

В'ячеслав Дідківський

аспірант кафедри суспільного розвитку та суспільно-владних відносин
НАДУ при Президентіві України

ПРОБЛЕМИ ДЕРЖАВНОГО НАГЛЯДУ ЗА БЕЗПЕКОЮ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ КОМЕРЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ

У статті визначено шляхи становлення та розвитку публічного управління в аспекті оптимізації та модернізації системи державного нагляду та контролю за забезпеченням безпеки перевезень на автомобільному транспорті, враховуючи процес євроінтеграції та необхідності покращення інституційної спроможності державних органів контролю. Реформування включає зміну нормативно-правового регулювання, матеріально-технічного забезпечення та запровадження електронних систем. Особливо у статті буде наведено пропозиції покращення ефективності взаємодії між органами влади та суспільством.

Ключові слова: державний нагляд; безпека комерційних перевезень; інституційна спроможність органів влади; система взаємодії; механізм публічного управління; електронні системи безпеки.

Viacheslav Didkivskiy

PhD student of the Social Development and Socially Powerful Relations Chair,
NAPA under the President of Ukraine

PROBLEMS OF STATE SUPERVISION OVER SAFETY ON MOTOR COMMERCIAL TRANSPORT

Considering the introduction of public administration mechanism in terms of the development of state supervision (control) system over the safety on road transport, it should be noted that in fact the most important issue is to provide changes in regulations, starting with the adoption of relevant laws, including named as European integration laws and ensure a clear distribution of powers between competent authorities. The interaction between the authorities should be based on the electronic exchange of information, and the implementation of state supervision over the safety of transportation – on the implementation of the proposed electronic protocol. Prior to the introduction of full automation of state control (which is a long-term prospect), it is necessary to pay attention to the institutional capacity of the authorities, including staffing and continuous improvement of technical equipment's. It is also important to pay attention to strengthening communication with society, including through the above-mentioned electronic services (resources).

So far, many innovative trends have emerged that essentially shape the system of public safety management in commercial road transport, but this process is in its infancy and requires more detailed research to improve the quality of planned activities and practical implementation of the public administration mechanism as a single system.

Key words: state supervision; safety of a commercial transportation; institutional capacity of public authorities; system of interaction; mechanism of public administration; electronic security systems.

Постановка проблеми

Ключовим документом із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, який визначає напрямки розвитку держави із даного питання, встановлює пріоритети та шляхи їх досягнення є Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, затверджена розпорядженням Уряду від 21. 10. 2020 № 1360-р. Метою даної стратегії являється забезпечення до 2024 року зменшення рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод на 30 %, зменшення тяжкості наслідків таких пригод, а також мінімізації економічних втрат. Особливим питанням визначено необхідність запровадження системи управління безпекою дорожнього руху з метою захисту здоров'я та життя людей.

Відповідно до зроблених експертами Світового банку економічних розрахунків, економічні збитки внаслідок аварій на дорогах нашої держави оцінюються в 68,6 млрд грн на рік, (1,91 % валового внутрішнього продукту), включаючи матеріальні витрати, внаслідок пошкодження майна та зменшення продуктивності працездатного населення, а також людські втрати [1].

В межах співпраці із міжнародними організаціями, керівництвом Уряду приділяється особлива увага формуванню якісної аналітичної складової, особлива увага приділяється веденню аналізу аварійності та втрат внаслідок дорожньо-транспортної пригод. У своїх звітах експерти Всесвітньої організації охорони здоров'я зазначали, що в Україні один із найвищих рівнів, серед країн Європи, смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод (за результатами 2019 року смертність склала 8. 3 осіб на кожні 100 тисяч населення України, що на 0,3 більше ніж у 2018). Якщо порівнювати із країнами ЄС, такий показник становить у середньому 5 осіб на 100 тисяч [2].

