

Вікторія Пархета,
аспірант заочної форми навчання
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ

СУБ'ЄКТИ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ ТА НАПРЯМКИ УДОСКОНАЛЕННЯ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

Публічне адміністрування в сфері дорожньої інфраструктури в Україні здійснює система органів публічної влади. Так, центральним органом виконавчої влади в цій галузі є Міністерство інфраструктури України (Мінінфраструктури України). Мінінфраструктури України діє на підставі Положення, затвердженою Постановою Кабінету міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460 [1]. Основними завданнями Мінінфраструктури України у сфері транспорту є: формування та забезпечення реалізації державної політики у сферах транспорту, використання дорожнього господарства; формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері безпеки руху.

До органів публічного адміністрування, наділених повноваженнями з питань функціонування дорожньої інфраструктури варто віднести Державне агентство автомобільних доріг України та Державну інспекцію з безпеки на наземному транспорті. Державне агентство автомобільних доріг України (далі - Укравтодор) є центральним органом виконавчої влади, який діє на підставі Положення, затвердженого Указом Президента України від 13 квітня 2011 р. № 456/2011 [2]. Основними завданнями Укравтодору є: реалізація державної політики, а також внесення пропозицій щодо її формування у сфері дорожнього господарства; здійснення управління автомобільними дорогами загального користування; інформування та надання роз'яснень щодо здійснення державної політики у відповідній сфері; організація реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, відповідного інженерного облаштування, розміщення об'єктів дорожнього сервісу та інших споруд; забезпечення технічного регулювання у сфері реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг; здійснення управління об'єктами державної власності; здійснення інших повноважень, визначених законами України та покладених на нього Президентом України.

Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті (далі - Укртрансінспекція) є центральним органом виконавчої влади який у сфері автомобільного транспорту забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, на перевезення яким видано ліцензію та експлуатації автомобільних доріг загального користування [3]. Укртрансінспекція у сфері автомобільного транспорту виконує наступні функції: затверджує мережу міжнародних та міжміських і

приміських автобусних маршрутів загального користування, що виходять за межі території області (міжобласних маршрутів), та веде реєстр таких маршрутів; видає дозвільні документи на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів; здійснює державний контроль і нагляд за дотриманням вимог нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; видає свідоцтва про встановлення класу автобуса за параметрами комфортності; видає свідоцтва про атестацію автостанцій та веде перелік атестованих автостанцій; здійснює диспетчерський контроль за роботою автомобільних перевізників, що здійснюють перевезення пасажирів на міжобласних маршрутах загального користування; видає ліцензійні картки на транспортні засоби суб'єкта господарювання; здійснює габаритно-ваговий контроль транспортних засобів у пунктах пропуску через державний кордон та на автомобільних дорогах загального користування тощо.

Заходами удосконалення публічного адміністрування в сфері дорожньої інфраструктури в Україні з урахуванням досвіду ЄС могли б стати: 1) введення процедури прийняття відбудованої автодороги в експлуатацію з встановленням відповідальності підрядної організації, яка виграла тендер на будівництво, реконструкцію або ремонт дороги по її обслуговуванню спочатку на 5 років а далі на 10 років, що цілком відповідає усталеній світовій практиці будівництва та обслуговування доріг; 2) визначення відповідального представника власника за окремою категорією доріг, магістраллю, частиною дороги, що можливе лише при повномасштабному завершенні проекту кадастрової карти автомобільних доріг України; 3) запровадження процедури громадського контролю за витратою бюджетних коштів на будівництво, реконструкцію автодоріг, зокрема запровадження звітування Укравтодору, органів місцевого самоврядування, а також підрядних організацій, які виграла тендер на будівництво (ремонт) дороги перед громадськістю, в тому числі запровадження процедури громадського аудиту будівництва та ремонту автодоріг.

Також в Україні з огляду на досвід більшості європейських сторін назріла необхідність запровадження практики побудови автомобільних доріг на засадах концесії при їх будівництві та експлуатації. Так, у Франції, Італії, Іспанії понад 30 років дорожнє господарство фінансується здебільшого концесійними капіталовкладеннями; Франція має 5830 км автомобільних доріг, побудованих і експлуатованих на умовах концесії; загальна довжина іспанських автобанів, побудованих концесіонерами, складає близько 1000 км.; у Великобританії прийнята програма удосконалення мережі автомагістралей, орієнтована на залучення приватних коштів з передачею прав на проектування й будівництво приватним фірмам; Німеччина розширює практику залучення приватного капіталу на будівництво й утримання автомобільних доріг; багато швидкісних автомагістралей там вже окупились під час концесії, були передані державі і є безкоштовними; країни Східної Європи (Угорщина, Чехія, Словаччина, Польща, Литва) створили законодавчу базу для надання концесій іноземним інвес-

торам на будівництво й експлуатацію автомобільних доріг [4].

