавні (самоврядні, громадські) інститути дещо потіснили державу із сфери управління публічними справами, остання залишається головними провідником адміністративного контролю. Наразі тільки держава володіє ресурсом, необхідним для комплексного, регулярного й безперервного спостереження за підконтрольними об'єктами. Тільки вона, як монополіст на засоби примусу, здатна наділити контроль потрібним ступенем обов'язковості. Врешті-решт, тільки її зусиллями можливий контроль на загально-

державному, міжрегіональному та міжгалузевому рівнях" [1, с. 127].

Зважаючи на провідну роль державного контролю в системі забезпечення безпеки дорожнього руху, питання його забезпечення та ефективності є об'єктом прискіпливої уваги вітчизняних правників. Актуальні питання галузевого контролю знайшли висвітлення на сторінках праць Г. В. Галіминої, О. Ю. Салманової, А. О. Собакаря, інших учених. Поряд з тим доводиться констатувати, що переважна більшість досліджень, присвячених відповідній проблематиці, мають контекстуальний характер (питання державного контролю здебільшого аналізуються в контексті інших проблем транспортної безпеки) та розкривають лише окремі аспекти державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху.

Викладене зумовлює необхідність комплексного дослідження, котре б дозволило висвітлити актуальні проблеми галузевого контролю на всіх його рівнях, ділянках і напрямках, а також запропонувати ефективні способи їхнього вирішення в найближчій перспективі.

Правові засади державного контролю в сфері безпеки дорожнього руху визначаються Конституцією України, законами України ("Про автомобільний транспорт", "Про дорожній рух", "Про автомобільні дороги" та ін.), положеннями про органи виконавчої влади – суб'єктів національної політики безпеки дорожнього руху, багатьма іншими підзаконними нормативно-правовими актами, якими конкретизовані

форми, методи та процедура різних видів контрольної діяльності.

Аналіз правових джерел регламентації державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху залишає подвійне враження. По-перше, протягом останніх років правове забезпечення галузевого контролю зробило відчутний крок уперед. Нові напрями контрольної діяльності врегульовуються законодавчо (так, із прийняттям нової редакції Закону України "Про автомобільний транспорт" 2006 року нормативно закріплена система суб'єктів, завдання, функції та основні форми державного контролю в галузі вантажних і пасажирських перевезень, надання транспортних послуг). Поступово заповнюються "прогалини" законодавства, усуваються правові колізії. На зміну застарілим нормам ухвалюються більш актуальні й досконалі. Тільки в минулому році прийнято близько десятка нормативно-правових актів, спрямованих на вдосконалення механізмів державного контролю за безпекою дорожнього руху.

По-друге, – динаміка позитивних зрушень надто повільна аби вважатися цілком задовільною. Більшість законодавчих новел є фрагментарними. Часто-густо вони лише уточнюють існуючі положення та не носять концептуального характеру. Внаслідок системних збоїв у роботі законодавчого органу держави чимало важливих законопроектів роками лишаються без розгляду. Відтак, основні аспекти державного контролю в сфері безпеки дорожнього руху охоплені переважно відомими правовими актами. А, як відомо,

мо, на цьому рівні регламентація фундаментальних засад управління сферою безпеки дорожнього руху (в тому числі, галузевого контролю) об'єктивно неможлива.

Як свідчить практика, правові акти з питань державного контролю за безпекою дорожнього руху не завжди відповідають вимогам критеріїв якості та доцільності. Наочним прикладом може слугувати Постанова Кабінету Міністрів України "Деякі питання здійснення контролю за міжнародними перевезеннями пасажирів і вантажів автомобільним транспортом" від 2 березня 2010 року №252, котра була скасована менш ніж через місяць після свого прийняття.

Властивою рисою правової регламентації державного контролю в сфері безпеки дорожнього руху є фрагментованість. Кореспондуючі норми містяться у величезному масиві нормативно-правових актів, що призводить до певних ускладнень та різнорідного правозастосування. Не всі аспекти державного контролю на автотранспорті врегульовано вичерпно повно. Особливо гостро "дефіцит" правового забезпечення відчувається при здійсненні відомчого контролю, міжвідомчої взаємодії, сертифікації транспортних засобів.