Відповідно до офіційної статистичної інформації Національної поліції України:

У 2019 році на території України трапилось 160 675 ДТП із постраждалими (що на 6,4 % більше ніж у 2018), внаслідок чого 3454 особи загинуло та 32 736 отримало травми (збільшення на 6,4 %). Із загальної кількості, понад 33 % загиблих та травмованих у дорожньо-транспортних пригодах протягом 2019 року –

© Дідківський В. М., 2021.

це пішоходи (1261 загиблих і 8 005 травмованих), 164 загиблих та 4 435 травмованих дітей віком до 18 років, внаслідок чого дорожньо-транспортні пригоди в Україні є першою за поширеністю причиною смерті молоді віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю причиною смерті дітей віком від 5 до 14 років. Із загальної кількості ДТП. 948 випадків ДТП трапились у зв'язку із незадовільним станом дорожньої мережі, внаслідок чого 51 особа загинула та 359 отримали травми [3].

Причиною такої аварійності являється низький рівень дисципліни учасників дорожнього руху, недостатній рівень контролю, недосконала система регулювання ринку комерційних перевезень та низький рівень інституційної спроможності органів влади, недостатній рівень комунікації між ними та ігнорування думки експертного середовища (NGO) та суспільства, відсутність ефективної системи управління безпекою руху, низький рівень запровадження ІТ-технологій, тощо.

Усі вищезазначені недоліки можуть бути усунені або мінімізовані у разі запровадження системи публічного управління у елементі здійснення заходів контролю, за забезпеченням безпеки комерційних перевезень, зміни діючого законодавства та запровадження системного підходу у реалізації загальнодержавних стратегічних документів та міжнародних угод.

Аналіз
останніх
досліджень
і публікацій

Теоретичні та практичні аспекти у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою руху, у тому числі забезпеченням безпеки перевезень автомобільним комерційним транспортом вивчалися вітчизняними та іноземними дослідниками та фахівцями, а саме: В. Баліним, О. Дубинським, В. Ауліним та Д. Голубом, П. Овчаром, О. Собакарьом, Дж. Стеннард Бейкером, Л. Т Ламом, Б Йонахом та іншими.

У статті А. Собакаря «Державний контроль за додержанням законодавства про безпеку руху на транспорті» фактично нівелюється вплив органів державної влади, визначаються суб'єктивні аспекти певних елементів не достатньої спроможності центральних органів влади, недоліки діючої системи та взаємодії, нормативно-правового регулювання, та інші важливі фактори [4], які підтверджують важливість запровадження саме публічного управління та надання прозорого та ефективного важелю впливу суспільства на надання якісних і безпечних послуг перевезення (транспортування).

У свою чергу, В. Баліним у своїй статті «Реформування державного управління автомобільними перевезеннями в Україні в 1990–2000 рр.» досліджено модель управління галуззю автомобільного транспорту, наведено структурно-функціональну схему управління безпекою руху автотранспорту, схему організаційної структури управління автомобільним транспортом загального користування [5]. Однак протягом останніх п'яти років відбулось реформування системи забезпечення безпеки на комерційному транспорті, набули значного розвитку системи автоматичного контролю за безпекою та ІТ-технології, а також збільшився вплив суспільства, що потрібно врахувати та трансформувати у форматі публічного управління.

Сутність і особливості державного контролю за додержанням законодавства на автомобільному транспорті проаналізовано у науковій статті О. Дубин-

ського. Таким чином, сутність державного контролю визначено як діяльність контролюючих органів (Укртрансбезпеки та НПУ) в частині визначення рівня забезпечення безпеки як на підприємстві, так і безпосередньо під час здійснення таких перевезень, виявлення недоліків, вжиття заходів, передбачених чинним законодавством, у тому числі щодо притягнення до відповідальності порушників та недопущення таких порушень у майбутньому [6]. Однак не враховано той факт, що ризикоорієнтована система державного контролю в першу чергу націлена на упередження фактів правопорушення та виникнення дорожньо-транспортних пригод. Важливим чинником ефективності такої діяльності є якість взаємодії таких органів влади, та чіткий розподіл функцій між ними.

