**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

**ЮРИДИЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_кафедра Адміністративного та господарського права\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(повна назва кафедри)

**Кваліфікаційна робота**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Магістр\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(рівень вищої освіти)

на тему\_\_\_\_\_публічне адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги в Україні та зарубіжних країнах: компаративно-правовий аналіз\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Виконав: слухач магістратури, групи 8.0819-з

спеціальності

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_081 «Право»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(шифр і назва спеціальності)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Цибульський А.А.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(ініціали та прізвище)

Керівник \_декан\_юр.фак., д.ю.н. проф. Коломоєць Т.О.

(посада, вчене звання, науковий ступінь, прізвище та ініціали)

Рецензент\_зав. каф., д.ю.н., проф. Колпаков В.К.\_\_\_\_\_

(посада, вчене звання, науковий ступінь, прізвище та ініціали)

Запоріжжя – 2020

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Факультет\_юридичний\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Кафедра\_\_Адміністративного та господарського права\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Рівень вищої освіти\_\_Магістр \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Спеціальність \_\_\_081 Право\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(шифр і назва)

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

Завідувач кафедри\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

«9» червня 2020 року

**З А В Д А Н Н Я**

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СЛУХАЧЕВІ

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Цибульський Андрій Андрійович\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(прізвище, ім’я, по батькові)

1. Тема роботи (проекту) \_публічне адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги в Україні та зарубіжних країнах: компаративно-правовий аналіз\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

керівник роботи \_\_\_\_\_д.ю.н. проф. Коломоєць Тетяна Олександрівна\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

(прізвище, ім’я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом ЗНУ від «\_14\_»\_\_\_травня\_\_\_2020 року №\_556-с\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Строк подання роботи \_\_\_\_10 листопада 2020 року\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
2. Вихідні дані до роботи \_\_\_нормативно-правові акти, підручники, наукові статті \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
3. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити) \_основні підходи шодо розуміння платної автомобільної дороги, форми та методи публічного адміністрування\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
4. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов’язкових креслень) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Консультанти розділів роботи

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Розділ | Прізвище, ініціали та посадаконсультанта | Підпис, дата |
| завданнявидав | завданняприйняв |
| 1 | Коломоєць Т.О дека юр.фак. |  |  |
| 2 | Коломоєць Т.О дека юр.фак. |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

1. Дата видачі завдання\_\_\_\_\_\_8 квітня 2020 року\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №з/п | Назва етапів кваліфікаційної роботи | Строк виконання етапів роботи | Примітка |
| 1 | Збір та вивчення джерел інформацій | Квітень 2020 | виконано |
| 2 | Складання плану роботи | Квітень 2020 | виконано |
| 3 | Надання відповідних матеріалів керівнику | Травень 2020 | виконано |
| 4 | Написання першого розділу | Червень 2020 | виконано |
| 5 | Попередній звіт про хід виконання завдань | Липень 2020 | виконано |
| 6 | Написання другого розділу | Серпень 2020 | виконано |
| 7 | Написання вступу, висновків | Вересень 2020 | виконано |
| 8 | Виправлення зауважень | Жовтень 2020 | виконано |
| 9 | Попередній захист на кафедрі | Жовтень 2020 | виконано |
| 10 | Проходження нормоконтролю | Листопад 2020 | виконано |
| 11 | Офіційний захист роботи в ДЕК | Грудень 2020 |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

Слухач \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_А.А. Цибульський\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(підпис) (ініціали та прізвище)

Керівник роботи (проекту) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_Т.О. Коломоєць\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(підпис) (ініціали та прізвище)

**Нормоконтроль пройдено**

Нормоконтролер \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(підпис) (ініціали та прізвище)

РЕФЕРАТ

Цибульський А.А, Публічне адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги в Україні та зарубіжних країнах: компаративно-правовий аналіз. – Запоріжжя, 2020. – 104 с.

Кваліфікаційна робота складається зі 104 сторінок, містить 75 джерела використаної інформації.

Розвиток української держави напряму залежить від інфраструктурного забезпечення та існуванням якісних магістралей, що зумовлюють швидке та безпечне пересування всередині нашої країни. Сучасний стан українських доріг, на жаль, не відповідає міжнародним стандартам та перебуває у вкрай жахливому стані. Через постійний грузо- та пасажиропотік автомобільні дороги не витримують тих навантажень, бо не були до них фактично пристосовані, зважаючи на застарілість технологій. Такі обсяги транспортних засобів обумовлені географічним розташуванням нашої держави (адже відстань між крайніми точками сходу та заходу становить 1316 км). Україна є центром головних транспортних шляхів, які з’єднують Азію і Європу, Східну Європу з західною і центральною. Це надає переваги нашій державі і додатковий прибуток, але водночас несе вкрай негативні наслідки для непідготовленої до великих навантажень автотранспортної мережі України.

3 жовтня 2019 року ВРУ в контексті державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки прийняла зміни до існуючого законодавства і ввела інститут оплати за проїзд автомобільною дорогою. До того був прийнятий Закон України «Про концесію», де в окремому розділі були передбачені особливості концесії щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг. Все це виступило законодавчим підґрунтям для введення повноцінного інституту платної дороги в Україні, які до сьогоднішнього часу успішно впровадженні в успішних країнах світу, таких як Німеччина, де з 933 000 кілометра доріг 12 645 є платними, Китайська Народна республіка, яка має найбільшу загальну довжину платних доріг, що складає 123 000 кілометрів та Японія де знаходиться 8428 кілометрів бездоганної платної автомобільної дороги.

Проте, зважаючи на вищенаведені факти, які стосуються важливості і актуальності даного питання, даний інститут потребує значної уваги, так як стосується усіх верств населення і майбутнього розвитку української держави і суспільства в цілому.