Для активізації цього процесу та впровадження світового досвіду щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг на принципах державно-приватного партнерства 3 жовтня 2019 року було прийнято Закон «Про концесію» [5], яким визначено правові засади співучасті концесієдавця (держави) у фінансуванні будівництва та експлуатації доріг, що підтверджується укладанням спеціальної угоди. Така форма державно-приватного партнерства при будівництві автодоріг ефективна при будівництві швидкісних автодоріг, яких за даними Укравтодору планується збудувати 7075 км з загальною вартістю близько 300 млрд. грн. [6]. Часткова реалізація цих амбітних планів здійснюється в межах урядового проекту «Велике будівництво», зокрема, відповідно до якого передбачено будівництво 4 тис. км. доріг [7], також розроблено окремий проект Закону України «Про швидкісні автомобільні дороги», який наразі знаходиться на узгодженні [6].

Водночас, в Україні процес будівництва автодоріг на основі концесії не набуває поширення. На наше переконання, основним стримуючим фактором для інвесторів є низька економічна ефективність інфраструктурних проектів та відсутність практичних механізмів надання гарантій з боку держави щодо повернення інвестицій та дотримання умов експлуатації доріг. Так, дійсно зрушити з місця цей непорушний камінь, мається на увазі будівництво платних доріг можливо на нашу думку за таких умов: 1) затвердження довгострокової програми концесії автомобільних доріг в Україні; 2) визначення разом з міжнародними експертами автомобільні коридори України, які потребують будівництва та за рух через які буде сплачуватись плата (тут перевага має надаватись міжнародним автомагістралям, які забезпечують транзитний автомобільний коридор, за умов, що ці магістралі мають бути найбільш короткими, з мінімальним викривлення на горизонті та не мають проходити через населені; 3) створення належних умов та гарантій для інвесторів; 4) обов'язкове проектування та будівництво альтернативних автомобільних доріг в об'їзд платних, або приведення існуючих в належний стан; 5) винайдення процедури звільнення власників автотранспорту, які використовують платні дороги від сплати додаткового акцизу на паливо; 6) запровадження договорів страхування об'єктів дорожньої інфраструктури та ін.

1. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України: Постанова Кабінету міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460. Офіційний вісник України. 2015. № 54. Стор. 82. Ст. 1755.

2. Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2014 р. № 439. Офіційний вісник України. 2014. № 75. Том 3. Стор. 2327. Ст. 2128.

3. Про затвердження Положення про Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті: Постанова КМУ від 17 липня 2014 р. № 299. Офіційний вісник України. 2014. № 63. Стор. 288. Ст. 1739.

4. Вдовенко Ю.С. Тенденції розвитку концесійної діяльності// Польський фонд міжнародних та регіональних досліджень. 05.12.2007 р. URL:

<http://pfirs.org/?p=803&language=uk>.

5. Про концесію: Закон України від 3 жовтня 2019 року № 155-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 48. Ст.325.

6. В Україні розбудовується мережа швидкісних доріг: інформація з сайу Укравтодору від 30.01.2020. URL: https://ukravtodor.gov.ua/press/news/v_ukraini_rozbudovuietsia_merezha_shvydkisnykh_dorih.html.

7. На 300 об'єктах розпочалися будівельні роботи — в Україні стартувало «Велике будівництво». Інформація Департаменту комунікацій Секретаріату Кабінету Міністрів України, від 02 березня 2020 року. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/na-300-obyektah-rozpochalysya-budivelni-roboti-v-ukrayini-startovalo-velike-budivnictvo>.

Микола Пищида,
здобувач кафедри
адміністративного та митного права
Університету митної справи та фінансів

ОСОБЛИВОСТІ ПРОВЕДЕННЯ ПЕРЕВІРКИ ДЕКЛАРАЦІЙ КАНДИДАТА НА ПОСАДУ СУДДІ

Аналіз статей Закону «Про судоустрій та правовий статус суддів», які регламентують здійснення спеціальної перевірки кандидата на посаду судді, а саме ст.ст. 74-76, дає можливість виокремити одну із форм (видів) такої перевірки - перевірка декларації особи, уповноваженої на виконання функцій держави або місцевого самоврядування, поданої кандидатом на посаду судді та перевірка декларації родинних зв'язків кандидата на посаду судді [1].

Про серйозність та значущість даного етапу добору на посаду судді свідчить законодавчо передбачена можливість недопуску до подальшого етапу добору на посаду судді у випадку виявлення інформації, що свідчить про невідповідність кандидата на посаду судді при будь-якій формі такої перевірки.

Тому нижче визначимо особливості такої перевірки стосовно кандидатів на посаду судді та звернемо увагу на окремі аргументи щодо її удосконалення. В цілому зазначимо, що організаційне забезпечення проведення спеціальних перевірок кандидатів на посаду судді здійснює відділ з питань проведення спеціальних перевірок кандидатів на посаду судді департаменту з питань суддівської кар'єри секретаріату Вищої кваліфікаційної комісії суддів України (далі – ВККСУ).

Щодо процедури перевірки декларації особи, уповноваженої на виконання функцій держави або місцевого самоврядування, поданої кандидатом на посаду судді як однієї із форм спеціальної перевірки зазначимо наступне. У відповідності до ст. 75 Закону «повна перевірка декларації особи, уповноваженої на виконання функцій держави або місцевого самоврядування, поданої кандидатом на посаду судді, здійснюється відповідно до закону центра-