

РОЗДІЛ 7

АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО І ПРОЦЕС; ФІНАНСОВЕ ПРАВО; ІНФОРМАЦІЙНЕ ПРАВО

УДК 342.6

DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-8/44>

МЕТОДИ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ ВИКОНАВЧОЇ ВЛАДИ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ

METHODS OF ADMINISTRATIVE ACTIVITY OF EXECUTIVE AUTHORITIES IN THE FIELD OF TRANSPORT

Агакарян Р.С., начальник другого слідчого відділу
(з дислокацією у м. Одесі)

Територіальне управління Державного бюро розслідувань, розташоване у м. Миколаєві

У статті розглянуто методи адміністративної діяльності залежно від її виду у сфері транспорту – державного управління, надання адміністративних послуг, адміністративно-юрисдикційної відомчої діяльності. Методи державного управління у сфері транспорту – це способи цілеспрямованого організуючого впливу органів виконавчої влади на об'єкти транспортної галузі, єдину транспортну систему в цілому для досягнення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України, а також виконання інших завдань, які поставив законодавець перед виконавчою владою в цій сфері. Поряд з традиційними методами державного управління – переконанням, заохоченням, примусом – розглянуті методи визначення режиму функціонування, приписати певні дії щодо затвердження конкретних завдань (планів), огляд та переогляд товарів та транспортних засобів. Методи адміністративної діяльності, які застосовуються під час надання адміністративних послуг – це інформування, сертифікація, запровадження електронних систем, перевірка знань, перевірка закладів підготовки водіїв автотранспорту, огляд транспортного засобу під час його реєстрації. З урахуванням особливостей застосування у транспортній сфері цих методів були розглянуті переконання та примус у адміністративно-юрисдикційній діяльності на транспорті. Особливо увагу звернено на метод запровадження електронних систем у сфері надання адміністративних послуг на транспорті. Як і в інших сферах надання таких послуг, такий метод потрібен для створення необхідних умов для роботи щодо реалізації цієї функції держави. Відзначається, що в МВС України давно вже функціонує Єдина інформаційна система, створення якої відбулося з урахуванням вимог низки законів України. У Положенні про Єдину інформаційну систему Міністерства внутрішніх справ до функціональної підсистеми, яка входить до структури ЄІС МВС, крім інших, віднесено Єдиний державний реєстр транспортних засобів. Організацію та забезпечення роботи Єдиної інформаційної системи МВС здійснює державне підприємство, що належить до сфери управління МВС. У Положенні воно позначене як Адміністратор єдиної інформаційної системи МВС. Порядок функціонування центральної підсистеми єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ України затверджено наказом МВС від 16 вересня 2020 року № 665. До Єдиного реєстру транспортних засобів під час їх реєстрації вносяться дані про кожну одиницю транспорту. При цьому в нормах адміністративного права передбачено, що якщо під час реєстрації (перереєстрації) транспортні засоби не підлягають огляду фахівцями експертної служби МВС, то подання заяви та документів, необхідних для отримання номерних знаків та реєстраційних документів, а також перевірка поданих документів може здійснюватися із застосуванням засобів електронного кабінету водія функціональної підсистеми єдиної інформаційної системи МВС (далі – електронний кабінет водія) або через Єдиний державний вебпортал електронних послуг. Інформаційні системи створені й для інших потреб у сфері транспорту. Так, Законом України від 17 січня 2017 року № 1812-VIII «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті» запроваджена автоматизована система оплати проїзду пасажирів в міському пасажирському транспорті за допомогою електронного квитка. Робиться висновок щодо необхідності роботи над покращенням Єдиної інформаційної системи та зручності користування нею.

Ключові слова: методи адміністративної діяльності у сфері транспорту, інформування, сертифікація, запровадження електронних систем, перевірка знань, переконання, заохочення, примус.

The article considers the methods of administrative activity depending on its type in the field of transport – public administration, provision of administrative services, administrative and jurisdictional departmental activities. Methods of public administration in the field of transport are ways of purposeful organizing influence of executive bodies on objects of transport branch, uniform transport system as a whole for achievement of timely, full and qualitative satisfaction of needs of the population and public production in transportations and needs of defense of Ukraine performance of other tasks set by the legislator before the executive in this area. Along with the traditional methods of public management of persuasion, encouragement, coercion, the method of determining the mode of operation, the instruction to take certain actions to approve specific tasks (plans), review and review of goods and vehicles. Methods of administrative activity used in the provision of administrative services are information, certification, introduction of electronic systems, testing of knowledge, inspection of driver training facilities, inspection of the vehicle during its registration. Taking into account their peculiarities of application in the transport sphere, beliefs and coercion in administrative-jurisdictional activity on transport are considered.

Special emphasis is placed on the method of introduction of electronic systems in the field of administrative services in transport. As in other areas of such services, it is needed to create the necessary conditions for work to implement this function of the state. It is noted that the Ministry of Internal Affairs of Ukraine has long had a Unified Information System, the creation of which was carried out taking into account the requirements of a number of laws of Ukraine. In the Regulations on the Unified Information System of the Ministry of Internal Affairs, the Unified State Register of Vehicles is included in the functional subsystem, which is a part of the UIS of the Ministry of Internal Affairs, among others. The organization and maintenance of the Unified Information System of the Ministry of Internal Affairs is carried out by a state enterprise belonging to the sphere of management of the Ministry of Internal Affairs; in the Regulations it is designated as the Administrator of the Unified Information System of the Ministry of Internal Affairs. The procedure for functioning of the central subsystem of the unified information system of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine was approved by the order of the Ministry of Internal Affairs of September 16, 2020 № 665. Data on each unit of transport are entered into the Unified Register of Vehicles during their registration. Moreover, the norms of administrative law stipulate that if during registration (re-registration) vehicles are not subject to inspection by specialists of the expert service of the Ministry of Internal Affairs, submission of applications and documents required to obtain license plates and registration documents, verification of submitted documents may be carried out electronic driver's office of the functional

subsystem of the unified information system of the Ministry of Internal Affairs (hereinafter – the electronic driver's office) or through the Unified state web portal of electronic services. Information systems are created for other needs in the field of transport. Thus, the Law of Ukraine of January 17, 2017 № 1812-VIII "On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine on Introduction of Automated Fare Accounting System in Urban Passenger Transport" introduced an automated system of passenger fare payment in urban passenger transport using an electronic ticket. It is concluded that it is necessary to work on improving the Unified Information System and its ease of use.