Проте, недостатньо вивченим є питання забезпечення безпеки комерційних перевезень шляхом запровадження дієвого механізму публічного управління та системного реформування підходу до здійснення державного нагляду та контролю із врахуванням кращої практики країн ЄС та впровадження новітніх технологій та інтелектуальних систем.

Мета

Мета статті полягає у дослідженні та наданні пропозицій з удосконалення процедур здійснення державного нагляду і контролю за безпекою комерційних перевезень на автомобільному транспорті, запровадження механізму публічного управління, базуючись на практиці країн ЄС та враховуючи діючу реформу децентралізації в Україні.

Виклад
основного
матеріалу

Загальнодержавна система контролю за безпекою на автомобільному комерційному транспорті має у великій мірі пострадянський залишок. Тільки протягом останніх років у законодавстві з'явилась передумова для ризикоорієнтованої системи. Наразі пунктом 2 статті 5 Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» передбачено створення Методики розроблення критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності та визначається періодичність проведення планових заходів державного нагляду (контролю), а також Методики розроблення уніфікованих форм актів, що складаються за результатами проведення планових (позапланових) заходів державного нагляду (контролю) (затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10. 05. 2018 № 342), які не є досконалими у розрізі системи оцінки ризиків.

Наявний перелік ризиків та критерії, за якими здійснюється оцінка ступеня ризику від провадження такої господарської діяльності не визначають в повній мірі доброякість перевізника (таке визначення у законодавстві відсутнє). Крім визначення певного переліку правопорушень, варто оцінювати інші індикатори якості наданих послуг, наявність обґрунтованих скарг споживачів, дотримання усіх умов перевезення, тощо. Так само такий принцип не відображено у системі допуску до ринку перевізників (ліцензування) і не розроблена системи оцінки репутації такого перевізника.

Отже, чинна система оцінки ризиків не має достатньо гнучкої системи реагування, прогнозування та оцінки таких показників, фактично це вже реагування, як: аварійність, порушення правил дорожнього руху,

МЕХАНІЗМИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ

тощо. Серед зазначених вище чинників, які частково формують репутацію перевізника не враховано: дотримання умов перевезення (умови договору) пасажирів, наявність обґрунтованих скарг на якість наданих послуг (у випадку пасажирських перевезень, крім порушення прав осіб із інвалідністю), своєчасність оплати штрафних санкцій, розширення переліку правопорушень виявлених внаслідок рейдових перевірок інспекторами Укртрансбезпеки тощо. Загальна кількість критеріїв (відповідно до додатку 2 до постанови Кабінету Міністрів України від 14. 07. 2019 № 731 їх усього лише 9) не дає можливість сформувати систему оцінки добросовісності, але визначає базові критерії оцінки рівня правопорушень та їх системності, що не є упередженням, а фактично являється системою пост-реагування. Така система не враховує пряму комунікацію із суспільством, отже фактично звернення користувача послуг може із значним плином часу привести до реагування державного органу контролю, що нівелює ефективність такого контролю та не завжди має об'єктивний характер. Періодичність проведення планових заходів контролю для суб'єктів господарювання високого ступеня ризику від провадження ними господарської діяльності мають бути переглянуті принаймні із одного разу на два роки до щорічної перевірки. Рівень добросовісності перевізника має бути враховано у проведенні рейдових перевірок через призму виявлених правопорушень, із прив'язкою до конкретного транспортного засобу. Для цього має бути модифікована система ЄІС Укртрансбезпеки, яка інспектору за допомогою наявних із ним засобів зв'язку (планшет, мобільний телефон, тощо) в онлайн режимі через номерні знаки транспортного засобу (шляхом фотографування останніх із використанням програмного продукту автоматично підтягується уся інформація про перевізника і конкретний транспортний засіб,