Чимало зауважень викликає також і зміст відповідних законодавчих положень. Так, наприклад, у супереч недержавному статусу органів місцевого самоврядування закони України "Про дорожній рух" (ст. 52) та "Про автомобільний транспорт" (ст. 6) відносять їх до системи державного контролю у сфері

безпеки дорожнього руху. Натомість за межами цієї системи опинились усі міністерства та відомства, які здійснюють відомчий транспортний контроль.

Вибірковістю та неповнотою характеризується законодавча регламентація правового статусу суб'єктів контролю. Зокрема, в розділі 10 "Контроль у сфері дорожнього руху" Закону України "Про дорожній рух" визначені контрольні повноваження лише одного державного органу – Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України Міністерства внутрішніх справ України.

Серед інших недоліків правового забезпечення державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху варто вказати на неузгодженість нормативно-правових актів, колізії юридичних норм, евентуальний характер нормотворчого процесу.

Слід погодитися з думкою вчених, які вбачають корінь цих проблем у відсутності концептуальної моделі нормотворення. На сьогодні між нормативно-правовими актами з питань галузевого контролю немає сталих системних зв'язків, котрі б зумовлювали їх сувору ієрархію, чітке розмежування сфер їхньої дії, логічну послідовність їх прийняття або змін, відповідність форми кожного акта (закон, постанова уряду, міжвідомчий документ, акт міністерства тощо) предмету його регламентації, структурованість та взаємоузгодженість правового масиву.

За таких умов будь-які намагання вдосконалити систему державного

контролю у сфері безпеки дорожнього руху, вносячи спорадичні зміни до законодавства чи приймаючи нові підзаконні акти, не матимуть великого успіху. Ефективність кожного такого заходу нівелюватиметься загальною недосконалістю правового базису, його численними вадами, проблемами, дисбалансами.

Докорінно змінити ситуацію може тільки кардинальна реформа, котра б не просто оптимізувала зміст актів галузевого законодавства, але й поєднала їх в інтегральний комплекс з єдиними принципами організації, функціонування та розвитку. Першочерговим етапом і водночас наріжним каменем такої реформи має стати прийняття Закону України "Про публічний контроль на автомобільному транспорті" – закону, який окреслюватиме вихідні засади галузевого контролю, визначатиме його загальні принципи, цілі й пріоритети, слугуватиме основою нормотворення у відповідній сфері управлінської діяльності.

Однак, було б неправильно та недалекоглядно вважати недоліки правового забезпечення єдиною причиною низької ефективності державного контролю в сфері безпеки дорожнього руху. Не менш серйозну проблему становить недосконала організація системи його інститутів.

Власне кажучи, проблемним є вже саме визначення цієї системи, з'ясування її меж, рівнів, складових елементів. З цього приводу чинне законодавство містить чимало доволі суперечливих положень.

Так, відповідно до ст. 52 Закону України "Про дорожній рух", державний контроль у сфері безпеки дорожнього руху здійснюється: Кабінетом Міністрів України, місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, Державною автомобільною інспекцією Міністерства внутрішніх справ України, іншими спеціально уповноваженими на те державними органами. Закон України "Про автомобільний транспорт" наділяє контрольними функціями Уряд, Міністерство транспорту та зв'язку України, урядові органи в його складі, Раду міністрів Автономної Республіки Крим, обласні державні адміністрації, органи місцевого самоврядування, Службу міжнародних автомобільних перевезень.

Типове положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (Наказ Міністерства транспорту України від 12 листопада 2003 року № 877) поклало цю роль на Міністерство транспорту України, Державний департамент автомобільного транспорту, автотранспортні управління та, – в пунктах пропуску через державний кордон, – на Службу міжнародних автоперевезень. Натомість, Постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті" від 8 листопада 2006 року № 1567 обмежила коло суб'єктів галузевого контролю винятково органами Головної державної інспекції на автомобільному транспорті.