Key words: methods of administrative activity in the field of transport, informing, certification, introduction of electronic systems, knowledge testing, persuasion, encouragement, coercion.

Актуальність дослідження. Транспортна сфера є досить розгалуженою та включає в себе декілька підгалузей, які є об'єктами адміністративної діяльності, де застосовуються відповідні методи. Вивчення цих методів дає змогу суб'єктам реалізації функцій адміністративної діяльності всебічно і ефективно управляти транспортом та надавати як послуги в перевезенні, так і адміністративні послуги. Отже, стаття буде корисна для практичних працівників даної сфери і для викладання відповідних правових дисциплін у вищих навчальних закладах.

Ступінь дослідження проблеми. Методи державного управління досліджувались в роботах В.Б. Авер'янова, О.Ф. Андрійко, О.М. Бандурки, В.М. Бевзенка, Ю.П. Битяка, Л.Р. Білої-Тіунової, І.Л. Бородіна, В.В. Галунька, В.М. Гаращука, Д.І. Голосніченка, І.П. Голосніченка, Т.О. Гуржія, Н.І. Золотарьової, Р.А. Калужного, С.В. Ківалова, Т.О. Коломовець, В.К. Колпакова, А.Т. Комзюка, О.В. Константого, Є.Б. Кубка, О.В. Кузьменко, Р.О. Куйбіди, С.В. Курінного, Д.М. Лук'янця, Н.Р. Нижник, О.М. Пасенюка, І.М. Пахомова, А.М. Подоляки, В.І. Развадовського, О.П. Рябченко, А.О. Селіванова, В.С. Стефанюка, С.Г. Стеценка, В.П. Тимошука та ін. Однак ці дослідження, як правило, стосувалися лише методів державного управління в цілому.

Метою статті є наділення суб'єктів транспортних відносин знаннями про методи, що застосовуються під час здійснення адміністративної діяльності, виявлення недоліків у правовому регулюванні застосування цих методів.

Виклад основного матеріалу. Традиційно наука адміністративного права вивчала методи державного управління. У радянський період вчені як предмет адміністративно-правового регулювання розглядали відносини державного управління. Це було доречним для командної системи керування суспільними процесами, коли централізовано і під керівництвом комуністичної партії весь апарат було поставлено в рамках «суб'єкт – об'єкт» управління.

У демократичному суспільстві вказана вище організація регулювання не може бути обмеженою лише управлінським підходом до побудови відносин у сфері виконавчої влади, адже у цих відносинах на перше місце ставляться права і свободи людини та громадянина. Отже, пріоритет віддається не державі, а приватній особі, а відносини, які регулюються адміністративним правом, є вже значно ширшими, ніж це було раніше. Особливо це яскраво проявилось в економічній сфері, де раніше використовувався планово-управлінський командний підхід до виробництва продукції та послуг і взагалі ігнорувалися ринкові методи господарювання. Нині навіть державні підприємства функціонують за правилами вільного підприємництва, де роль основного регулятора економічних процесів відіграє ринок.

Як уже зазначалось, предметом регулювання адміністративного права, окрім державного (публічного) управління, виступають відносини щодо надання адміністративних послуг та відносини щодо адміністративної відповідальності. У сфері транспорту всі ці три складові частини предмету адміністративно-правового регулювання достатньо проявляються. Адміністративна діяльність органів виконавчої влади якраз і є виконавчо-розпорядчою діяльністю, врегульованою адміністративним правом, що включає в себе і публічне управління, і надання адміністративних послуг, і юрисдикційну діяльність під час вирішення питань адміністративної відповідальності. Отже, обмежуватися методами державного управління під час розгляду адміністративної діяльності

органів виконавчої влади у сфері транспорту недоцільно і неввірно. Ця група методів є значно ширшою і децю відрізняється від методів державного управління. Але тут потрібно відзначити, що управління у сфері транспорту займає досить значне місце, а жорстка субординація, коли підлегли мають чітко виконувати розпорядження керівництва, в транспортній системі є необхідною. Особливо це стосується організації повітряного руху в авіації або організації залізничних перевезень пасажирів і вантажу, а також галузі автомобільного транспорту, де правила дорожнього руху, правила перевезення небезпечних або крупногабаритних вантажів мають виконувати всі водії та інші учасники дорожнього руху.

Отже, розглядаючи методи адміністративної діяльності органів виконавчої влади у сфері транспорту, необхідно виділити три групи методів, зокрема: методи державного управління єдиною транспортною системою, методи надання адміністративних послуг, методи відомчої адміністративно-юрисдикційної діяльності.

У ст. 21. Закону України «Про транспорт» вказано: «Єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промислової залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування» [1]. Законодавець передбачає здійснення компетентними суб'єктами управління у сфері транспорту. Ст. 3 вказаного вище Закону визначає мету і завдання державного управління в галузі транспорту, вказуючи, що воно має забезпечувати «своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; дотримання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи» [1].

З огляду на це маємо зауважити, що оскільки законодавець передбачив державне управління в галузі транспорту, то органи виконавчої влади зобов'язані застосовувати відповідні як загальні, так і спеціальні методи.

Визначенню поняття методу державного управління приділена увага майже в кожному підручнику або посібнику з адміністративного права.

