

Захарченко Андрій Миколайович

завідувач науково-дослідної лабораторії публічної безпеки громад Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, доцент

Бобкова Антоніна Григоріївна

головний науковий співробітник науково-дослідної лабораторії публічної безпеки громад Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор, академік Національної академії правових наук України

ЩОДО ВЗАЄМОДІЇ ОРГАНІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ З ОРГАНАМИ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ

Забезпечення транспортної безпеки потребує комплексу злагоджених дій багатьох суб'єктів, наділених владними повноваженнями у відповідній сфері. При цьому провідну роль виконують органи Національної поліції та органи місцевого самоврядування, до компетенції яких віднесено вирішення великого кола питань щодо організації безпечного дорожнього руху. Успішне вирішення таких питань значною мірою залежить від стану взаємодії між цими органами. Однак на сьогодні у низці випадків така взаємодія здійснюється неналежним чином, що спричинено, зокрема, недосконалістю правового регулювання цих відносин.

Правова основа взаємодії вищевказаних органів у сфері забезпечення транспортної безпеки представлена положеннями законів України «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт» та низкою підзаконних нормативно-правових актів. Але наразі ці положення мають переважно рамковий характер і не конкретизовані достатньою мірою, внаслідок чого їх практична реалізація супроводжується виникненням проблемних ситуацій.

Різні аспекти взаємодії органів Національної поліції та органів місцевого самоврядування раніше досліджувалися у наукових працях В. Є. Барби, О. С. Дніпрова, М. В. Завального, Є. В. Зозулі та інших авторів. Разом з тим питання взаємодії зазначених органів саме у сфері забезпечення транспортної безпеки дотепер не одержали належної наукової розробки.

Наведене вище вказує на актуальність заявленої тематики та доцільність її дослідження з метою обґрунтування відповідних пропозицій.

Узагальнений аналіз загальнодержавних і локальних нормативно-правових актів та правозастосовної практики з питань взаємодії органів Національної поліції та органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення транспортної безпеки дозволяє виокремити різні форми такої взаємодії, як-то: спільна розробка та виконання регіональних і місцевих програм забезпечення безпеки дорожнього руху; створення та забезпечення функціонування міжвідомчих колегіальних органів з питань організації дорожнього руху та розвитку транспортної інфраструктури із включенням до їх складу представників поліції та виконавчих органів місцевих рад; забезпечення проведення конкурсів серед автомобільних перевізників на перевезення

пасажирів на автобусних маршрутах загального користування; погодження органами поліції рішень органів місцевого самоврядування з питань, що стосуються організації та безпеки дорожнього руху; виділення органами місцевого самоврядування земельних ділянок територіальним органам поліції для створення спеціальних майданчиків і стоянок для зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів, і ін.

Разом з тим, як відзначалось вище, правова основа взаємодії зазначених органів не позбавлена низки недоліків, що спричиняє виникнення проблемних питань на практиці.

Одне з цих питань стосується взаємодії цих органів під час підготовки та погодження схем організації дорожнього руху. Так, згідно із Законом України «Про дорожній рух» до компетенції районних і міських рад та їх виконавчих органів віднесено організацію дорожнього руху на території району (міста) згідно з відповідними проектами схем організації дорожнього руху. Визначено, що схеми організації дорожнього руху підлягають погодженню із відповідними підрозділами Національної поліції. За приписами підрозділів Національної поліції до вказаних схем можуть бути внесені зміни та доповнення (ст. 6, ч. 1 ст. 27, ст. 52³ Закону) [1].

Між тим нормативно-правового акту, який би конкретизував умови та порядок погодження схем організації дорожнього руху, на теперішній час немає [2]. На практиці ж підрозділам Національної поліції та органам місцевого самоврядування не завжди вдається належним чином скоординувати свої дії стосовно вирішення цих питань. До прикладу, у липні 2020 р. Тернопільський окружний адміністративний суд визнав протиправним рішення Скалатської міської ради, яким погоджено проект організації дорожнього руху. Як встановив суд, оскаржуване рішення прийняте 10.12.2018 р., а схема організації руху, яка зазначена як додаток до проекту погоджена та розглянута Управлінням патрульної поліції у Тернопільській області 22.12.2017, тобто, після прийняття оскаржуваного рішення про затвердження проекту організації руху [3]. У досліджуваному контексті показовою є й розглянута Верховним Судом справа про визнання протиправними рішень виконкому Козятинської міської ради з питань організації дорожнього руху. У вказаній справі суд наголосив, що встановлення дорожніх знаків та як наслідок зміна схеми організації дорожнього руху органом місцевого самоврядування повинно бути погоджено із відповідними підрозділами Національної поліції. Натомість рішення виконкому № 325 від 10.08.2016 «Про встановлення дорожніх знаків» не погоджувалось з органами поліції, а рішення виконкому № 68 «Про організацію дорожнього руху» від 15.03.2017 р. погоджувалось окремим поліцейським, а не органом поліції, як встановлено чинним законодавством [4].

