

тя вітчизняного менталітету суб'єктів на обрання способів захисту персональної інформації, а також спиратися на застосування законів та аксіом плебсології у даній галузі дослідження.

#### Список використаної літератури:

1. Про захист персональних даних: Закон України // ВВР. – 2010. – № 12. – Ст. 109.
2. Конституція України від 28 червня 1996 р. станом на 1 січня 2006 р. – К., 2006.
3. Брижко В.М. Захист персональних даних // Зв'язок. – 2001. – № 3. – С. 37-39.
4. Иванский В.П. Правовая защита информации о частной жизни граждан. Опыт современного правового регулирования: Монограф. – М., 1999.
5. Киселев И.Я. Права людини і захист персональних даних // Зв'язок. – 2000. – № 12. – С. 46-49.
6. Стрельцов А.А. Проблемные вопросы обеспечения информационной безопасности в Российской Федерации // Вопросы защиты информации. – 1999. – № 2. – С. 21-25.
7. Тертишник В.М. Верховенство права та забезпечення встановлення істини в кримінальному процесі України: Монограф. – Дніпропетровськ, 2009.
8. Харченко Л.С. Про механізми захисту персональних даних // Зв'язок. – 2001. – № 5. – С. 40-41.
9. Базанов Ю.К. Від інформації до інформатизації // Перспективи інформатизації. – К., 1996. – С. 16-24.
10. Брижко В.М., Харченко Л.С. Інформаційне суспільство: свобода інформації та захист персональних даних // Зв'язок. – 2000. – № 5. – С. 23-26.

Надійшла до редакції 04.02.2011

**ГАРКУША В.В.**, ад'юнкт  
(Дніпропетровський державний  
університету внутрішніх справ)

УДК 351.811.12

### ПРАВОМІРНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ЯК ОБ'ЄКТ КОНТРОЛЮ ДАІ

Подано розгляд правових проблем визначення терміну «експлуатація транспортних засобів», а також діяльності працівників ДАІ щодо контролю за дотриманням їх правил, наведено шляхи вирішення зазначених проблем.

**Ключові слова:** транспорт, транспортний засіб, експлуатація транспортного засобу, правомірність, автомобіль, безпека дорожнього руху, державна автомобільна інспекція, дорожньо-транспортні пригоди, Правила дорожнього руху України, правомірність, адміністративна відповідальність

Представлено рассмотрение правовых проблем определения термина «эксплуатация транспортных средств», а также деятельности работников ГАИ при контроле за соблюдением их правил, приведены пути решения указанных проблем.

**Ключевые слова:** транспорт, транспортное средство, эксплуатация транспортного средства, правомерность, автомобиль, безопасность дорожного движения, государственная автомобильная инспекция, дорожно-транспортные происшествия, Правила дорожного движения Украины, правомерность, административная ответственность

In the article consideration problems of legal determination and inspection traffic police for the observance of rules vehicle operation, and the ways of their overcoming are resulted.

**Keywords:** transport, transport vehicle, vehicle operation, legal, automobile, traffic safety, highway patrol police, traffic accident, rules of road, legitimacy, administrative responsibility

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях [11]. Однак в умовах прискорених темпів автомобілізації особливо гостро постає проблема забезпечення безпеки дорожнього руху, вирішення якої спрямоване в першу чергу на збереження життя та здоров'я людей [9, с. 4]. Адже відповідно до Конституції України людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю [4].

Протягом останніх п'яти років в Україні загострилася проблема безпеки дорожнього руху. Спостерігається тенденція до стрімкого погіршення ситуації, що потребує невідкладного вжиття органами державного управління заходів реагування. За згаданий період зареєстровано



247,7 тис. дорожньо-транспортних пригод з потерпілими, у яких загинуло 38,478 тис. і травмовано 295,953 тис. осіб. У 2007 р. зареєстровано 62,9 тис. дорожньо-транспортних пригод, у яких загинуло 9,481 тис. і отримало травми 77,893 тис. осіб. Рівень аварійності та кількість постраждалих в Україні значно перевищують відповідні показники більшості держав світу; зокрема, у Швейцарії на 1 млн. жителів кількість загиблих у дорожньо-транспортних пригодах становить 49 осіб, Німеччині – 62, в Україні – 164 особи [13].