Під методами державного управління, як зазначає І.П. Голосніченко, слід розуміти «способи цілеспрямованого впливу на поведінку громадян, а також діяльність підприємств і організацій, органів, служб та службовців апарату державної виконавчої влади в інтересах забезпечення оптимального рівня виконання вимог законодавства» [2]. З цим визначенням погоджуються й інші автори, які присвятили свої роботи проблемам адміністративного права. М.Г. Шульга вважає: «Адміністративно-правовими методами є способи та прийоми безпосереднього і цілеспрямованого впливу виконавчих органів (посадових осіб) на підставі закріпленої за ними компетенції у встановлених межах та відповідній формі на підпорядковани їм органи та громадян» [3, с. 146]. Як способи та прийоми безпосереднього цілеспрямованого впливу органів виконавчої влади на підпорядковані об'єкти управління розглядає методи державного управління С.В. Ківалов [4]. Є й інші думки щодо методів державного управління. В.К. Колпаков вважає: «За головними характеристиками метод управління є засобом цілеспрямованого керуючого впливу» [5 с. 184]. Далі він

пише: «Адміністративні методи — це засоби впливу на діяльність підприємств, установ, організацій, посадових осіб і громадян з боку органів управління шляхом прямого встановлення їх обов'язків, а також шляхом наказу, що спирається на владні повноваження і стан підпорядкування. Це односторонній вибір органом управління способу вирішення завдання чи конкретного варіанта поведінки об'єкта управління» [5, с. 188]. Як засіб управління розглядає методи й І.Д. Фіалківська. Вона пише: «Метод управління — це засіб реалізації суб'єктом управління своїх повноважень. Метод управління виступає тим засобом, який дозволяє реалізовувати суб'єктивні права — невід'ємний компонент правового статусу суб'єкта управління» [6, с. 19]. Вводячи новий термін в науку адміністративного права — «адміністрування», в поняття якого автори Великої української юридичної енциклопедії включають управління, науковці пишуть: «За своїми ознаками методи публічного адміністрування є засобом цілеспрямованого впливу на суспільство» [7, с. 490]. Безумовно, з такими визначеннями повністю погодитися не можна, адже засоби впливу — це складники іншого правового явища — механізму адміністративно-правового регулювання.

Отже, методи державного управління у сфері транспорту — це способи цілеспрямованого організуючого впливу органів виконавчої влади на об'єкти транспортної галузі, єдину транспортну систему в цілому для досягнення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України, а також виконання інших завдань, які поставив законодавець перед виконавчою владою в цій сфері.

Наука адміністративного права приділяла увагу здебільшого таким універсальним методам, як переконання та примус [8, с. 299; 9, с. 124]. Часто під час класифікації методів державного управління їх поділяли на суто адміністративні та економічні. Як зазначають вчені, адміністративний метод передбачає прямий вплив органів виконавчої влади на керований об'єкт, а економічні методи в державному управлінні «передбачають порівняно з адміністративними значно вищий рівень саморегуляції діяльності суб'єктів господарювання» [8, с. 302; 10].

На нашу думку, до адміністративних (прямих) методів можна віднести деякі із запропонованих І.Д. Фіалківською способів впливу. Це такі методи: визначення режиму функціонування об'єкта, припис зробити певні дії, затвердження конкретних завдань (планів), застосування заходів адміністративного примусу й ін. Віднесення до методів державного управління призначення на посаду, звільнення від займаної посади, заборони певних дій, реєстрації певних дій, обліку і контролю за діяльністю, здійснення адміністративної (несудової) юрисдикції тощо не є доцільним, адже такі дії характеризують інші елементи діяльності державних органів. Деякі з них належать до функцій державного управління (призначення на посаду, звільнення від займаної посади, облік і контроль за діяльністю), методів правового регулювання (заборона певних дій), надання адміністративних послуг (здійснення адміністративної (несудової) юрисдикції) [6, с. 22].

Метод визначення режиму функціонування особливо важливий для сфери транспорту. Однак у цій сфері як метод управління доцільно розглядати відповідні транспортні галузі. Кожна з галузей транспорту має функціонувати в межах відповідного режиму. Встановлення режиму функціонування покладається не тільки на законодавця, оскільки низка правових актів, які регулюють відносини в межах відповідного режиму, приймаються органами виконавчої влади. Наприклад, щодо залізничного транспорту важливо встановити жорсткий режим функціонування не лише самої залізниці, але й інших об'єктів, необхідних для безпечного функціонування, а також всієї галузі залізничного транспорту. З огляду на

це в Україні прийнято не тільки Закон «Про транспорт», але й Закон «Про залізничний транспорт», який більш детально регулює відносини залізничного транспорту. Важливо відзначити, що АТ «Укрзалізниця» взагалі функціонує за нормами статуту [11]. У статуті визначається предмет діяльності товариства, функціонально перераховуються компетентності цього АТ. У статуті прописана відповідальність за проектування, будівництво, утримання, експлуатацію, реконструкцію, ремонт, модернізацію, технічне переоснащення та інші види поліпшення об'єктів інфраструктури залізничного транспорту, а також за ефективність роботи галузі в цілому [11]. Адміністративні і пов'язані з ними технічні дії регулюються якщо не на рівні уряду, то на рівні центральних органів виконавчої влади. Наприклад, Міністерство інфраструктури України згідно з положенням про нього регулює порядок встановлення заборони на експлуатацію транспортних засобів на залізниці. Мінінфраструктури затвердило такий Порядок. Нині розроблений та оприлюднений новий проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті». Його розроблено з метою врегулювання механізму прийняття рішень про заборону експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті та підвищення зацікавленості операторів вантажних вагонів у закупівлі нових вантажних залізничних вагонів українських виробників [12].

Міністерство інфраструктури України затверджує конкретні норми перевірки відповідних предметів, безконтрольне користування якими може спричинити шкоду людям, навколишньому природному середовищу або матеріальним цінностям. Наприклад, Мінінфраструктури та МВС України Наказом № 166/550 від 5 червня 2015 року затвердили Порядок перевірки цистерн для перевезення небезпечних вантажів, яким була встановлена технологія перевірки, її періодичність. Мінінфраструктури та МВС України мають право визначати уповноважений орган з перевірки цистерн. Норми Порядку встановлюють таке: «Перевірка цистерни проводиться технічним(и) експертом(ами) — представником(ами) уповноваженого органу на спеціальних пунктах перевірки цистерн або на підприємствах-виробниках цистерн, або на вагоноремонтних підприємствах (для вагонів-цистерн) у технологічному приміщенні або на майданчику з необхідним для проведення перевірки діагностичним обладнанням. Виробник, власник, оператор, орендар цистерни або уповноважена ним особа мають право вільного вибору уповноваженого органу для проведення перевірки цистерни. Обмеження у виборі уповноваженого органу, зокрема від місця реєстрації чи приписки цистерни, не допускаються». Порядок встановлює також види робіт, які експерт має здійснити під час перевірки цистерни [13]. Так само кожна галузь транспорту має свій комплекс правових актів, який встановлює порядок функціонування тієї чи іншої галузі.