Суттєві розбіжності вказаних положень, віднесення до переліку суб'єктів

державного контролю недержавних утворень, а також присутність у ньому раніше ліквідованих структур (Міністерство транспорту та зв'язку України, Державний департамент автомобільного транспорту), не дозволяють сформувати чітке уявлення про систему органів державного контролю в сфері безпеки дорожнього руху. Не внесла визначеності в це питання й правнича наука: більшість сучасних дослідників конструюють принципово відмінні моделі галузевого управління.

Аналіз нормативно-правових засад та практичних аспектів державного контролю на автомобільному транспорті (зокрема, щодо безпеки дорожнього руху) дає підстави розглядати його як триелементну функціональну систему.

Першу ланку цієї системи утворюють державні органи (посадові особи) загальної компетенції: Верховна Рада України (як суб'єкт парламентського контролю); Президент України (як глава держави та голова Ради національної безпеки та оборони України), Кабінет Міністрів України (як орган, котрий спрямовує й координує діяльність виконавчої влади); Рада національної безпеки та оборони України; Верховна рада Автономної Республіки Крим і Рада міністрів Автономної Республіки Крим – з питань, віднесених законом до республіканського відання; обласні, міські (в м. Києві та Севастополі) та районні державні адміністрації.

Другу ланку (галузевий контроль) утворюють органи управління галузями та сферами, на межі яких функціонують механізми забезпечення безпеки

дорожнього руху: Міністерство інфраструктури України, Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України, Міністерство охорони здоров'я України, Міністерство надзвичайних ситуацій України та інші. Забезпечення безпеки дорожнього руху не є головною функцією цих органів. Відповідні повноваження здійснюються ними винятково в рамках галузевої спеціалізації.

І, нарешті, третю ланку, – ланку спеціалізованого контролю, – утворюють органи, для яких контроль у сфері безпеки дорожнього руху слугує провідною метою та магістральним напрямом діяльності. До таких належать Державна автомобільна інспекція Міністерства внутрішніх справ України, Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті, а також Державне підприємство "Служба міжнародних автомобільних перевезень".

Таким чином, державний контроль у сфері безпеки дорожнього руху проводиться надзвичайно широким колом суб'єктів. Безпосередньо чи опосередковано в ньому задіяна вся вертикаль державної влади: від глави держави до виконавчих органів на місцях. Однак, як однакостайно стверджують вчені та практики, – попри велику кількість контролюючих структур, реальний стан забезпечення законності й дисципліни на вітчизняному автомобільному транспорті не відповідає потребам сьогодення.

Основні ланки системи державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху функціонують ізольовано та розбалансовано. Вищі органи влади переймаються проблемами безпеки автомо-

більшого транспорту лише час від часу, причому відповідні заходи нерідко мають популістське забарвлення (так, замість жорсткого контролю за профілактикою дорожньо-транспортних пригод, основні зусилля спрямовуються на боротьбу із спецномерами, спецсигналами тощо). У свою чергу, більшість міністерств і відомств зосереджена на вирішенні локальних завдань й жодним чином не заінтересована в зниженні загального рівня аварійності.

Дії (рішення) суб'єктів державного контролю в сфері безпеки дорожнього руху є неузгодженими. Спеціально створені координуючі структури (координаційні ради з питань дорожньої безпеки, комісії з безпеки дорожнього руху при місцевих державних адміністраціях) або взагалі не виконують своїх функцій, або працюють вкрай нерегулярно: зазвичай, їх діяльність активізується лише після резонансних автокатастроф, тобто тоді, коли запобігти наслідкам жакхливої людської трагедії вже неможливо.

На думку міжнародних експертів, серйозною вадою вітчизняної системи контролю у сфері безпеки дорожнього руху є концентрація широких контрольних повноважень "під дахом" Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України. Як свідчать результати дослідження, проведеного за підтримки Агентства США з Міжнародного розвитку (USAID), Корпорації "Виклики Тисячоліття" (MCC) та компанії Менеджмент Системс Інтернешнл (MSI), сьогодні на Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ України

покладаються близько 50 управлінських і контрольних функцій, значна частина яких не властива поліцейським структурам розвинутих країн.