З прийняттям Закону України від 24.09.2008 “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху”, який посилив відповідальність за порушення вимог правил, норм і стандартів України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також розширив повноваження ДАІ, зменшилась кількість дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), постраждалих та загиблих у них. Як зазначив тодішній начальник Департаменту ДАІ МВС України Сергій Коломієць, “позитивні тенденції щодо зниження рівня аварійності та тяжкості її наслідків зберігаються й у цьому році: майже на 30 % зменшено кількість ДТП із постраждалими та майже на 33 % – загиблих осіб. Таким чином, лише за 10 місяців 2009 р. вдалося зберегти життя 2 тис. 356 наших громадян та запобігти травмуванню більше 17-ти тисяч учасників дорожнього руху.” Акцентовано увагу на статистичних даних, а саме: у 2007 р. щодобово на автошляхах держави у середньому гинуло 26 осіб, впродовж 2008 р. зазначений показник знизився до 21 особи. При цьому в період із 17 листопада по 31 грудня 2008 р. він зменшився до 15 загиблих, а у 2009 р. вже складає 14 загиблих на добу [3].

Незважаючи на загальну тенденцію зниження показників ДТП в Україні останніми роками, їх кількість залишається значною, у них гинуть тисячі людей.

Така ситуація потребує вдосконалення законодавства щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, а також методів контролю за дотриманням правил безпеки руху та експлуатації транспортних засобів.

Слід зазначити, що проблема забезпечення безпеки дорожнього руху була предметом наукових робіт О.Ю. Салмонова, С.М. Гусарова, В.М. Шудрікова, А.В. Гаркуші, М.А. Микитюка, А.М. Подоляки, В.А. Мисливого, В.В. Єгупенка, М.М. Стоцької, В.В. Доненка та ін. Однак у цих дослідженнях залишилося поза увагою питання змісту поняття правомірності експлуатації транспортних засобів.

Але у зв'язку зі збільшенням повноважень ДАІ після прийняття Закону України від 24.09.2008 р. “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху” виникає необхідність у науковому визначенні, обґрунтуванні та тлумаченні деяких положень у цій сфері [12].

Так, зазначеним Законом ДАІ було наділено повноваженнями здійснювати контроль за правомірністю експлуатації транспортних засобів. Дане повноваження ДАІ знайшло відображення в ч. 2 ст. 52-1 Закону України від 30.06.1993 “Про дорожній рух” [2]. Однак законодавець не надає тлумачення цьому терміну. Потребує уточнення й те, які саме транспортні засоби підлягають контролю з боку ДАІ.

Метою статті є визначення терміну правомірності експлуатації транспортного засобу як об'єкта контрольної діяльності ДАІ.

Склалось так, що тлумачення поняття експлуатації транспортних засобів повніше висвітлено в кримінально-правовій літературі. Це пояснюється наявністю багатьох робіт, які присвячені розкриттю злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Склад даного злочину охоплюється ст. 286 КК України. У примітці до цієї статті перелічені транспортні засоби, на яких може бути вчинений цей злочин. До них належать всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби [8, с. 783]. Тобто кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспортного засобу може наступати стосовно осіб, які керують лише механічними транспортними засобами, під якими, відповідно до ПДР України, розуміють транспортні засоби, що приводяться в рух за допомогою двигуна [10]. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми (крім транспортних засобів, робочий об'єм двигуна яких не перевищує 50 куб. см), а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт.