Припис зробити певні дії як метод державного управління у сфері транспорту передбачає пряме розпорядження щодо вчинення конкретних дій, які об'єкт управління має здійснити негайно або у визначені органом виконавчої влади (його посадовою особою) строки. Так, здійснюючи превентивні заходи, працівники Національної поліції мають право віддати розпорядження водію транспортного засобу залишити визначене місце або визначену територію. Водій транспортного засобу зобов'язаний виконати вимогу поліцейського негайно [14, п. 5. ч. 1 ст. 31]. Більше того, Правила дорожнього руху встановили, що навіть при наближенні транспортного засобу з увімкненим проблісковим маячком червоного або синього кольору та спеціальним звуковим сигналом пішоходи мають негайно залишити проїзну частину [15, п. 4.13].

Статтею 11 Закону України «Про Військову службу правопорядку у Збройних Силах України» надається

право військовослужбовцям Служби правопорядку застосувати вогнепальну зброю, зокрема й для зупинки транспортного засобу шляхом його пошкодження, якщо водій своїми діями створює загрозу життю чи здоров'ю громадян або військовослужбовця Служби правопорядку. Що стосується військовослужбовців строкової служби, то вони за наявності підстав застосування зброї застосовують її «за наказом свого безпосереднього командира (начальника), за винятком безпосередньої загрози життю і здоров'ю військовослужбовця» [16, п.6 ч.2, ч. 3 ст. 11].

Затвердження конкретних завдань (планів) як метод державного управління використовується повсякчас, адже встановлення завдань для органів, підрозділів, конкретних співробітників достатньо часто здійснюється керівництвом транспортних органів. Розглянувши проблеми державного управління на колегії Мінінфраструктури, члени колегії, вивчивши проблему, пропонують для її вирішення відповідні завдання та їх виконавців, які обговорюються і приймаються в порядку, передбаченому законодавством, а міністр затверджує рішення колегії своїм наказом. Центральні органи виконавчої влади у сфері транспорту затверджують свої плани роботи на відповідний період. Наприклад, Голова Державної служби з безпеки на транспорті затвердив план роботи вказаної служби на 2021–2023 роки 31 травня 2021 р. У вказаному плані передбачені перспективи розвитку Держслужби, врегулювання процедури надання адміністративних послуг, пропозиції щодо підняття рівня правового регулювання ліцензування перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом з метою приведення його до вимог законодавства Європейського Союзу [17].

До викладених методів державного управління у сфері транспорту доцільно віднести також *ліцензування певних видів транспортної діяльності*. У попередньому підрозділі ми розглянули ліцензування поряд із реєстрацією як форму адміністративної діяльності у сфері транспорту. Ліцензування можна розглядати як метод контрольної діяльності у названій сфері. Контроль у державному управлінні полягає в перевірці учасників управлінських відносин для виявлення результатів управлінського впливу, допущених відхилень від встановлених вимог, причин цих відхилень, а також визначення шляхів подолання наявних перешкод для ефективного функціонування всієї системи [18, с. 43].

Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності» прямо передбачає здійснення нагляду і контролю у сфері ліцензування. Ч. 1 Статті 2 цього Закону, визначаючи сферу його дії, вказує, що він встановлює уніфікований порядок ліцензування, нагляд і контроль у сфері ліцензування. Отже, ліцензування можна розглядати, з одного боку, як спосіб, за допомогою якого держава регулює контрольну діяльність у сфері транспорту. З іншого боку, контроль як функція управління може використовуватись для виявлення відхилень суб'єкта господарювання від ліцензійних умов та застосування заходів щодо приведення цього суб'єкта у відповідність до зазначених умов [19]. Ч. 1 ст. 6 Закону України «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» також розглядає ліцензування як спосіб контролю. «Декларування товарів у режим спільного транзиту, – зазначається в даній нормі, – здійснюється шляхом заявлення точних відомостей про товари, мету їх переміщення через митну територію України, а також відомостей, необхідних для здійснення їх митного контролю та митного оформлення» [20].

Наступним методом державного управління є *огляд та переогляд товарів та транспортних засобів*. Застосування цього методу має дуалістичну природу. По-перше, це огляд у порядку здійснення процедури митного контролю, по-друге, це огляд і переогляд товарів і транспортних засобів, які переміщуються через митний кордон України, коли є підстави вважати, що особа порушує митні

правила, або огляд, який здійснюється правоохоронними органами при підозрі у вчиненні адміністративного правопорушення.

Стаття 338 Митного кодексу України вимагає проводити митний огляд у якомога коротший строк після прийняття рішення про його проведення. Такий огляд є здебільшого ідентифікаційним, цебто він проводиться для звірення товару, що переміщується через митний кордон, з зазначеними відомостями у супроводжувальних документах. Частина 2 ст. 338 Митного кодексу України передбачає диференціацію огляду і переогляду товарів і транспортних засобів. «За результатами застосування системи управління ризиками, – визначається в ч. 2 цієї статті, – огляд товарів, транспортних засобів комерційного призначення може бути ідентифікаційним (без розкриття пакувальних місць і без обстеження транспортного засобу), частковим (з розкриттям до 20 відсотків пакувальних місць), вибіркоким та повним (з розкриттям до 100 відсотків пакувальних місць та поглибленим обстеженням транспортного засобу)» [21]. Стаття 338 передбачає підстави огляду та переогляду товарів і транспортних засобів. Несвоєчасне подання декларації, пошкодження та втрата митного забезпечення – це достатні підстави вважати, що переміщення цих товарів, транспортних засобів через митний кордон України здійснюється поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю, у тому числі й у разі отримання відповідної офіційної інформації від правоохоронних органів. Вичерпний перелік підстав, за наявності яких може проводитись огляд (переогляд) товарів, транспортних засобів комерційного призначення органами Державної митної служби України, затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 23 травня 2012 р. № 467. Окрім того, що зазначено в МКУ, це «наявність ознак надання товарам вигляду інших, припущення за результатами використання технічних засобів митного контролю про те, що переміщували через митний кордон України товари заборонені або обмежені до такого переміщення згідно із законодавством, виявлення в результаті використання технічних засобів митного контролю місць у товарах, транспортних засобах комерційного призначення, які можуть використовуватись для приховування товарів від митного контролю» [22] тощо. Стаття 339 МКУ дозволяє оглядати та переоглядати ручну поклажу і багаж громадян, які переміщуються через митний кордон України. Суб'єктом переміщення може бути не тільки громадянин, але й інша особа, у тому числі особа без громадянства, іноземець, біженець. Отже, у ст. 339 МКУ доцільно *замінити термін «громадянин» на словосполучення «фізична особа»*.