Об’єктом дослідження є суспільні відносини, пов’язані із проектуванням, будівництвом та експлуатацію платних автомобільних доріг в Україні.

Предметом дослідження є платні автомобільні дороги України, їх впровадження, правова регламентація та особливості використання.

Мета даної роботи полягає в тому, щоб на підставі комплексного аналізу нормативно-правових актів як України, так і інших країн, що успішно впровадили інститут платної автомобільної дороги, визначити особливості правового регулювання впровадження та використання платних автомобільних доріг.

Методологічну основу роботи складають сукупність загальнонаукових та спеціальних методів, а саме: теоретичний, порівняльно-правовий, історико-правовий, системно-структурного аналізу та формально-юридичний метод.

ПЛАТНА АВТОМОБІЛЬНА ДОРОГА, ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ, АВТОМОБІЛЬНА ДОРОГА.

SUMMARY

Tsybulskyi A.A. Public administration of the introduction and use of toll roads in Ukraine and foreign countries: a comparative legal analysis. - Zaporizhzhia, 2020. - 104 p.

Qualification work consists of 104 pages, contains 75 sources of information used.

Development of the Ukrainian state directly depends on the provision of infrastructure and the existence of high-quality highways that determine fast and safe movement within our country. Unfortunately, the current condition of Ukrainian roads does not meet international standards and is in a very terrible state. Due to the constant flow of goods and passengers, highways do not withstand those loads, because they were not actually adapted to them, given the obsolescence of technology. Such volumes of vehicles are due to the geographical location of our state (because the distance between the extreme points of east and west is 1316 km). Ukraine is the center of the main transport routes connecting Asia and Europe, Eastern Europe with Western and Central. This gives our state advantages and additional income, but at the same time has extremely negative consequences for the unprepared for heavy loads of the road transport network of Ukraine.

On October 3, 2019, the Verkhovna Rada of Ukraine in the context of the state target economic program for the development of public roads of state importance for 2018-2022 adopted amendments to existing legislation and introduced the institution of tolls. Prior to that, the Law of Ukraine "On Concession" was adopted, which in a separate section provided for the specifics of the concession for the construction and operation of roads. All this provided the legal basis for the introduction of a full-fledged toll road institution in Ukraine, which has so far been successfully implemented in successful countries such as Germany, where 12,645 of the 933,000 kilometers of roads are tolled, the People's Republic of China, which has the longest toll road. roads, which is 123,000 kilometers and Japan, where there are 8428 kilometers of impeccable toll road.

However, given the above facts concerning the importance and relevance of this issue, this institution needs considerable attention, as it concerns all segments of the population and the future development of the Ukrainian state and society as a whole.

The object of the study is public relations related to the design, construction and operation of toll roads in Ukraine.

The subject of the study is toll roads of Ukraine, their implementation, legal regulations and features of use.

The purpose of this work is to determine the features of the legal regulation of the introduction and use of toll roads on the basis of a comprehensive analysis of regulations of both Ukraine and other countries that have successfully implemented the institution of toll roads.

The methodological basis of the work is a set of general scientific and special methods, namely: theoretical, comparative law, historical law, system-structural analysis and formal law method.

TOLLY ROAD, VEHICLE, ROAD.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ…………………………………………………….9

РОЗДІЛ 1. ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА…………………………………..………...10

РОЗДІЛ 2. ПРАКТИЧНА ЧАСТИНА………………………………………………...…39

2.1. Платна автомобільна дорога: основні доктринально-правові підходи щодо розуміння………………………………………………………………………......40

2.2. Історичний розвиток інституту права платних доріг в Україні та зарубіжних країнах………………………………………….………………………………….44

2.3. Ґенеза публічного адміністрування впровадження та використання платних автомобільних доріг у законодавстві України та зарубіжних країн……………49

2.4. Суб’єкти публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги: правовий статус………………………………...55

2.5. Форми та методи публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги: правовий аналіз…………………64

2.6. Основні шляхи удосконалення законодавства про публічне адміністрування впровадження та використання платних автомобільних доріг в Україні………87

ВИСНОВКИ……………………………………………………………………………...91

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ………………………………………………..96

ПЕРЕЛІКУ УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ВРУ Верховна Рада України

р. рік

САОП система автоматичної оплати проїзду

ст. століття

т. тонна

РОЗДІЛ 1 ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

*Актуальність теми.* Розвиток української держави напряму залежить від інфраструктурного забезпечення та існуванням якісних магістралей, що зумовлюють швидке та безпечне пересування всередині нашої країни. Сучасний стан українських доріг, на жаль, не відповідає міжнародним стандартам та перебуває у вкрай жахливому стані. Через постійний грузо- та пасажиропотік автомобільні дороги не витримують тих навантажень, бо не були до них фактично пристосовані, зважаючи на застарілість технологій. Лише у 2019 р. загальний обсяг перевезених вантажів автомобільним транспортом склав 1147049,6 тисяч т., що на 105% більше ніж у 2016 р. Такі обсяги транспортних засобів і перевезень обумовлені географічним розташуванням нашої держави (адже відстань між крайніми точками сходу та заходу становить 1316 км).До того ж Україна є центром головних транспортних шляхів, які з’єднують Азію і Європу, Східну Європу з західною і центральною. Це надає переваги нашій державі і додатковий прибуток, але водночас несе вкрай негативні наслідки для непідготовленої до великих навантажень автотранспортної мережі України.