що надасть можливість ідентифікувати репутацію перевізника і раніше виявлені правопорушення, щоб акцентувати увагу на факті усунення таких, або підтвердження того, що недоліки не усунуто, що в свою чергу буде впливати на рейтинг перевізника і прозорість роботи інспектора, так як такий факт перевірки буде реєструватись у системі) надасть можливість в автоматичному режимі ідентифікувати перевізників із більшим ступенем ризику та економити час оформлення результатів перевірки через електронний протокол. Електронний протокол має ідентифікувати інспектора через ЕЦП, після фотографування номерного знаку ТС системою створюється електронний чек лист, в якому інспектор не має детально описувати усі виявлені недоліки в ручному форматі. Автоматично система пропонуватиме інспектору перелік правопорушень, як підтвердження їх наявності, інспектор має відзначати у системі зафіксовані правопорушення із коротким описом та фотофіксацією (за потребою). У разі відсутності правопорушень, у системі має бути також зафіксовано, що такий транспортний засіб перевірено, що надасть можливість зробити прозорою роботу кожного інспектора і систематизувати аналіз якості оформлення таких матеріалів і створення системи аналізу ефективності роботи як кожного територіального підрозділу, так і кожного інспектора Укртрансбезпеки.

Відповідно до кольору стрілок, етапи обробки даних ЄІС та прийняття рішень працівниками Укртрансбезпеки:

- перший етап (синього кольору), зупинка транспортного засобу, складання електронного протоколу із залученням системи онлайн обміну інформацією;
- другий етап (помаранчевого кольору), передача матеріалів на розгляд керівнику територіального

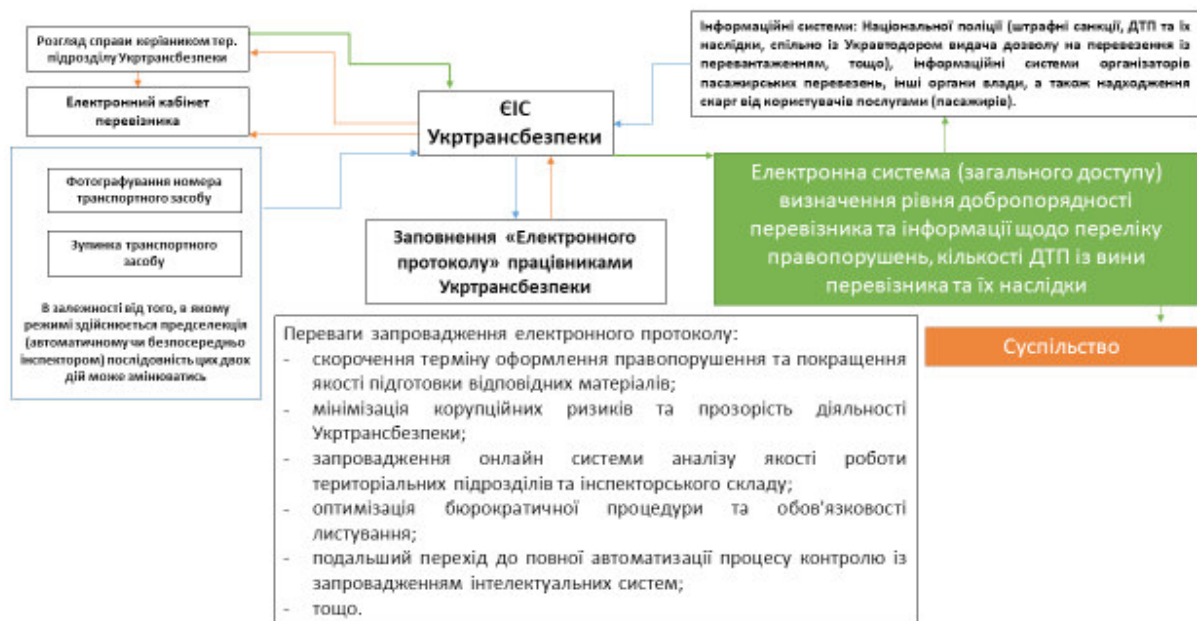


Рис. 1. Схема застосування системи «Електронний протокол» Укртрансбезпеки під час здійснення рейдової перевірки та прийняття рішення щодо накладення штрафних санкцій

підрозділу Укртрансбезпеки, інформування про це перевізника та запрошення останнього на розгляд;

- третій етап (зеленого кольору), винесення рішення, яке має бути відображено в ЄІС Укртрансбезпеки та трансформовано у рейтинг доброякірності перевізника, з метою інформування суспільства, що впливатиме на рішення щодо вибору перевізника та фактично визначатиме його прибуток та періодичність проведення заходів контролю.