Огляд може здійснюватися на підставі ст. 164 КУпАП. Може також здійснюватися медичний огляд осіб, які підозрюються в керуванні транспортними засобами в стані сп'яніння. Однак ці види огляду належать до провадження в справах про адміністративні правопорушення і будуть розглянуті нижче.

Наступним видом методів державного управління є *узгодження*. Загалом узгодження розглядалося як складова частина функції координації. Наприклад, автори підручника «Адміністративне право України» за редакцією Ю.П. Битяка пишуть: «Координація як функція забезпечує узгодження діяльності систем управління» [3, с. 117]. Отже, через спосіб (метод) узгодження здійснюється запровадження спільних дій у сфері транспорту. Особливо це практикується при забезпеченні безпеки дорожнього руху, коли Національна поліція і Державна служба з питань безпеки на транспорті спрямовують спільні зусилля на вирішення поставлених перед ними завдань. При цьому остання під час виконання покладених на неї завдань узгоджує свої дії при взаємодії з Мінінфраструктури, іншими державними органами – «органами місцевих самоврядування, об'єднаннями громадян, громадськими

спілками, профспілками та організаціями роботодавців, відповідними органами іноземних держав і міжнародних організацій, а також підприємствами, установами та організаціями» [23, п. 9].

Традиційні методи – переконання, заохочення та примус – також достатньо часто використовуються під час здійснення державного управління у сфері транспорту. У відносинах з громадянами органи виконавчої влади використовують для переконання проведення бесід посадовими особами цих органів, організують лекції, круглі столи для ознайомлення громадян з правилами дорожнього руху, поведінки в аеропортах, на морських вокзалах і пристанях та на залізничному транспорті, а також у громадському транспорті. Такий метод управління, як заохочення, використовується переважно у внутрішньосистемній адміністративній діяльності. За вагомих внесок в діяльність транспортної системи, винахідливість, впровадження нових технологій державні службовці можуть нагороджуватися грошовими преміями, грамотами, а також урядовими нагородами.

Примус в державному управлінні може застосовуватись у разі виникнення надзвичайних ситуацій, аварій та катастроф. Наприклад, у разі мінування вокзалу поліція вживає заходи щодо примусового видалення з його приміщення громадян та інших осіб. У звичайних умовах заходи примусу можуть застосовуватися до державних службовців органів виконавчої влади, наприклад, в якості застосування заходів дисциплінарної відповідальності.

В інших випадках примус застосовується у разі вчинення адміністративних правопорушень на транспорті, про що ітиметься пізніше.

Далі ми розглянемо *методи адміністративної діяльності, які застосовуються під час надання адміністративних послуг*.

Надання адміністративних послуг у сфері транспорту – це організаційні дії, які необхідно вчинити органу виконавчої влади безпосередньо або через сервісні центри надання адміністративних послуг. Методи, які застосовуються в цій галузі, – це способи, за допомогою яких влада надає послуги приватній особі. До цих способів належать: *інформування, сертифікація, запровадження електронних систем, перевірка знань, перевірка закладів підготовки водіїв автотранспорту, огляд транспортного засобу під час його реєстрації*.

Інформування осіб приватного права передбачене законодавцем. У ст. 6 Закону України «Про адміністративні послуги» вказано: «Суб'єкти звернення мають право на безоплатне отримання інформації про адміністративні послуги та порядок їх надання», що забезпечується шляхом надання їм безоплатного доступу до встановлених законом засобів [24]. На виконавчу владу у сфері транспорту покладаються обов'язки щодо видання довідково-інформаційних матеріалів про адміністративні послуги та безоплатного поширення таких матеріалів у приміщеннях, в яких здійснюється прийом суб'єктів звернень [24, ч. 5 ст. 6]. Законодавець передбачив також затвердження на кожний вид адміністративної послуги інформаційної картки. Ч.1 ст. 8 вказаного вище Закону передбачила: «Суб'єктом надання адміністративних послуг на кожну адміністративну послугу, яку він надає відповідно до закону, затверджуються інформаційна і технологічна картки, а у разі якщо суб'єктом надання є посадова особа, – органом, якому вона підпорядковується» [24]. Навряд чи зможе суб'єкт надання адміністративної послуги затвердити ці картки щодо кожної адміністративної послуги. Мабуть, законодавець мав на увазі затвердження цих карток на кожен вид послуг, які надаються. *Отже, є необхідність зміни редакції ч. 1 ст. 8 Закону України «Про адміністративні послуги» та викладення її в такій редакції: «Суб'єктом надання адміністративних послуг на кожен вид адміністративної послуги, які він надає відповідно до закону», і далі по тексту.*

Метод сертифікації досить часто використовується органами виконавчої влади у сфері транспорту. Цей метод застосовується до визнання придатності аеродромів, шляхів сполучень, автодоріг та дорожніх конструкцій, транспортних засобів.

У Правилах сертифікації цивільних аеродромів України, затверджених Державіаслужбою 25 жовтня 2005 року № 796, які діяли до 25 листопада 2021 року [25], вказано: «Сертифікація аеродрому – це офіційна процедура, що визначає відповідність аеродромів установленим вимогам і їх здатність забезпечити безпеку польотів». У нових правилах записано: «Сертифікація аеродрому (вертодрому) – це процедура підтвердження того, що аеродром (вертодром) відповідає вимогам цих Авіаційних правил з видачею відповідного сертифіката» [26]. Запис в правових актах, що сертифікація представляє нормативно визначену процедуру, не викликає сумніву. Однак не сама процедура, а висновок уповноваженого органу є підтвердженням відповідності аеродрому. Назва «Вертодром» також сумнівна. Ми вважаємо, що ідеться про майданчики, призначені для посадки гелікоптерів. Як робочу назву ми могли б запропонувати для посадки гелікоптерів слово «гелікоптедром».