3 жовтня 2019 р. ВРУ в контексті державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки прийняла зміни до існуючого законодавства і ввела інститут оплати за проїзд автомобільною дорогою. До того був прийнятий Закон України «Про концесію», де в окремому розділі були передбачені особливості концесії щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг. Все це виступило законодавчим підґрунтям для введення повноцінного інституту платної дороги в Україні, які до сьогоднішнього часу успішно впровадженні в успішних країнах світу, таких як Німеччина, де з 933 000 кілометра доріг 12 645 є платними, Китайська Народна республіка, яка має найбільшу загальну довжину платних доріг, що складає 123 000 кілометрів та Японія де знаходиться 8428 кілометрів бездоганної платної автомобільної дороги.

Проте, зважаючи на вищенаведені факти, які стосуються важливості і актуальності даного питання, даний інститут потребує значної уваги, так як стосується усіх верств населення і майбутнього розвитку української держави і суспільства в цілому.

*Об’єктом дослідження* є суспільні відносини, пов’язані із проектуванням, будівництвом та експлуатацію платних автомобільних доріг в Україні.

*Предметом дослідження* є платні автомобільні дороги України, їх публічне адміністрування, впровадження, правова регламентація та особливості використання.

*Мета роботи* полягає в тому, щоб на підставі компаративно-правового аналізу нормативно-правових актів як України, так і інших країн, що успішно впровадили інститут платної автомобільної дороги, визначити особливості публічного адміністрування впровадження та використання платних автомобільних доріг.

Виходячи з мети даної робити, були поставлені наступні *завдання дослідження:*

* проаналізувати основні підходи щодо розуміння платної автомобільної дороги у вітчизняній та зарубіжній правовій доктрині;
* проаналізувати історичний розвиток інституту права платних автомобільних доріг в Україні та зарубіжних країнах;
* проаналізувати ґенезу публічного адміністрування впровадження та використання платних автомобільних доріг у законодавстві України та зарубіжних країн;
* визначити суб’єктів публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги;
* виділити форми та методи публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги;
* запропонувати основні шляхи удосконалення законодавства платних автомобільних доріг в Україні.

*Ступінь наукової розробки проблеми.* Питанням публічного адміністрування впровадження та використання автошляхів на платній основі в Україні та зарубіжних країнах є предметом серйозних наукових досліджень, як в Україні, так і в інших країнах світу. Останнім часом цьому питанню присвятили свої роботи наступні вчені: А.В. Веремчук, І. Г. Канцур, О.Є. Крижанівський, С.П. Кулицький, К.В. Павлюк,
А.М. Редзюка, М. М. Стулій. Дану тему також було розкрито у дисертації О.В. Жулин і О.І. Вікарчук.

*Опис проблеми, що досліджується.* Сьогодні платна автомобільна дорога не є новелою для країн західно-правової традиції. Він є повноцінним та історично визначеним правовим інститутом, над яким здійснюється публічне адміністрування з боку держави. Він приносить користь, як державі, яка отримує налагоджену та комфортну систему управління транспортної системою країни і її станом, так і суспільству, яке цю транспортну систему використовує для власних потреб. Проте для нашої країни і регіону в цілому цей інститут є новим і не зважаючи на те, що законодавчо він вже імплементований в Українське законодавство значна кількість прогалин.

У сучасному українському законодавстві поняття «платна автомобільна дорога» взагалі відсутнє. Тому для його розуміння і формулювання слід звернутись насамперед до робіт і положень доктрини.

Більшість вчених науковців вважають, що перед тим, як визначити поняття платна автомобільна дорога, необхідно визначитись з самим поняттям автомобільна дорога, яке є для нього родовим. Так, О. І. Запорожець зазначає, що під поняттям автомобільна дорога розуміється комплекс споруд, що призначені для руху рухомого складу автомобільного транспорту та пішоходів. Цей термін стосується усіх доріг, вулиць, провулків по усій їх ширині, включно з проїзними частинами, тротуарами, роздільними смугами.

Одночасно С.Й. Солодкий вважає, що автомобільна дорога – це частина території, зокрема в населеному пункті, призначена для руху транспортних засобів і пішоходів, з усіма розташованими на ній спорудами (мостами, шляхопроводами, естакадами, надземними і підземними пішохідними переходами) та засобами організації дорожнього руху, і обмежена по ширині зовнішнім краєм тротуарів чи краєм смуги відведення.

Ріпенко А.І. вважає, що поняття автомобільна дорога слід розуміти, як це частину території, в тому числі в населеному пункті, призначену для руху транспортних засобів і пішоходів, разом з усіма розміщеними на ній спорудами.

Слід зазначити, що поряд із науковим розумінням даного поняття, існує і законодавче його визначення. Так у Законі України від 20.10.2019 «Про автомобільні дороги» зазначається, що під поняттям автомобільна дорога розуміється лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів. Кардинально інше поняття міститься у Законі України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України», де поняття автомобільна дорога – це дороги державного та місцевого значення, які забезпечують внутрішньодержавні та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів із врахуванням адміністративно-територіального поділу держави, з'єднують населені пункти і є складовою частиною єдиної транспортної системи держави. У законодавстві існує інше визначення поняття автомобільна дорога. Так, у Правилах дорожнього руху поняття автомобільна дорога має наступне визначення: це частина території, в тому числі в населеному пункті, призначена для руху транспортних засобів і пішоходів, з усіма розташованими на ній спорудами (мостами, шляхопроводами, естакадами, надземними і підземними пішохідними переходами) та засобами організації дорожнього руху, і обмежена по ширині зовнішнім краєм тротуарів чи краєм смуги відводу.

Задля повного и всеохоплюючого визначення понять, необхідно звернутись до словниково-довідникової літературі задля визначення значення понять «дорога» и «платна». Під поняттям «дорога» розуміється смуга землі, по якій їздять і ходять, а поняття «платна» ототожнюється з поняттям «платний» і розуміється: «Який дається, надається за плату або який підлягає оплаті».