Серед автомобілів є вантажні і легкові, машини спеціального призначення – санітарні, пожежні, спортивні, автокрани, навантажувачі, вишки, поливальні, а також автобуси. Трактори



– це самохідні колісні машини та на гусеничному ході, призначені для перевезення вантажів, а також виконання різноманітних робіт – сільськогосподарських, будівельних, лісових тощо. Трамваї і тролейбуси (пасажирські, вантажні, колісукладальні, ремонтні, спеціального обслуговування) належать до міського електротранспорту, рух якого здійснюється відповідно до правил дорожнього руху. Мотоцикли і моторолери (дорожні, спортивні, спеціального призначення) можуть бути з боковим причепом та без нього. Вони повинні мати двигун з робочим обсягом 50 куб. см і більше. Сюди також слід відносити мотоколяски та інші транспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кг. До інших механічних транспортних засобів належать такі, що приводяться в рух за допомогою двигуна. Це різного роду всюдиходи, аеросани, амфібії та ін., крім мопедів, тобто двоколісних транспортних засобів, які мають двигун з робочим обсягом до 50 куб. см. [7, с. 282].

Адміністративну ж відповідальність за порушення правил експлуатації транспортних засобів, передбачену ст. 121 КУпАП, може нести особа, яка керує всіма видами автомобілів, тракторів та інших самохідних машин, трамваями і тролейбусами, а також мотоциклами та іншими транспортними засобами [5]. А відповідно до Правил дорожнього руху України транспортний засіб – це пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів [10]. Тобто на відміну від кримінальної відповідальності адміністративна може наступати за керування не тільки механічними транспортними засобами, а й немеханічними. До немеханічних транспортних засобів належать ті, які призначені для руху в складі з механічним транспортним засобом (причепа, напівпричепа) або приводяться в рух за допомогою мускульної сили людей (велосипеди та ін.) або тварин (гужеві повозки, сани та ін.). До немеханічних транспортних засобів належать також мопеди [6, с. 29].

Автомобільний транспорт у транспортній системі України має широку сферу застосування як самостійний вид транспорту, а також як з'єднуючий ланцюг між іншими видами транспорту. Слід зазначити, що на 2009 р. в Україні зареєстровано 9,2 млн. транспортних засобів, з них автомобільний транспорт – 7,6 млн. (82 %), який складається з легкових автомобілів – 6,4 млн. (84 %), вантажних автомобілів – 980 тис. (12 %), автобусів та мікроавтобусів – 190 тис. (2,5 %) [1]. У той же час саме цей вид транспорту серед інших (залізничного, повітряного, морського, річкового та трубопровідного) є найпроблематичнішим у сфері забезпечення безпеки руху. Загальну кількість загиблих у дорожньо-транспортних пригодах за останні 10 років можна порівняти до кількості мешканців середнього обласного центру країни, а число потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах (далі – ДТП) значно перевищує кількість жертв від стихійних лих і техногенних катастроф. Така ситуація викликає тривогу в населення і потребує вжиття найрішучіших заходів для ліквідації причин травматизму на дорогах. До того ж порушення Правил дорожнього руху водіями автомобільних транспортних засобів дедалі частіше супроводжується їхньою агресивною поведінкою стосовно інших учасників дорожнього руху. Тому основна увага працівників ДАІ зосереджена саме на автомобільному транспорті, що логічно витікає з відповідної назви цього правоохоронного органу.

Розрізняють порушення правил безпеки руху та правил експлуатації транспортного засобу. Перше може полягати в перевищенні швидкості, порушенні правил обгону, об'їзду перешкод, проїзду перехресть, користування світловими приборами, буксирування, а також їзди з причепом тощо. Порушення правил експлуатації може виражатися в недотриманні водієм технічних умов експлуатації, порушенні порядку перевезення пасажирів, неправильному завантаженні, укладанні та закріпленні вантажів [7, с. 282].

П.П. Луцок у своїй роботі «Розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів» встановив, що поняття експлуатації транспортного засобу, яке розглядається в статті 286 КК України, стосується лише процесу руху, тобто мова йде про технічно грамотне керування і використання транспортного засобу [14]. Це пояснюється тим, що для кримінальної відповідальності важливе настання певних наслідків у результаті порушення правил експлуатації. Порушення правил експлуатації транспортного засобу, за яке передбачена адміністративна відповідальність, можуть вчинятися як під час руху транспортного засобу, так і під час його зупинки.