З урахуванням цього ми могли б запропонувати таке визначення: *сертифікація аеродромів (гелікоптедромів) представляє собою офіційну процедуру, в результаті якої зроблено висновок щодо визначення відповідності аеродромів (гелікоптедромів) установленим вимогам і їх здатності забезпечувати безпеку польотів*.

Важливою сертифікація є для колісних транспортних засобів. Україна У 2000 році приєдналася до Женевської Угоди 1958 року «Про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів», з поправками 1995 року [27]. Нині є чинною постанова Кабінету Міністрів України від 9 червня 2011 року № 738 «Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання». Підпункт 1 пункту 1 вказаної постанови визначає: «Процес колісного транспортного засобу, який підлягає державній реєстрації в територіальному органі з надання сервісних послуг МВС (далі – транспортний засіб), на митну територію України з метою вільного обігу, а також перша державна реєстрація транспортного засобу здійснюється за наявності сертифіката відповідності, виданого згідно з порядком затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання» [28]. Уряд встановив, що сертифікацію здійснюють уповноважені органи або органи сертифікації, які призначає Мінінфраструктури. Нині такими органами визнано державні підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і проєктний інститут», «Всеукраїнський державний науково-виробничий центр стандартизації, метрології, сертифікації та захисту прав споживачів», «Науково-дослідний інститут метрології вимірювальних і управляючих систем». Також органами сертифікації при належній їх акредитації можуть виступати й недержавні організації. Наприклад, таким органом є Товариство з обмеженою відповідальністю «ЦЕНТР АВТО». Ці органи здійснюють процедуру сертифікації згідно з вимогами Наказу Мінінфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521, яким встановлено Порядок затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання та Порядок ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів, їх частин та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання [29].

Метод сертифікації застосовується і в інших транспортних галузях (див., наприклад, наказ Мінінфраструктури від 1 червня 1998 р. № 207 «Про затвердження

Положення про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті України» [30].

Метод запровадження електронних систем у сфері надання адміністративних послуг на транспорті, як і в інших сферах надання таких послуг, потрібен для створення необхідних умов для реалізації цієї функції держави. У МВС України давно вже функціонує Єдина інформаційна система, створення якої здійснено з урахуванням вимог законів України «Про доступ до публічної інформації», «Про Національну програму інформатизації», «Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах», «Про телекомунікації», «Про електронні документи та електронний документообіг», «Про захист персональних даних», «Про електронні довірчі послуги» тощо [31; 32; 33; 34; 35; 36]. У Положенні про Єдину інформаційну систему Міністерства внутрішніх справ до функціональної підсистеми, яка входить до структури ЄІС МВС, крім інших, віднесено Єдиний державний реєстр транспортних засобів. Організацію та забезпечення роботи Єдиної інформаційної системи МВС здійснює державне підприємство, що належить до сфери управління МВС. У Положенні воно позначене як Адміністратор єдиної інформаційної системи МВС [37]. Порядок функціонування центральної підсистеми єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ України затверджено наказом МВС від 16 вересня 2020 року № 665 [38]. До Єдиного реєстру транспортних засобів під час їх реєстрації вносяться дані про кожну одиницю транспорту. При цьому в нормах адміністративного права передбачено, що якщо під час реєстрації (перереєстрації) транспортні засоби не підлягають огляду фахівцями експертної служби МВС, то подання заяви та документів, необхідних для отримання номерних знаків та реєстраційних документів, а також перевірка поданих документів може здійснюватися із застосуванням засобів електронного кабінету водія функціональної підсистеми єдиної інформаційної системи МВС (далі – електронний кабінет водія) або через Єдиний державний вебпортал електронних послуг [39]. Інформаційні системи створені й для інших потреб у сфері транспорту. Так, Законом України від 17 січня 2017 року № 1812-VIII «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті» запроваджена автоматизована система оплати проїзду пасажирів у міському пасажирському транспорті за допомогою електронного квитка [40].

Законом України від 12 вересня 2019 року № 78-IX «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» передбачено створення електронної системи, «яку використовують для електронного обміну даними у режимі спільного транзиту, структурованими відповідно до стандартів електронних повідомлень, які використовуються при обміні даними між комп'ютерними системами в комп'ютеризованій транзитній системі, що застосовується договірними сторонами Конвенції про процедуру спільного транзиту від 20 травня 1987 року» [41].

Надання адміністративних послуг у сфері транспорту супроводжується також застосуванням інших загальних методів адміністративної діяльності. Під час атестації водіїв автомоботранспорту, спеціалістів морського і річкового флоту, інших видів транспорту широко застосовується метод перевірки знань. Атестація закладів з підготовки водіїв сполучена з таким методом, як перевірка цих закладів на предмет їх відповідності вимогам законодавства. З допомогою огляду транспортних засобів супроводжується у визначених правовими актами випадках надання такої адміністративної послуги, як реєстрація транспортного засобу. Застосовуються й інші загальні методи адміністративної діяльності.

Адміністративно-юрисдикційна відомча діяльність на транспорті передбачає застосування таких методів, як переконання та примус. Переконання є загальним методом адміністративної діяльності і полягає у використанні засобів виховання, роз'яснення, пропаганди кращих прикладів, заохочення за сумлінну роботу, матеріального стимулювання. Примус традиційно характеризується як допоміжний метод, що використовується тоді, коли засоби переконання виявляються безрезультатними, тобто коли порушуються вимоги правил, що діють у сфері діяльності транспорту. В адміністративно-правових методах одержують свою конкретизацію засоби переконання й примусу з урахуванням специфіки адміністративної відповідальності у сфері транспорту.

Треба відзначити, що в разі вчинення адміністративного правопорушення на транспорті законодавець надає право застосування адміністративного примусу. Разом з тим у надзвичайних, складних ситуаціях деякі заходи примусу застосовуються і за відсутності порушень норм права.