На підставі аналізу законодавства та наукових робіт українських вчених науковців пропонується уніфіковане поняття автомобільної дороги – «це лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів і пішоходів, з усіма розташованими на ній спорудами (мостами, шляхопроводами, естакадами, надземними і підземними пішохідними переходами) по дорогах державного та місцевого значення, які забезпечують внутрішньодержавні та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів із врахуванням адміністративно-територіального поділу держави, з'єднують населені і є складовою частиною єдиної транспортної системи держави».

Визначившись з поняттям автомобільна дорога, з урахуванням вищенаведених понять, варто перейти до визначення платної автомобільної дороги. Так,
Л.П. Бортницька вважає, що під поняттям платна автомобільна дорога слід розуміти автомобільну дорогу або її частину, за проїзд якою з водіїв стягується певна плата на основі визначеного розміру та порядку справляння плати за проїзд дорожньою мережею в залежності від складу автотранспорту, за умови наявної безплатної автодороги. Схожу позицію демонструє О.В. Жулин, яка на підставі Наказу Міністерства регіонального розвитку та будівництва України «Про прийняття ДСТУ Б В.2.3-17:2007 "Споруди транспорту. Автомобільні дороги платні. Вимоги до проектування"» під поняттям платна автомобільна дорога розуміє автомагістраль (або автомобільну дорогу), на якій передбачена оплата проїзду автотранспортних засобів.

Задля всеохоплюючого розуміння даного питання, необхідно навести приклади поняття платної автомобільної дороги інших країн. Так, у законодавстві Сполучених Штатів Америки під платною автомобільною дорогою розуміється «дорога, за користування якою людина зобов’язана сплачувати плату у порядку визначеному законодавством». Аналогічний підхід визначеній в законодавстві Російської Федерації, а саме у Федеральному Законі «Про платні автомобільні дороги», де поняття платної автомобільної дороги є майже ідентичним і визначається як «автомобільна дорога, використання якої здійснюється на платній основі».

Виходячи із наведених вище понять варто запропонувати наступне визначення поняття платної автомобільної дороги як автомобільної дороги, за користування (або використання) якої особа зобов’язана сплачувати визначену плату у порядку визначеному діючим законодавством та/або договором.

Отже, підводячи проміжний підсумок, щодо питання визначення «платної автомобільної дороги» слід виділити наступне: а) у сучасному українському законодавстві поняття платна автомобільна дорога відсутнє; б) поняття автомобільна дорога у вітчизняному законодавстві має декілька визначень у різних нормативно-правових актах; в) в законодавстві зарубіжних країн, зазвичай, наявне єдине уніфіковане поняття автомобільної дороги і платної автомобільної дороги в одному нормативно-правовому акті; г) запропоновано, на підставі аналізу українського законодавства, зарубіжного законодавства та правової доктрини уніфіковані визначення понять автомобільної дороги і платної автомобільної дороги.

Переходячи до історичного аспекту даного питання автор хотів би наголосити, що перші згадки про платну автомобільну дорого виникають ще у період Стародавнього Риму де за проїзд головними дорогами стягували плату. Пункти оплати зазвичай розміщувалися біля мостів або міських воріт, тобто в місцях, які не можна обминути. Проте як саме, на що і у якому розмірі достеменно не відомо.

Перші пункти зі збору плати в Західній Європі, що датуються 15 століттям, виглядали як шлагбауми з шипами, які виконують функцію захисту від раптових атак піших подорожніх і наїзників. Пізніші пости були у вигляді горизонтальних застав з стирчать списами. Існують також згадки про горизонтальних хрестовинах, що обертаються на вертикальній осі, які встановлювалися на постах і не допускали вільного проходу наїзників. Ці пристосування нагадують сучасні турнікети.

Багато сучасні європейські дороги спочатку проектувалися як платні з метою подальшої компенсації витрат на будівництво і експлуатацію, а також як додаткове джерело доходу в бюджет за рахунок користувачів, які не є жителями даного регіону. Ще в 14 столітті в Англії деякі найбільш експлуатовані дороги ремонтувалися за рахунок коштів, отриманих з користувачів. Однак занадто високі тарифи, що встановлюються для зниження транспортного потоку, іноді стоять на заваді для торгівлі, збільшуючи транспортний податок.

Приблизно з 1706 р. в Англії і Уельсі засновувалися Трасти по експлуатації платних доріг з метою поліпшення і розвитку міської та міжміської мережі доріг і транспортного сполучення. Ці органи призначалися окремими парламентськими актами і наділялися повноваженнями збору плати за користування дорогою, що відшкодовував витрати на будівництво, реконструкцію та експлуатацію найбільш важливих доріг. У 1830 близько 1000 трастів управляли близько 48 000 км платних доріг в Англії і Уельсі, збираючи плату на майже 8 000 пунктах. Трасти були скасовані в 1870-х роках, та за час свого існування значно поліпшивши дорожньо-транспортну інфраструктуру держави, сприяючи розвитку сільського господарства і товарообігу.

Бурхливий розвиток платних доріг розпочався в XX столітті. В Америці першою платною дорогою стала ділянка дороги у Лонг-Айленд довжиною 16 кілометрів. Початково вона слугувала для автоперегонів і лише після їх заборони стала платною. У 20 столітті сучасні платні дороги були введені і в Європі з метою фінансування будівництва доріг і дорожніх споруд, таких як мости, тунелі тощо. Італія була першою в Європі країною, де запровадили платність на 50 кілометровій ділянці міжміського дороги поблизу Мілана в 1924 році. За нею в 1927 пішла Греція, в якій користувачам належало платити за проїзд по мережі міжміських доріг. Пізніше, в 50-ті і 60-ті роки у Франції, Іспанії та Португалії почали будівництво доріг на основі концесійних відносин, що дозволяють забезпечити швидкий розвиток інфраструктури без використання великих державних вкладень.