Отже, крім системи оцінки ризиків, що є першим етапом публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті, який має бути більше орієнтований на упередження, безпосередньо процес здійснення державного нагляду та контролю доцільно класифікувати як: планові, позапланові заходи, визначені Законом України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», які на нашу думку мають функцію моніторингу, і зорієнтовані на оцінку ефективності функціонування системи управління безпекою руху на підприємстві (якщо така система не затверджена на підприємстві, у такому випадку є ліцензійні умови, а також перелік інших нормативно-правових актів, якими визначаються

вимоги забезпечення безпеки перевезення). Перелік таких правопорушень визначено уніфікованими формами актів (затверджені наказом Мінінфраструктури від 11. 01. 2020 № 6, зареєстрованого в Мінюсті 24. 01. 2020 за № 72/34355 та від 26. 12. 2016 № 476, зареєстрованого в Мінюсті 20. 01. 2017 за № 88/29956). Другий формат, а саме – рейдові перевірки визначений Законом України «Про автомобільний транспорт». Це єдиний можливий варіант контролю за безпосереднім процесом перевезення та дотримання усіх вимог в межах технологічного процесу підготовки до та здійснення перевезення. Оптимізація даної форми контролю має бути розпочата із створення «Електронного протоколу», наведеного на рис. 1.

За напрямками контролю рейдові перевірки (рис. 2.) можна розподілити:

Дотримання режиму роботи та відпочинку водія – потребує врахування норм та вимог законодавства ЄС (Регламенти ЄС 561/2006 та 3821/85, Директиви ЄС 2002/15/ЄС та 2006/22/ЄС), щодо запровадження вимоги використання тільки цифрових тахографів, із чітким визначенням відстані перевезення та часу перебування за кермом а також усунення наявних недоліків, в частині:



Рис. 2. Напрямки контролю рейдові перевірки

- невеликих штрафних санкцій за порушення режиму праці та відпочинку водія для внутрішніх перевезень пасажирів та вантажів територією України (санкція 340 грн, що потребує внесення змін до закону, щодо збільшення штрафних санкцій за порушення режиму праці та відпочинку водіїв за кожне порушення окремо);
- можливих та фактично наявних маніпуляцій с тахографами та з бланками підтвердження діяльності водіїв транспортних засобів;
- невеликої кількості місць відстою (інфраструктурних об'єктів, облаштованих стоянок) для вантажних транспортних засобів, що не уможлиблює дотримання нормального робочого часу.

Контроль за технічним станом транспортних засобів фактично не виконується у зв'язку із відсутністю порядку його здійснення, матеріально-технічного забезпечення та дієвих штрафних санкцій (директива ЄС 2000/30). Необхідно запровадити проведення придорожного контролю технічного стану т/з із наступною заборонаю експлуатації цього транспортного засобу (контроль на дорозі), а також фактичну заборону експлуатації транспортних засобів, на яких не заводським методом змінено цільове призначення (вантажний/пасажи́рський).

Контроль за дотриманням вимог габаритно-вагових параметрів потребує розробки методики здійснення зважування наливних та сипучих вантажів, важелів впливу щодо реальної заборони подальшого руху транспортного засобу та визначення правового статусу нарахування плати за використання доріг. Одночасно із зазначеним, наразі недосконалий механізм визначення вантажоперевізника та необхідно запровадити нарахування фіксованих сум в залежності від відсотка перевищення габаритно/вагових параметрів, що дасть змогу відмовитись від визначення пройденої відстані.

Контроль за дотриманням вимог перевезення небезпечних вантажів має бути посилений відповідно до стандартів країн ЄС, із внесенням відповідних змін до діючого законодавства.