На думку вчених, які досліджували сутність адміністративного примусу та порядок його застосування, «адміністративний примус – це застосування відповідними суб'єктами до осіб, які не перебувають в їх підпорядкуванні, незалежно від волі і бажання останніх передбачених адміністративно-правовими нормами заходів впливу морального, майнового, особистісного та іншого характеру з метою охорони суспільних відносин, що виникають у сфері державного управління, шляхом попередження й припинення правопорушень, покарання за їх вчинення» [42, с. 35]. Професор І.П. Голосніченко серед суб'єктів, щодо яких застосовується примус, виділяє поряд з фізичними також і юридичних осіб. Він вважає: «Адміністративний примус – це метод вольового забезпечення відповідно до правової норми поведінки громадян, посадових та юридичних осіб за допомогою застосування заходів впливу, врегульованих адміністративно-правовими нормами, з метою досягнення відповідного порядку, припинення та попередження правопорушень, притягнення до відповідальності правопорушників» [43, с. 98].

Адміністративний примус на транспорті сполучений з тим, що він застосовується для забезпечення безпеки людей, дотримання правил руху, збереження у незмінному стані вантажів та багажу. Крім того, тут виділяються спеціальні суб'єкти застосування, зокрема органи виконавчої влади у сфері транспорту, працівники Національної поліції. Законодавець делегує також повноваження щодо застосування примусу органам місцевого самоврядування та працівникам транспорту. Наприклад, ст. 118 КУпАП наділила повноваженнями складати протоколи і притягувати до адміністративної відповідальності осіб за порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на автомобільному транспорті, адміністративні комісії місцевих рад. Контролери на залізничному транспорті мають право вимагати залишити потяг на найближчій станції у випадку безбілетного проїзду особи для подальшого оформлення проїзду та складання протоколу про адміністративне правопорушення. Провідник (стюард) згідно з пунктом 7.3 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, затверджених наказом Міністерства транспорту і зв'язку України № 1196 від 27. 12. 2006 р., має право вимагати сплати штрафу у разі безквиткового проїзду пасажирів [44].

Заходи адміністративного примусу залежно від мети призначення поділяються на: 1) адміністративно-запобіжні заходи; 2) заходи адміністративного припинення та забезпечення адміністративного провадження; 3) адміністративні стягнення [8, с. 415].

Найчастіше на транспорті застосовуються такі заходи запобігання правопорушень, як обмеження руху транспорту у пішоходів, супроводження транспортних засобів спеціалізованими автомобілями Національної поліції,

припинення руху потягів, затримання відправлення літаків у зв'язку з погодними умовами або з виниклими загрозами у зв'язку з стихійним лихом, епідемією або терористичними актами, обмеження доступу сторонніх осіб на територію аеродромів, що охороняються охороною державних об'єктів державної авіації [45], а також обмеження доступу осіб на аеродром в межах здійснюваного захисту периметру аеропорту (аеродрому) [46, п. 5 ч. 4 ст. 87].

Заходи адміністративного припинення та забезпечення адміністративного провадження на транспорті є загальними з певними особливостями. Адміністративне затримання, наприклад, здійснюється щодо водія транспортного засобу поліцейськими та посадовими особами Військової служби правопорядку у Збройних Силах України у разі порушення ним правил дорожнього руху. Відбувається контроль безпеки персоналу, транспортних засобів, у рамках якого надається доступ до зон обмеженого доступу, що охороняються. Національна поліція та уповноважені особи цивільної авіації мають право здійснювати особистий огляд та огляд речей, а також вилучення речей і документів.

Заходи адміністративної відповідальності за порушення у сфері транспорту згідно зі ст. 224–229 застосовують Органи залізничного транспорту, морського і річкового транспорту, Центральний орган виконавчої влади з питань цивільної авіації, Органи автомобільного транспорту та електротранспорту. Згідно зі ст. 222 Національна поліція також здійснює адміністративно-юрисдикційні повноваження у сфері транспорту. Особливості кваліфікації адміністративних проступків у сфері транспорту при здійсненні адміністративно-юрисдикційної діяльності будуть розглянуті нами згодом.

Висновки. У результаті дослідження методів адміністративної діяльності у сфері транспорту з'ясовано, що сама адміністративна діяльність структурована і складається з державного управління, надання адміністративних послуг та адміністративно-юрисдикційної відомчої діяльності у сфері транспорту. Методи державного управління у сфері транспорту – це способи цілеспрямованого організуючого впливу органів виконавчої влади на об'єкти транспортної галузі, єдину транспортну систему в цілому для досягнення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України, а також виконання інших завдань, які поставив законодавець перед виконавчою владою в цій сфері. Крім застосування традиційних методів (переконання, заохочення та примусу), у сфері державного управління транспортом застосовується метод визначення режиму функціонування, приписати певні дії, затвердження конкретних завдань (планів), огляд та перегляд товарів та транспортних засобів. Методи адміністративної діяльності, які застосовуються при наданні адміністративних послуг – це інформування, сертифікація, запровадження електронних систем, перевірка знань, перевірка закладів підготовки водіїв автотранспорту, огляд транспортного засобу під час його реєстрації. З урахуванням особливостей застосування у транспортній сфері були розглянуті переконання та примус у адміністративно-юрисдикційній діяльності на транспорті. Були встановлені неточності застосування деяких термінів при формулюванні норм адміністративного права. Такі норми використовуються в регулюванні адміністративної діяльності у сфері транспорту.