Повертаючись до законодавства слід відзначити, що на сьогоднішній день через відсутність базового закону, який безпосередньо призначений врегулювати інститут платних автомобільних доріг в Україні здійснюється значною кількістю нормативно-правових актів. Зазвичай дані нормативно-правові акти регулюють, або дотичні, або зовсім інші правовідносини, що регулюються транспортним законодавством, проте містять в собі окремі норми, які регулюють питання платних автомобільних доріг в Україні. До таких нормативно-правових актів належать:

1. Закон України від 08.09.2005 «Про автомобільні дороги» № 2862-IV який містить у собі базову класифікацію автомобільних доріг та їх особливостей та містить окрему главу яка регулює питання переведення автомобільних доріг загального користування до розряду платних, контролю стану платних автомобільних доріг загального користування, плата за проїзд платними автомобільними дорогами та відповідальність за функціонування платних автомобільних доріг;

2. Закон України від 18.09.1991 «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» № 1562-XII відповідає за фінансування автомобільної дороги будь-якого значення, в тому числі із-за фінансування платної автомобільної дороги загального користування;

3. Закон України від 03.10.2019 «Про концесію» № 155-IX визначає правові, фінансові та організаційні засади реалізації проектів, що здійснюються на умовах концесії, з метою модернізації інфраструктури та підвищення якості суспільно значущих послуг, в тому числі визначає особливості концесії щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг, чому приділена окремий дев’ятий розділ;

4. Закон України від 01.07.2010 «Про державно-приватне партнерство» № 2404-VI визначає та регулює засади взаємодії державних партнерів з приватними партнерами та доповнює вищезгаданий Закон «Про концесію»;

5. Проект Закону від 17.10.2019 «Про внесення змін до деяких законів України щодо управління безпекою автомобільних доріг» № 200-IX, який вдосконалює безпековий аспект на автомобільних дорогах, в тому числі і на платних автомобільних дорогах.

6. Наказ Міністерства регіонального розвитку та будівництва України від 01.08.2007 «Про прийняття ДСТУ Б В.2.3-17:2007 "Споруди транспорту. Автомобільні дороги платні. Вимоги до проектування"» № 131 встановлює стандарти будівництва платної автомобільної дороги.

Відзначаємо, що вищенаведені нормативно-правові акти у зв’язку зі специфікою транспортного законодавства України регулюють як приватно-правові, так і публічно-правові відносини.

Підводячи проміжний підсумок зазначаємо, що на сьогоднішній день наявний базовий Закон України від 08.09.2005 «Про автомобільні дороги» і декілька підзаконних нормативно правових актів, які регулюють питання впровадження і використання платної автомобільної дороги, проте незважаючи на це, відсутня комплексна і деталізована правова регламентація інституту платних автомобільних доріг.

Особливу увагу у контексті досвіду законодавчого врегулювання питання платної автомобільної дороги в зарубіжних країнах слід приділити питанню правового регулювання даного питання у контексті поділу на публічно-правового чи приватно-правового. Так, в країнах континентальної правової системи основною особливістю є наявність одного уніфікованого нормативно правового акту дія якого розповсюджується на всю країну і який регулює усі питання, що стосуються автомобільної дороги, в тому числі і питання платної автомобільної дороги, що є частиною публічно-правового регулювання. Прикладом є Закон Німеччини від
16 липня 1971 року «Про федеральні автомобільні дороги Німеччини», який регулює питання починаючи від понятійно-категоріального апарату і класифікацією доріг Німеччини продовжуючи платними автомобільним дорогами, системами оплати за проїзд дорогою і закінчуючи параметрами і стандартами які необхідно дотримуватись під час будівництва або реконструкцій автомобільної дороги. Проте, незважаючи на таку всеохопленість та відповідно до адміністративно-територіального устрою Німеччини, паралельно із федеральним законом існують, так звані закони землі, які містять детальні положення. Прикладом є Закон землі Баден-Вюртемберг від
11 травня 1992 року «Про дороги» або Закон землі Бранденбург від
28 липня 2009 року «Про дороги», які одночасно містять специфіку у безпековому питанні.

Аналогічна ситуація і у законодавстві Франції, яке регламентує Кодекс дорожньої мережі від 5 травня 2005 року. В ньому уніфіковані усі норми, які необхідні для приватно-правового регулювання питання автомобільної дороги: поняття, класифікація, планування, побудова, реконструкція, безпека, використання автомобільних доріг та, звичайно, платна автомобільна дорога і її особливості.

Переходячи до польського законодавства з питання платної автомобільної дороги, варто відзначити, що воно є подібним до українського так, як регулюється не одним нормативно-правовим актом, як наведені вище країни західної Європи, а двома: Законом Польщі «Про дороги загального користування» від
21 березня 1985 року та Закон Польщі «Про державно-приватне партнерство» від
19 грудня 2008 року. Хоча варто зазначити, що Закон Польщі «Про державно-приватне партнерство» варто використовувати лише у випадках, якщо дорога буде об’єктом концесії і на ній буде встановлено режим платної автомобільної дороги, що до речі не є обов’язковим. Аналогічно з українським законодавством присутній дуалізм правового регулювання, як приватно-правового, так і публічно-правового характеру.

Більш чіткою уніфікація законодавства наявна у країнах Східної правової традиції. Цим країнам властива чітка законодавча визначеність з будь-якого питання і віднесення цього регулювання до публічно-правових відносин. Особливо це стосується Японії та Китайської Народної Республіки, чиї законодавчі акти (наприклад, Закон Японії «Про дороги» від 1947 року та Закон «Про шосе Китайської Народної Республіки» від 3 липня 1997 року) доволі чітко і змістовно регулюють не лише питання платних автомобільних доріг, а й звичайних бюджетних.