Потрібно відрізнити транспортні засоби, що призначені тільки для перевезення вантажів і пасажирів, від інших самохідних машин (тракторів, комбайнів, бульдозерів, грейдерів та ін.). Перші



завжди рухаються згідно з Правилами дорожнього руху. Інші самохідні машини можуть використовуватися для перевезення вантажів, також для виконання різних робіт (сільськогосподарських, дорожніх, будівельних та ін.). Якщо такі машини перебувають у транспортному стані, їхній рух здійснюється відповідно до Правил дорожнього руху. Виконання такими машинами інших робіт у процесі руху регламентується іншими правилами та інструкціями [7, с. 283].

Працівники ДАІ здійснюють контроль лише за дотриманням вимог таких правил експлуатації транспортних засобів, які пов'язані з безпекою дорожнього руху. Тому до повноважень ДАІ не входить контроль за дотриманням, наприклад, правил безпеки при виконанні вантажно-розвантажувальних, сільськогосподарських, будівельних та інших робіт, що не пов'язані безпосередньо з безпекою дорожнього руху. Але відсутність законодавчого визначення терміну правомірності експлуатації транспортних засобів впливає на зміст контрольної діяльності ДАІ по виконанню нею відповідних функцій.

Для того щоб дати визначення поняття правомірності експлуатації транспортного засобу, слід розпочати з визначення терміна “транспортний засіб” – пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів [10].

Термін “експлуатація” означає “використання”. На думку автора, експлуатацію транспортного засобу слід розуміти в широкому та вузькому значенні. Так, у широкому розумінні її слід розглядати як будь-яке використання транспортного засобу, чи то відповідно до його призначення, а саме для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів, чи то не пов'язане з його безпосереднім призначенням, наприклад для зберігання в транспортному засобі будь-яких речей, використання обладнання, встановленого на транспортному засобі, чи виконання різноманітних робіт за допомогою транспортних засобів – сільськогосподарських, будівельних, лісових тощо. У вузькому розумінні експлуатацію транспортного засобу слід розуміти як використання транспортного засобу, що безпосередньо пов'язане з його призначенням, а отже, і з безпекою дорожнього руху.

Вважаємо за необхідне доповнити терміном “експлуатація транспортного засобу” ст. 1 Закону України “Про автомобільний транспорт”, виклавши її в такій редакції: “У цьому Законі наведені терміни вживаються в такому значенні: експлуатація транспортного засобу – це використання транспортного засобу для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів”.

Термін “правомірність” означає “відповідність чинному законодавству”. У зв'язку з цим ми пропонуємо доповнити ст. 52-1 Закону України “Про дорожній рух” частиною 3, виклавши її в такій редакції: “Під правомірною експлуатацією транспортного засобу слід розуміти використання транспортного засобу для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів, яке відповідає чинному законодавству”.

#### Список використаної літератури:

1. Бесчастний В., Собакар А. Державна політика транспортної безпеки України: актуальні питання реалізації // <http://www.viche.info/journal/1866>.
2. Про дорожній рух: Закон України // ВВР. – 1993. – № 31. – Ст. 338.
3. Звіт начальника Департаменту ДАІ МВС України про стан аварійності на автошляхах України // <http://www.sai.gov.ua/pages.shtml?id=1531>.
4. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. // ВВР. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення. – Х., 2008.
6. Коментарии к Правилам дорожного движения Украины / С.Н. Гусаров, В.Н. Зайченко, Ю.Е. Заворицкий. – 2-е изд., перераб. и доп. – Х., 2004.
7. Кримінальне право України: Особлива частина: Підруч. / М.І. Бажанов, В.Я. Тацій, В.В. Сташис, О.І. Зінченко та ін.; За ред. проф. М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. – К.; Х., 2003.
8. Кримінальний кодекс України: Науково-практичний коментар / Ю.В. Баулін, В.І. Борисов, С.Б. Гаврик та ін.; За заг. ред. В.В. Сташиса, В.Я. Тація. – 3-є вид., перероб. та доп. – Х., 2007.
9. Оформлення дорожно-транспортних пригод: Навч. посіб. / Укл.: В.Ф. Коробкін, С.В. Егоров, А.А. Святенко, С.М. Протченко. – Донецьк, 2007.
10. Правила дорожнього руху. – Донецьк, 2011.
11. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. // ВВР. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
12. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання



відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 24 вересня 2008 р. // ВВР. – 2009. – № 10-11. – Ст. 137.

13. Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху України на 2009–2012 роки: Розпорядження Кабінету Міністрів України № 1384-р від 30 жовтня 2008 р. // <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1384-2008-%F0>.

14. Луцок П.П. Розслідування порушень правил дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – К., 2007.

Надійшла до редакції 19.01.2011

**ГОЛОВАЧ А.В.**, здобувач  
(Харківський національний  
університет внутрішніх справ)

УДК 342.95

### СОЦІАЛЬНА СПРЯМОВАНІСТЬ УПРАВЛІНСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В СИСТЕМІ ОРГАНІВ ДЕРЖАВНОЇ ПОДАТКОВОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ

Досліджено правову природу соціальної спрямованості управлінської діяльності в органах Державної податкової служби України. Розкрито її зміст та особливості реалізації в роботі податкових органів.

**Ключові слова:** соціальна спрямованість, платники податків, податкова консультація, адміністративна послуга

Исследуется правовая природа социальной направленности управленческой деятельности в органах Государственной налоговой службы Украины. Раскрывается ее содержание и особенности реализации в деятельности налоговых органов.

**Ключевые слова:** социальная направленность, налогоплательщики, налоговая консультация, административная услуга

The legal nature of social orientation of administrative activity in the organs of Government tax service in Ukraine is examined here. Its table of contents and features of realization in activity of tax organs are expounded in this article.

**Keywords:** social orientation, taxpayers, tax consultation, administrative service

Сучасна галузь адміністративного права України перебуває на етапі радикального реформування, передусім у напрямі запровадження людиноцентристської ідеології адміністративного праворозуміння. Це неможливо без реалізації у правотворчій та правозастосовній діяльності органів державної податкової служби України (далі – ОДПС) сучасних європейських принципів адміністративного права, зокрема, принципу соціальної спрямованості управлінської діяльності.

Усім працівникам ОДПС (незалежно від їх професії та спеціальності) властива одна загальна якість: соціальна спрямованість на виконання завдань, поставлених перед ОДПС державою.

Слід зазначити, що окремі аспекти соціальної спрямованості у тій чи іншій сфері управлінської діяльності розглядалися в працях таких відомих учених-адміністративістів, як В.Б. Авер'янов, О.М. Бандурка, О.О. Кузьменко, О.Ю. Синявська, В.О. Соболев та інші. Втім, проблема соціальної спрямованості управлінської діяльності в системі ОДПС, на жаль, не знайшла свого належного висвітлення в науковій літературі. Тому метою цієї статті є дослідження суті та значення цього соціально-правового феномену та розкриття його змісту і особливостей при здійсненні управлінської діяльності в системі ОДПС.

Соціальна спрямованість – це необхідність для органів управління в процесі вироблення та реалізації управлінських рішень враховувати інтереси суспільства, галузі, конкретних організацій і соціально-професійних груп. У сучасних умовах від органів управління потрібно прогнозування соціальних наслідків управлінської діяльності.

Соціальна спрямованість управлінської діяльності в ОДПС забезпечується насамперед встановленням та безпосередньою реалізацією закріплених у ст. 4 Податкового кодексу України (далі – ПКУ) принципів оподаткування, особливо таких, як загальність оподаткування, рівність усіх платників перед законом, соціальна справедливість, недопущення будь-яких проявів податкової дискримінації, невідворотність настання визначеної законом відповідальності у разі порушення податкового законодавства, презумпція правомірності рішень платника податку в разі, якщо норма