Серед них:

- 1) контроль за виготовленням технічних засобів та автоматизованих систем керування дорожнім рухом;
- 2) контроль за утриманням автодоріг;
- 3) контроль за реєстрацією та обліком транспортних засобів;
- 4) контроль у сфері сертифікації транспортних засобів;
- 5) контроль за внесенням обов'язкових платежів власниками транспортних засобів;
- 6) контроль у сфері виготовлення й продажу транспортних засобів або номерних агрегатів до них;
- 7) контроль за підготовкою, перепідготовкою та підвищенням кваліфікації водіїв тощо.

Переобтяження Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України різноманітними контрольними функціями, по-перше, знижує загальний потенціал галузевого контролю (так, згідно з висновком спеціалізованої робочої групи Ради національної безпеки та оборони України, система Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України фізично не спроможна забезпечувати ефективний контроль на всіх напрямках, окреслених законодавством [2, с. 13]), а, по-друге, є: "... величезним корупціогенним фактором, постійним джерелом корупційних ризиків в дорожньо-транспортному середовищі" [3, с. 5]. Невипадково за результатами різних соціологічних дослі-

дженів Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ України визнано найбільш корумпованим органом державної влади [4, с. 17].

Інституційна система державного контролю на автомобільному транспорті характеризується й іншими недоліками, як-то: повторювання контрольних повноважень та подібність діяльності контролюючих суб'єктів, нерозвиненість механізмів взаємодії з громадськістю, недостатнє матеріально-технічне забезпечення, брак ресурсного забезпечення і т. д. Усунути всі ці недоліки можна тільки здійснивши масштабні організаційні зміни у сфері галузевого управління.

З цього приводу варто дослухатися до рекомендацій Всесвітньої організації охорони здоров'я ООН, експерти якої наголошують: "... ефективність управління та контролю в сфері безпеки дорожнього руху зростає в тих країнах, де відповідні функції покладені на спеціалізовану державну установу (орган), наділену необхідними повноваженнями та бюджетом (наприклад, Шведське національне дорожнє управління, Національне управління США з безпеки руху на шосейних дорогах). Якщо ж окрему установу (орган) створити неможливо, потрібно розширювати правомочність (та, відповідно, матеріальну базу) контрольно-управлінських підрозділів при урядовому міністерстві транспорту" [5, с. 6].

Вочевидь, для України, котра ще не зовсім оговталася після удару глобальної економічної кризи, більш прийнятним є саме останній варіант. Розши-

рення спектра адміністративних і контрольних функцій одного з діючих органів галузевого управління (наприклад, Державної автотранспортної служби України) дозволить значно швидше й, головне, без величезних затрат, пов'язаних із створенням нової організаційної структури, ліквідувати дисбаланси галузевого контролю, сформувавши його інституційне ядро, забезпечити централізовану координацію роботи всіх його ланок.

Звісно, це лише один з багатьох кроків, потрібних для вдосконалення організаційних засад державного контролю в сфері безпеки дорожнього руху. На часі також перерозподіл повноважень та чітке розмежування компетенції суб'єктів контрольної діяльності, створення дієвих механізмів їхньої практичної взаємодії, приведення нормативів їх матеріально-технічного забезпечення у відповідність до поставлених завдань, інтеграція в їхню структуру осередків громадського контролю, відновлення мережі координаційних рад безпеки дорожнього руху і т.д.

Підводячи підсумки, варто зазначити таке. Вітчизняна система державного контролю на автомобільному транспорті перебуває в стані глибокої кризи. Недосконалість її інституціональної організації, численні вади правового забезпечення, слабкий матеріальний фундамент, віджилий "екзекутивний" інструментарій, інші вагомні недоліки зумовлюють низький рівень галузевого контролю та, як наслідок, невпинне зростання показників дорожньо-транспортної аварійності й травматизму.