Проаналізувавши українське та зарубіжне законодавство, що регулює питання публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги, можна виділити наступні тенденцій: а) наявність базового та дотичних до регулювання питання впровадження та використання платної автомобільної дороги в Україні нормативно-правових актів та підзаконних нормативно-правових актів; б) відсутність детальної регламентацій питання впровадження та використання платної автомобільної дороги; в) відсутня єдина система нормативно-правових актів яка б врегульовувала б питання впровадження та використання платної автомобільної дороги; г) присутній в українському законодавстві дуалізм правового регулювання, як приватно-правового, так і публічно-правового характеру; ґ) у зарубіжних країнах наявний або уніфікований нормативно-правових акт, або система нормативно-правових актів яка регулює питання впровадження та використання платної автомобільної дороги; д) наявність в зарубіжних країнах виключно приватно-правового або публічно-правового регулювання питання у сфері впровадження і використання платної автомобільної дороги.

Така різноманітність нормативно-правових актів, що регулюють питання публічного адміністрування платної автомобільної дороги відображається і у кількості суб’єктах які регулюють дану сферу. Суб’єктами публічного адміністрування є суб´єкт владних повноважень, який здійснює публічне адміністрування: надає адміністративні послуги чи виконавчо-розпорядчу адміністративну діяльність. Це насамперед орган чи посадова особа суб´єктів, для яких публічне адміністрування є основним видом діяльності, - органи виконавчої влади та суб´єкти місцевого самоврядування.

Суб'єктами публічного адміністрування платних автомобільних доріг є органи державної влади загальної компетенції, органи місцевого самоврядування та юридичні особи – резиденти України.

Органи державної влади загальної компетенції здійснюють правове регулювання питання платних автомобільних доріг, як прямо так і опосередковано, тобто через визначення змісту загальних засад та вирішення стратегічних завдань публічного адміністрування у даній галузі. До органів які опосередковано здійснюють правове регулювання питання платних автомобільних доріг відносяться:

* Верховна Рада України (відповідно до Закону України від 10.02.2010 «Про Регламент Верховної Ради України» приймає закони та інші нормативно правові акти, що визначають основні засади державної політики у даній галузі);
* Президент України (відповідно до Конституції України здійснює управління галуззю опосередковано, через зупинення дії актів уряду з мотивів невідповідності Конституції);
* Кабінет Міністрів України (згідно з Законом України від 27.02.2014 «Про Кабінет Міністрів України» забезпечує проведення державної політики у сфері публічного адміністрування впровадження і використання платної автомобільної дороги);
* Міністерство інфраструктури (відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 «Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України» є центральним органом влади у сфері автомобільного транспорту та дорожнього господарства);
* Державна служба України з безпеки на транспорті (згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті» є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування).

До безпосередніх органів, що здійснюють правове регулювання питання платних автомобільних доріг, відносяться:

* Державне агентство автомобільних доріг України (відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 «Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України» є центральним органом виконавчої влади який забезпечує розвиток мережі автомобільних доріг, підвищує безпеку руху, швидкості, комфортності та економічності перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом та поліпшує транспортно-експлуатаційний стан автомобільних доріг, мостів та дорожньої інфраструктури);
* Державне агентство інфраструктурних проектів України (згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 22.09.2016 «Положення про Державне агентство інфраструктурних проектів України» є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сфері фінансового забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм).

Особливе місце в здійсненні правового регулювання платних автомобільних доріг в Україні займають органи місцевого самоврядування, оскільки саме вони, через виконавчі органи або через делегування повноважень відповідним місцевим державним адміністраціям регулюють фінансове питання будівництва, реконструкції, ремонту та утримання на пайових засадах об’єктів соціальної і виробничої інфраструктури, шляхів місцевого значення, на капітальний та поточний ремонт вулиць і доріг населених пунктів та інших доріг, які є складовими автомобільних доріг державного значення.

Значне місце в здійсненні правового регулювання займають юридичні особи –резиденти України, які, відповідно до Закону України «Про концесії», є особою, яка отримала відповідно до вищезгаданого Закону об’єкт у концесію та виступає стороною концесійного договору. Саме через концесійний договір, через запровадження до нього відповідних норм, що не суперечать законодавству України юридичні особи – резиденти України, можуть здійснювати правове регулювання питання платних автомобільних доріг.

Проаналізувавши вищеперераховане, можна дійти проміжного висновку, що вищеперераховані органи державної влади і місцевого самоврядування складають між собою цілісну систему органів, які регулюють питання впровадження та використання платної автомобільної дороги. Ця система органів і суб’єктів правового регулювання інституту впровадження і використання платних автомобільних доріг є досить розгалуженою, та містить у собі велику кількість органів. Необхідно зазначити, що така значна розгалуженість системи суб’єктів, до того ж на вищому рівні у ієрархії органів публічної адміністрації, достатньо може негативно впливати на якість правового регулювання даної сфери.

Проводячи порівняння з законодавством зарубіжних країн слід відзначити, що система публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги є менш розгалуженою ніж вітчизняний аналог. Так, відповідно до Кодексу дорожньої мережі Франції суб'єктами публічного адміністрування платних автомобільних доріг є органи державної влади і місцевого самоврядування.

До органів державної влади, що регулюють питання платних автомобільних доріг відносяться:

* Рада Міністрів Франції (відповідає проведення державної політики у цій сфері);
* Міністерство охорони навколишнього середовища, сталого розвитку і енергетики (є центральним органом влади у сфері автомобільного транспорту);
* Агентство фінансування транспортної інфраструктури Франції (відповідає за належне фінансування і контроль за використанням бюджетних коштів на побудову, реконструкцію чи модернізацію автомобільних доріг);
* Національний дорожній фонд.