Контроль за дотриманням вимог кріплення вантажу не здійснюється у зв'язку із відсутністю регулювання даного питання у законодавчій базі та відсутності штрафних санкцій.

Також необхідно вдосконалити Порядок здійснення державного контролю та автомобільному транспорті (затверджено постановою Уряду від 08. 11. 2006 № 1567), а саме визначення правового статусу суб'єкта господарювання, що розширить повноваження посадових осіб під час складання матеріалів передбачених КУпАП.

Важливим елементом ефективності здійснення контролюючих функцій являється рівень матеріально-технічного забезпечення.

Відповідно до інформації, щодо здійснення публічних закупівель через електронну систему Prozorro, за останніх 5 років здійснено значне оновлення матеріально-технічного забезпечення Державної служби України із безпеки на транспорті, у тому числі обладнанням, яке націлене на здійснення заходів державного нагляду та контролю, а саме придбано: 78 мобільних лабораторій ГВК, плавно-мастильні матеріали, планшети, відеокамери, на кшталт як ті, що

використовуються працівниками НПУ, у тому числі проведено тендер на закупівлю програмного забезпечення (Управління Системи та Центру обробки даних ГВК (Weight Control System, WiM), зокрема шляхом доопрацювання комп'ютерної програми системи збору, обробки та накопичення даних результатів ГВК, необхідного для подальшого впровадження Системи автоматичної фіксації порушень габаритно-вагових параметрів транспортних засобів, розміщення такої інформації на офіційному сайті Укртрансбезпеки та в хмарному центрі обробки даних (ХЦОД) та подальшої розбудови комплексної системи захисту інформації з підтвердженою відповідністю) [7], що є значним кроком у сторону автоматизації процесу здійснення контролю. Однак важливим є подальше запровадження електронного протоколу, розвитку ЄІС Укртрансбезпеки та забезпечення в онлайн режимі обміну інформацією між органами влади, а також забезпечення оновлення та коректного обслуговування технічних засобів вимірювання, тощо.

В межах автоматизації здійснення контролю, відповідно до офіційного повідомлення Міністра інфраструктури України, В. Крикля: «Продовжуємо влаштування сучасних автоматичних комплексів «Зважування у русі». 6 WiM на під'їздах до столиці сертифіковано, один комплекс введено в експлуатацію в Полтавській області на М-22. Зараз Укравтодор веде роботи на 11 майданчиках. Укрінфрапроект облаштував 8 WiM на М-21, Н-01, Н-26, Р-15, Н-16, Н-09 та М-24. Триває їх калібрування. По одному WiM на трасі Київ-Чоп у Львівській області калібрування вже завершено. На 12 майданчиках Укрінфрапроекту триває монтаж. У підсумку до кінця року отримаємо близько 50 комплексів «Зважування у русі» [8]. Отже, наразі в масштабах держави здійснюється запровадження системи автоматичної фіксації перевищення ваги вантажними транспортними засобами (крім цього буде забезпечено контроль швидкості та планується у подальшому розвиток функціональності) WiM – weight in motion.

Окремим сегментом транспортного ринку являється перевезення на таксі та диспетчерські послуги. По попереднім підрахункам офісу ефективного регулювання (BRDO), щорічний обсяг ринку перевезення на таксі складає близько 40 млрд. грн. , а надання диспетчерських послуг близько 4 млрд грн. Але лише близько 2 % ринку працюють офіційно, що свідчить про значні втрати державного бюджету та низький рівень державного нагляду (контролю) у цьому сегменті [9]. Причиною цього є відсутність можливості здійснення працівниками Укртрансбезпеки контрольної закупівлі, складність доведення у суді факту здійснення господарської діяльності та отримання прибутку, а також відсутність спеціального закону, який регламентуватиме таку діяльність, у тому числі діяльність диспетчерських служб, які взагалі наразі знаходяться поза правовим полем.

Отже, законодавча база має значні недоліки, які нівелюють ефективність певних напрямків контролю.