Подекуди виникають й спірні ситуації з приводу відкликання органами поліції раніше наданих погоджень. Так, Головне управління Національної поліції в Одеській області листом від 11.02.2016 № 1/120 повідомило голову Одеської міської ради, що «керівництво Головного управління Національної поліції в Одеській області скасовує раніше погоджену схему руху вантажного транспорту до Одеського морського порту». Разом з тим Одеська міська рада наполягала на дійсності існуючої схеми, вказуючи, що чинним законодавством

не визначені правові підстави та повноваження щодо скасування раніше погоджених Національною поліцією схем організації дорожнього руху [5].

Наведене вище свідчить про потребу додаткового унормування відносин, що виникають у зв'язку з підготовкою та погодженням схем організації дорожнього руху, у тому числі забезпечення координації дій органів Національної поліції та органів місцевого самоврядування у цих відносинах. Прийнятним варіантом такого унормування може стати доповнення Закону України «Про дорожній рух» окремою статтею «Основні вимоги щодо розробки та погодження схем організації дорожнього руху» з подальшою конкретизацією установлених правил на рівні підзаконних нормативно-правових актів.

Ще одне проблемне питання стосується взаємодії органів місцевого самоврядування та органів поліції при визначенні місць зберігання транспортних засобів, тимчасово затриманих у зв'язку з порушенням їх власниками правил дорожнього руху. Так, згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 р. № 1102 Національній поліції доручено забезпечити функціонування спеціальних майданчиків і стоянок для зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів, а органам місцевого самоврядування рекомендовано виділити у межах населених пунктів територіальним органам Національної поліції земельні ділянки для створення таких майданчиків і стоянок [6].

Разом з тим у низці населених пунктів зазначеними органами дотепер не забезпечено виділення достатньої кількості земельних ділянок для вказаних цілей. Зокрема, за результатами дослідження ринку надання послуг з транспортування і зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів на спеціальних майданчиках (стоянках) на території м. Одеси та Одеської області органами Антимонопольного комітету України виявлено, що за період 2008-2020 рр. відповідними органами місцевого самоврядування виділено земельні ділянки для створення спеціальних майданчиків і стоянок для зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів територіальним органам Національної поліції лише у чотирьох містах Одеської області (м. Одеси, м. Арциз, м. Ізмаїл, смт Любашівка). В межах інших населених пунктів Одеської області доставляти тимчасово затримані транспортні засоби нема куди, що призводить до низки проблем на практиці. У зв'язку з цим антимонопольними органами зроблено висновок про необхідність розробки та прийняття окремого нормативно-правового акту або внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 р. № 1102 щодо забезпечення та створення умов для виділення у межах населених пунктів територіальним органам Національної поліції земельних ділянок для створення спеціальних майданчиків і стоянок для зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів [7].

У зв'язку з наведеним вище вбачається, що прийняття нормативно-правового акту, який би закріплював вимоги стосовно обов'язкового виділення органами місцевого самоврядування земельних ділянок для вищевказаних цілей, навряд чи є можливим і допустимим, оскільки згідно із законами вирішення питань розпорядження землями комунальної власності належить до

власної компетенції органів місцевого самоврядування. Зважаючи на це, для розв'язання порушеної проблеми потрібним є здійснення інших організаційно-правових заходів, одним з яких може стати розробка і затвердження на державному рівні Методичних рекомендацій щодо порядку виділення територіальним органам Національної поліції земельних ділянок у межах населених пунктів для створення спеціальних майданчиків і стоянок для зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів. У рамках таких рекомендацій варто передбачити бажаний алгоритм дій органів Національної поліції та органів місцевого самоврядування стосовно спільного вирішення зазначеного питання, у тому числі порядок документального оформлення відповідних рішень.

Врахування наведених вище пропозицій сприятиме покращенню взаємодії органів Національної поліції та органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення транспортної безпеки, а відповідно – покращенню стану такої безпеки в окремих населених пунктах та країні загалом.

Список використаних джерел:

1. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338. (Із змінами).

2. Про розгляд звернення щодо порядку погодження схем організації дорожнього руху : Лист Департаменту патрульної поліції від 12.11.2019 № 1511зі/1/41/27/02-2019. URL: https://dostup.pravda.com.ua/request/poriadok_poghodzhiennia_skhiem_o

3. Рішення Тернопільського окружного адміністративного суду від 03 липня 2020 р. у справі № 500/554/20. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90467813>

4. Постанова Верховного Суду від 24 вересня 2020 р. у справі № 133/532/17. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/91752747>

5. Рекомендації Антимонопольного комітету України від 9 лютого 2017 р. № 4-рк. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/FN028639>

6. Про затвердження Порядку тимчасового затримання працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції транспортних засобів та їх зберігання: Постанова Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 р. № 1102. *Офіційний вісник України*. 2008. № 98. Ст. 3240.

7. Звіт за результатами дослідження ринку надання послуг з транспортування і зберігання тимчасово затриманих транспортних засобів на спеціальних майданчиках (стоянках) на території м. Одеси та Одеської області: Схвалено на засіданні адміністративної колегії Одеського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України 12.03.2020 р. *Офіційний веб-сайт Південного міжобласного територіального відділення Антимонопольного комітету України*. URL: http://www.amc.gov.ua/amku/control/ode/uk/publish/printable_article/89017;jsessionid=CBC8CBBC35DCE86F54B5B926A4D17353.app1.