До органів місцевого самоврядування що регулюють питання платних автомобільних доріг відносяться Генеральні ради департаментів, Міжвідомчі директорати з питань доріг чи Державний орган міжмуніципального співробітництва в залежності від класу автомобільної дороги.

У законодавстві Федеративної Республіки Німеччина зафіксована більш проста система суб’єктів публічного адміністрування використання та впровадження платної автомобільної дороги. Так на федеральному рівні за платні автомобільні дороги що належать до федерального статусу відповідає Федеральний уряд Німеччини, а саме Міністерство транспорту та цифрової інфраструктури та Федеральне управління автомобільних доріг. Вони відповідають саме за обслуговування і підтримання в робочому стані федеральних автомагістралей. На місцевому рівні ці функцій виконують муніципальна рада, міська рада чи муніципальні збори або керівник виконавчого органу – бургомістр або директор.

У Польській Республіці система суб’єктів публічного адміністрування впровадження та використання платної дороги є більш схожою до французької. Також наявний поділ між органами державної влади і місцевого самоврядування. До органів державної влади, що регулюють питання платних автомобільних доріг відносяться Рада Міністрів Польщі, Міністерство інфраструктури та будівництва, Департамент автомобільного транспорту, Головне управління з питань національних доріг і автострад. А ось Муніципальна рада або Рада повіту та Правління (адміністрація) гміни або Правління (адміністрація) повіту відповідають за публічне адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги як органи місцевого самоврядування і стосовно тих доріг, що відносяться до їх компетенції.

В Китайській Народній Республіці у системі суб’єктів публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги відсутній такий суб’єкт як органи місцевого самоврядування. Натомість існує розгалужена система органів державної влади які опікуються цим питанням. До них відносяться Уряд Китайської Народної Республіки, Міністерство транспорту Китайської Народної Республіки, Управління шосейних доріг Китайської Народної Республіки та Транспортний інформаційний центр Китаю.

Певні особливості у системі суб’єктів публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги наявні і у Японській Державі. Так, до стандартних суб’єктів які опікуються вищезгаданим питанням серед органів місцевого самоврядування і органів державної влади наявні так звані адміністратор доріг які призначаються або Кабінетом Міністрів Японії, або губернатором префектури чи міським головою в залежності від значення автомобільної дороги. Саме адміністратор доріг виконує основні функції щодо контролю за впровадженням та використанням платної автомобільної дороги на будь-якому рівні.

Така суб’єктна та правова розгалуженість у регулювання публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги призводить до ряду проблем у формах і методах публічного адміністрування цього питання. Проте перш ніж переходити до цих питань слід визначити поняття «механізму правового регулювання».

Механізмом правового регулювання є узята в єдності система правових засобів, способів, форм, за допомогою яких здійснюється результативне врегулювання суспільних відносин, задовольняються інтереси суб’єктів права, встановлюється і забезпечується правопорядок. Основним засобом такого регулювання в Україні та в зарубіжних країнах є норма права, яка являє собою загальне обов’язкове правило (модель) поведінки, яке встановлює для суб’єкта як можливий варіант поведінки – суб’єктивні юридичні права, так і необхідний варіант поведінки – суб’єктивні юридичні обов’язки або заборони.

Розглянемо більш детально українські нормативно правові акти, які регулюють питання платних автомобільних доріг та сформулюємо їх специфіку.

Розпочнемо з базового Закону України «Про автомобільні дороги», який регулює питання визначення, використання та будівництва/ремонту автомобільних доріг. Відповідно до статті 5, усі дороги України класифікуються на:

* автомобільні дороги загального користування (міжнародні, національні, регіональні, територіальні);
* вулиці і дороги міст та інших населених пунктів;
* відомчі (технологічні) автомобільні дороги; автомобільні дороги на приватних територіях.

Данна класифікація потрібна нам для подальшого розуміння які саме автомобільні дороги і на якій підставі можуть бути платними.

Платними автомобільними дорогами відповідно до статті 27 вищезгаданого закону можуть бити лише автомобільні дороги загального користування та їх окремі ділянки, у тому числі мостові переходи. Додатково в цьому розділі буде наведена процедура віднесення автомобільної дороги загального значення до розряду платних автомобільних доріг, якій буде приділено окрему увагу.

На противагу цьому проводячи порівняльно-правового аналізу досвіду країн західної правової традиції можна відзначити, що до категорій платної автомобільної дороги відносяться дороги майже будь-якого значення. До прикладу візьмемо Німеччину, яка відповідно до Закону «Про федеральні автомобільні дороги Німеччини», а саме статті 31 має можливість встановлювати плату за проїзд на будь-яку федеральну автомобільну дорогу. Окремі положення і особливості мають закони землі, які відповідно до поділу автомобільних доріг на державні, окружні та муніципальні, визначають можливість встановлення плати за проїзд на державній і окружній дорозі. Це, наприклад, закріплено у статті 19 Закону землі Баден-Вюртемберг «Про дороги». Аналогічна норма присутня Закон землі Бранденбург «Про дороги» від 28 липня 2009 року.

Прикладом цього слугуватиме сусідня з Німеччиною країна Франція, яка має поділ автомобільних доріг на:

* Дороги державного значення;
* Дороги департаментів;
* Муніципальні дороги;
* Дороги зі спеціальним статусом.

Відповідно до статті L122-4 Кодексу дорожньої мережі Франції плата за проїзд автомобільною дорогою може бути встановлена на будь-якому відрізку дороги, навіть у містах, що наразі активно запроваджується у французькі реалії. Аналогічна норма присутня і в польському законодавстві, і передбачена у статті 13 Закону Польщі «Про дороги загального користування».