Одним із фінальних, але не менш важливих елементів системи публічного управління являється ефективність реагування органів на надходження звернень від громадян та якість виконання функціональних обов'язків, що напряму залежить від штатної чисельності працівників та їх кваліфікації. У даному

випадку важливо акцентувати увагу на той факт, що чисельність інспекторського складу Укртрансбезпеки наразі близько 200 інспекторів, які забезпечують реалізацію державної політики шляхом здійснення заходів контролю. Враховуючи розміри держави, обсяги ринку автомобільних перевезень та розгалужену мережу такого ринку, а також значну кількість напрямків контролю (перелік питань, які контролюються), та необхідність протягом літнього періоду цілодобової роботи, це значно нівелює якість виконання покладених на Укртрансбезпеку функцій. Підтвердженням цього є численні звернення Народних депутатів України, Голів ОДА, Мінінфраструктури, Укрансбезпеки до Уряду, а також публікації в ЗМІ [10].

Однак, не зважаючи на рішення, прийняте Урядом України у кінці 2019 року про збільшення граничної чисельності працівників Укртрансбезпеки, фактично цього не відбулось.

Отже, запровадження електронного протоколу та внесення змін у діюче законодавство, розвитку матеріально-технічного забезпечення органів влади, а також перебудова структури їх взаємодії, у тому числі із суспільством надасть реальну платформу становлення та розвитку публічного управління у секторі забезпечення комерційних автомобільних перевезень.

Висновки

Розглянувши питання запровадження механізму публічного управління у розрізі розвитку системи державного нагляду (контролю) за забезпеченням безпеки перевезень автомобільним комерційним транспортом, потрібно зазначити, що фактично найважливішим є внесення змін у нормативно-правове регулювання, починаючи із прийняття відповідних законів, у тому числі так званих євроінтеграційних та забезпечити чіткий розподіл повноважень органів влади. Взаємодія між органами має базуватись на електронному обміні інформацією, а здійснення державного нагляду за безпекою перевезень – на впровадженні запропонованого електронного протоколу. До запровадження повної автоматизації здійснення державного контролю (що являється далекою перспективою), необхідно звернути увагу на інституційну спроможність органів влади, у тому числі щодо кадрового забезпечення та постійного вдосконалення матеріально-технічного забезпечення. Також важливо звернути увагу на посилення комунікації із суспільством, у тому числі через вищезгадані електронні сервіси (ресурси).

Наразі започатковано багато інноваційних тенденцій, які по суті формують систему публічного управління забезпечення безпеки на комерційному автомобільному транспорті, однак даний процес знаходиться на початковому етапі та потребує більш детального дослідження з метою підвищення якості запланованих заходів та практичного запровадження механізму публічного управління як єдиної системи.

Подальшим напрямком досліджень має бути питання модернізації та розвитку електронних ресурсів та систем, розвиток баз даних та запровадження автоматичних smart систем по наданню адміністративних послуг та здійсненню контролю, комунікації із суспільством, що надасть прозорість і підвищить ефективність виконання функцій органів влади та публічне управління у даному секторі.

Література.