ЛІТЕРАТУРА

1. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.
2. Адміністративне право України: основні поняття : навч. посібник / за заг. ред. І.П. Голосніченка. Київ : ГАН, 2005. 230 с. С. 73.
3. Адміністративне право України : підручник / за заг. ред. Ю.П. Битяка. Харків : Право, 2000. 527 с.
4. Адміністративне право України : підручник / під ред. С.В. Ківалова. Одеса : Юрид. літ., 2003. 894 с.
5. Колпаков В.К. Адміністративне право України : підручник. Київ : Юрінком Інтер, 1999. 736 с.
6. Фиалковская И.Д. Методы государственного управления: вопросы теории : монография. Казань : Бук, 2019. 174 с.
7. Велика українська юридична енциклопедія. Т. 5. Адміністративне право. Харків : «Право», 2020. 960 с.
8. Адміністративне право України. Академічний курс : підручник: у 2 т. / ред. колегія: В.Б. Авер'янов. Київ : Юридична думка, 2004. Т. 1. Загальна частина. 584 с.
9. Овсянко Д.М. Административное право : учебное пособие / под ред. Г.А. Туманова. Москва : Юрист, 1997. 448 с.
10. Бахрах Д.Н. Административное право : учебник для вузов. Москва : БЕК, 1999. 368 с.
11. Статут Акціонерного товариства «Українська залізниця». *Офіційний вісник України*. 2015. № 78. Ст. 2596.
12. Про затвердження порядку встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті : Повідомлення про оприлюднення наказу Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32666.html> (дата звернення: 05.06.2021).
13. Порядок перевірки цистерн для перевезення небезпечних вантажів: Наказ Мінінфраструктури та МВС України № 166/550 від 5 червня 2015 року. *Офіційний вісник України*. 2015. № 50. Ст. 1631.
14. Про Національну поліцію : Закон України від 2 липня 2015 р. № 580-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. N 40-41. Ст. 379.
15. Правила дорожнього руху. *Офіційний вісник України*. 2001. № 41. Ст. 1852.
16. Про Військову службу правопорядку у Збройних Силах України : Закон України. *Відомості Верховної Ради України*. 2002. № 32. Ст. 225.
17. План роботи Державної служби з безпеки на транспорті на 2021–2023 рр. URL: <https://mtu.gov.ua/files/План%20роботи%20ДСБТ%202021%202023.PDF> (дата звернення: 05.06.2021).
18. Андрійко О.Ф. Організаційно-правові проблеми державного контролю у сфері виконавчої влади : дис. ... докт. юрид. наук. Київ : 1999. 390 с. С. 24. Гаращук В.М. Контроль та нагляд у державному управлінні. Харків : «ФОРІО», 2002. 176 с.
19. Про ліцензування видів господарської діяльності : Закон України від 02.03.2015 р. № 222-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 23. Ст. 158.
20. Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи : Закон України від 12.09.2019 р. № 78-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 41. Ст. 232.
21. Митний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 44–45; № 46–48; № 48. Ст. 552.
22. Вичерпний перелік підстав, за наявності яких може проводитись огляд (переогляд) товарів, транспортних засобів комерційного призначення органами Державної митної служби України : Постанова Кабінету Міністрів України від 23 травня 2012 р. № 467. *Офіційний вісник України*. 2012. № 41. Ст. 1578.
23. Положення про Державну службу з питань безпеки на транспорті : Постанова Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 р. № 103. *Офіційний вісник України*. 2015. № 22. Ст. 604.
24. Про адміністративні послуги : Закон України від 06.09.2012 р. № 5203-VI, 78-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 32. Ст. 409.
25. Правила сертифікації цивільних аеродромів України : Наказ Державіаслужби від 25 жовтня 2005 року № 796. *Офіційний вісник України*. 2005. № 46. Ст. 2005.
26. Правила сертифікації цивільних аеродромів України : Наказ Державіаслужби 12 травня 2021 року № 630/36252. *Офіційний вісник України*. 2021. № 39. Ст. 2343.
27. Про приєднання України до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання

- офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року : Закон України від 20.02.2000 р. №1448-111. *Відомості Верховної Ради України*. 2010. № 10. Ст.80.
28. Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання : Постанова Кабінету Міністрів України від 9 червня 2011 року № 738. *Офіційний вісник України*. 2011. № 55. Ст. 2180.
29. Порядок затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання та Порядок ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів, їх частин та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання : Наказ Мінінфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521. *Офіційний вісник України*. 2012. № 76. Ст. 3091.
30. Про затвердження Положення про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті України : Наказ Мінінфраструктури від 1 червня 1998 р. № 207. *Офіційний вісник України*. 1998. № 34. С. 204.
31. Про доступ до публічної інформації : Закон України від 13.01.2011 р. № 2939-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 32. Ст. 314.
32. Про Національну програму інформатизації : Закон України від 04.02.1998. № 74/98-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1998. № 27–28. Ст. 181.
33. Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах : Закон України від 5 липня 1994 р. № 80/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 31. Ст. 286.
34. Про телекомунікації : Закон України від 18 листопада 2003 р. № 1280-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 12. Ст. 155.
35. Про електронні документи та електронний документообіг : Закон України від 22 травня 2003 р. № 851-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 36. Ст. 275.
36. Про захист персональних даних : Закон України від 1 червня 2010 р. № 2279-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2010. № 34. Ст. 481.
37. Про електронні довірчі послуги : Закон України від 5 жовтня 2017 р. № 2155-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2017. № 45. Ст. 400.
38. Положення про Єдину інформаційну систему Міністерства внутрішніх справ : Наказ МВС України від 14 листопада 2018 р. № 1024. *Офіційний вісник України*. 2018. № 96. Ст. 3230.
39. Порядок функціонування центральної підсистеми єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ України : Наказ МВС України від 16 вересня 2020 року № 665. *Офіційний вісник України*. 2020. № 91. Ст. 2957.
40. Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів : Постанова Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1388. *Офіційний вісник України*. 1998. № 36. Ст. 1327.
41. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті : Закон України від 17 січня 2017 року № 1812-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2017. № 7–8. Ст. 51.
42. Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи : Закон України від 12 вересня 2019 року № 78-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 41. Ст. 232.
43. Комзюк А.Т. Заходи адміністративного примусу в правоохоронній діяльності міліції: поняття, види та організаційно-правові питання реалізації : монографія. Харків : НУВС, 2002. 336 с.
44. Адміністративне право України: основні поняття : навч. посібник / за заг. ред. І.П. Голосніченка. Київ : ГАН, 2005. 230 с.
45. Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України : Наказ Міністерства транспорту і зв'язку України № 1196 від 27. 12. 2006 р. *Офіційний вісник України*. 2007. № 26. Ст. 1065.
46. Про затвердження порядку організації охорони об'єктів державної авіації : Наказ Міністерства оборони України № 152 від 21 березня 2016 р. *Офіційний вісник України*. 2016. № 32. Ст. 1277.
47. Повітряний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48–49. Ст. 536.