Окреслені проблеми нерозривно пов'язані між собою. Вирішити їх тільки на певному рівні (правовому, організаційному абошо) чи-то пак, – застосувавши поодинокі заходи, об'єктивно неможливо. Ситуація вимагає комплексного підходу, котрий би охоплював всі ключові аспекти галузевого контролю, всі його інститути, рівні та напрями. У рамках даного підходу доцільно:

1. Розробити та прийняти Закон України "Про публічний контроль на автомобільному транспорті". У названому Законі мають бути відображені поняття, сфера, об'єкти, різновиди, правові форми регламентації та основні методи здійснення державного контролю на автомобільному транспорті.

Крім того, окремі розділи Закону доцільно присвятити:

а) діяльності уповноважених суб'єктів (система, завдання, функції, повноваження, розмежування сфер компетенції, основи взаємодії поміж собою, з органами місцевого самоврядування, громадськістю, підприємствами, установами та організаціями, незалежно від форм власності);

б) процедурі здійснення галузевого контролю (стадії, етапи, строки, права та обов'язки учасників, порядок і зміст процесуальних дій);

в) питанням юридичної відповідальності за невиконання законних вимог суб'єктів державного контролю, перешкоджання здійснення їхніх функцій тощо.

2. Провести масштабну реформу законодавства про контроль у сфері безпеки дорожнього руху. Внести до

нього комплексні зміни, покликані гармонізувати його зміст, усунути численні колізії та неточності, ліквідувати "прогалини" правового регулювання, ув'язати систему кореспондуючих нормативно-правових актів в інтегральний комплекс з єдиними принципами організації, функціонування та розвитку.

3. Здійснити перерозподіл контрольних повноважень між суб'єктами державного контролю в сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням характеру їх основної діяльності, матеріального базису, приданих сил і засобів. Провести чітке розмежування їх компетенції, налагодити їхню взаємодію та конструктивну співпрацю з інститутами самоврядного й громадського контролю.

4. Відновити функціонування координаційних рад з питань безпеки дорожнього руху при Кабінеті Міністрів України та місцевих державних адміністраціях. Наділити означені ради функцією контролю за виконанням прийнятих ними рішень.

Список використаних джерел:

1. Чанцев П. М. Генезис государственного контроля в условиях демократизации общества / П. М. Чанцев // Актуальные проблемы административного права и процесса [Международная научно-практическая конференция], (Челябинск, 20-22 марта 2007 г.). – Челябинск : ЮУГУ, 2007. – С. 126–128.

2. Аналітична довідка за результатами діяльності робочої групи з аналізу стану забезпечення безпеки дорожнього руху. – К. : РНБО України, 2008. – 27 с.

3. Гавриш С. Б. Стан та проблеми антикорупційної експертизи законодавства в Україні / С. Б. Гавриш // Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика). – 2008. – № 18. – С. 3–9.

4. Кальман О. Сучасний стан та актуальні проблеми протидії корупції в Україні / О. Кальман // Держава та регіони. Серія : Право. – 2009. – № 2. – С. 15–20.

5. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма : резюме [под ред. М. Педен]. – Женева : Всемирная организация здравоохранения, 2004. – 54 с.

Гуржий Т. А. Актуальные проблемы государственного контроля в сфере безопасности дорожного движения.

В статье освещаются организационно-правовые аспекты государственного контроля в сфере безопасности дорожного движения. На основании анализа правоприменительной практики сделан вывод о недостаточной эффективности контрольных мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения. С учетом современных разработок, сформулирован ряд предложений, направленных на совершенствование действующего законодательства и институциональной системы отраслевого контроля.

Ключевые слова: государственный контроль, автомобильный транспорт, безопасность дорожного движения, нормативно-правовое регулирование, организационное обеспечение.

Gurzhiy T. Actual problems of state control in the field of road safety.

The article investigates some legislative and organizational aspects of state control in the field of road safety. Based on the analysis of the law enforcement practice the conclusion about the inefficiency of control measures on providing of road safety was drawn. Taking into account modern studies, the row of suggestions on an improvement of current legislation and institutional branch control system has been made.

Keywords: state control, motor transport, road safety, legislative regulation, organizational providing.

Стаття надійшла до редакції 10.04.2012