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>
2. 2018-2019 Road-traffic fatality data for WHO European Region // World Health Organization. URL: https://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0006/440763/2018-2019-road-traffic-fatality-data.pdf
3. Статистика ДТП в Україні за період з 01. 01. 2019 по 31. 12. 2019. /URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>
4. А. О. Собакарь. Державний контроль за дотриманням законодавства про безпеку руху на транспорті: наук. вісник Львівського державного університету внутрішніх справ 3' 2011. URL: https://www.lvduvs.edu.ua/documents_pdf/visnyky/nvsvy/03_2011/11saornt.pdf
5. В. А. Балін. Реформування державного управління автомобільними перевезеннями в Україні в 1990–2000 рр. *Аспекти публічного управління: наук. журнал.* № 1-2 (15-16) січень-лютий 2015.
6. О. Дубинський Сутність і особливості державного контролю за дотриманням законодавства на автомобільному транспорті. *Підприємництво, господарство і право, адміністративне право і процес.* 12/2018 // URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2018/12/33.pdf>
7. Послуги, пов'язані з програмним забезпеченням (Упровадження Системи та Центру обробки даних ГВК (Weight Control System, WiM). URL: <https://zakupki.prom.ua/gov/tenders/UA-2020-11-30-008853-b>
8. Нові WiM комплекси вводяться в експлуатацію, – Владислав Криклій. *Урядовий портал (єдиний веб-портал органів виконавчої влади України)*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/novi-wim-kompleksi-vvodyatsya-v-ekspluatatsiyu-vladislav-kriklij>
9. Зелена книга ринок послуг таксі. ОФІС ЕФЕКТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ, листопад–2018. URL: https://cdn.regulation.gov.ua/ec/b9/1e/88/regulation.gov.ua_%D0%97%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B0%20%D0%BA%D0%BD%D0%B8%D0%B3%D0%B0%20%D0%A0%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BA%20%D0%BF%D0%BE%D1%81%D0%BB%D1%83%D0%B3%20%D1%82%D0%B0%D0%BA%D1%81%D1%96.pdf
10. Чому не працює ваговий контроль? *Урядовий Кур'єр.* URL: <https://ukurier.gov.ua/uk/articles/chomu-ne-diye-kontrol-na-dorogah/>

References.

1. Pro skhvalennia Stratehii pidvyshchennia rinvnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2024 roku. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>
2. 2018-2019 Road-traffic fatality data for WHO European Region // World Health Organization. URL: https://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0006/440763/2018-2019-road-traffic-fatality-data.pdf
3. Ctatystyka DTP v Ukraini za period z 01. 01. 2019 po 31. 12. 2019. /URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>
4. A. O. Sobakar. Derzhavnyi kontrol za dotrymanniam zakonodavstva pro bezpeku rukhu na transporti: nauk. visnyk Lvivskoho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh

sprav 3' 2011. URL: https://www.lvduvs.edu.ua/documents_pdf/visnyky/nvsvy/03_2011/11saornt.pdf

5. V. A. Balin. Reformuvannia derzhavnoho upravlinnia avtomobilnymy perevezenniamy v Ukraini v 1990–2000 rr. Aspekty publicjnoho upravlinnia: nauk. zhurnal. № 1-2 (15-16) sichen-liutyi 2015.

6. O. Dubynskiyi Sutnist i osoblyvosti derzhavnoho kontroliu za doderzhanniam zakonodavstva na avtomobilnomutransporti. Pidpriemnytstvo, hospodarstvo i pravo, administratyvne pravo i protses. 12/2018 // URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2018/12/33.pdf>

7. Posluhy, poviazani z prohramnym zabezpechenniam (Uprovadzhenia Systemy ta Tsentru obrobky danykh HVK (Weight Control System, WiM). URL: <https://zakupki.prom.ua/gov/tenders/UA-2020-11-30-008853-b>

8. Novi WiM komplekсы vvodiatsia v ekspluatatsiiu, – Vladyslav Kryklii. Uriadovyi portal (iedynyi veb-portal orhaniv vykonavchoi vlady Ukrainy). URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/novi-wim-kompleksi-vvodyatsya-v-ekspluatatsiyu-vladislav-kriklij>

9. Zelena knyha rynek posluh taksi. OFIS EFEKTYVNOHO REHULIUANNIA, lystopad – 2018. URL: https://cdn.regulation.gov.ua/ec/b9/1e/88/regulation.gov.ua_%D0%97%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B0%20%D0%BA%D0%BD%D0%B8%D0%B3%D0%B0%20%D0%A0%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BA%20%D0%BF%D0%BE%D1%81%D0%BB%D1%83%D0%B3%20%D1%82%D0%B0%D0%BA%D1%81%D1%96.pdf

10. Chomu ne pratsiue vahovy kontrol? Uriadovyi Kurier. URL: <https://ukurier.gov.ua/uk/articles/chomu-ne-diye-kontrol-na-dorogah/>