Проводячи порівняльно-правовий аналізу досвіду країн східної правової традиції відзначаємо схожість із українським законодавством у питанні встановлення плати за проїзд автомобільною дорогою. Наприклад, у Японії відповідно до статті 18 закону Японії «Про дороги» встановлює обмеження встановлення плати за проїзд на національному та загальному автомобільному шосе. Що стосується префектурної або муніципальної автомобільної дороги, то будь-які обмеження з цього питання відсутні.

У Китайській Народній Республіці у зв’язку з класифікацією автомобільних доріг на національні, провінційні, повітові та сільські автомобільні дороги, платну автомобільну дорогу можна визначити лише на національних автомобільних дорогах, окрім тих випадків, коли автомобільна дорога будь-якого значення була побудована на основі державно-приватного партнерства. У цьому випадку встановлення оплати за проїзд автомобільною дорогою згідно з законодавства є можливим.

Переходячи до процедури віднесення автомобільної дороги загального значення до розряду платних автомобільних доріг, варто відзначити, що вона доволі комплексна. Під цим розуміється декількоетапність даної процедури яка регламентована одразу декількома законодавчими актами. Розпочинається вона з подання до Кабінету Міністрів України про віднесення автомобільної дороги загального користування до розряду платних. Дане подання вносить орган державного управління автомобільними дорогами за погодженням з органами місцевого самоврядування, по територіях яких проходить відповідна автомобільна дорога. Додатковою підставою для цього подання є техніко-економічного обґрунтування та/або проектно-кошторисної документації. Надалі відповідно до Закону України «Про концесії» оголошується і проводиться конкурс, який складається з наступних етапів:

* попередній відбір претендентів (прекваліфікація);
* подання конкурсних пропозицій учасниками;
* оцінка конкурсних пропозицій і визначення учасника, який запропонував найкращі умови здійснення концесії;
* укладення договору концесії.

Особливістю даної процедури щодо платних автомобільних доріг є укладання на рівні договору концесії додаткового договору про делегування функцій замовника будівництва, який визначає права, обов’язки та відповідальність концесіонера у зв’язку із здійсненням ним функцій замовника будівництва від імені та в інтересах відповідного землекористувача відповідно до містобудівного законодавства та компенсації землекористувачу земельного податку.

Законодавець надає визначення договору про делегування функцій замовника будівництва під яким розуміється договір, відповідно до умов якого замовник передає концесіонеру права на здійснення проекту будівництва, включаючи, але не обмежуючись правом на отримання дозвільних документів на будівництво від імені та в інтересах замовника, право на укладення від власного імені договорів генерального підряду на будівництво, на розроблення проектно-кошторисної документації.

Особливою умовою передання у концесію автомобільної дороги загального значення є суттєвого вдосконалення дороги або ділянки дороги, яка буде передана в концесію. У разі нового будівництва і подальшої експлуатації автомобільної дороги загального користування на умовах концесії слід забезпечити альтернативний безоплатний проїзд транспортних засобів, який не може перевищувати більш як удвічі довжину платної автомобільної дороги.

Слід відзначити що у країнах західної правової традицій дана процедура є зрозумілою і мобільною, так як не прив’язана до договорів концесій або будь-яких інших договорів державно-приватного партнерства. Так, наприклад, у Німеччині питання встановлення плати на федеральній автомобільній дорозі вирішує Федеральний міністр транспорту, інновацій та технологій може за погодженням з Федеральним міністром фінансів. Законодавством встановлюється спеціальна умова щодо такого рішення: при прийнятті такого рішення слід дотримуватися принципу відшкодування витрат, використовуючи концепцію еквівалентності.

Французьке законодавство встановлює більш просту процедуру на відміну від українського чи німецького. Так згідно з статтею L122-4 Кодексу дорожньої мережі Франції, плата за користування автомобільною дорогою може бути встановлена указом у Державній раді для забезпечення повного або часткового покриття витрат будь-якого виду, пов'язаних з будівництвом, експлуатацією, обслуговування, розвиток або розширення автомобільної інфраструктури.

Дещо інша ситуація виникає в країнах східної правової традиції. В цих державах наявна специфічна особливість визначення платних доріг і на прикладі японського законодавства буде наглядно це продемонстровано. Так, Закон Японії «Про дороги», а саме стаття 18 та 25 зазначають, що на дорогах національного і загального значення керівник і є особою, яка одноособово може призначити плату за проїзд автомобільною дорогою. А ось що стосується префектурних та муніципальних доріг, то ситуація дещо складніша. Особа, яка керує муніципальною та префектурною дорогою, є адміністратор автомобільної дороги який призначається місцевою владою. Саме до компетенції адміністратора автомобільної дороги відноситься питання встановлення плати за проїзд автомобільною дорогою. Проте є певна система захисту від зловживання таким правом. Так, у випадку не обґрунтованого встановлення плати за проїзд автомобільною дорогою будь-яка особа може звернутись до органів місцевої влади, щодо скасування такого рішення, у випадку бездіяльності органів місцевого самоврядування можливе звернення до Міністра земельних ділянок, інфраструктури, транспорту та туризму Японії з аналогічною скаргою. Якщо і в цьому випадку рішення адміністратора автомобільних доріг буде залишене у силі, особа може звернутися до суду для скасування вищезгаданого рішення.

Контроль стану платних автомобільних доріг є наступним аспектом який регулює українське законодавство і яке здійснюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами загального користування державного значення. В цьому питанні досвід світових країн є ідентичним з вітчизняним. Лише слід зауважити досвід тієї ж Японії де дану функцію покладено все на тих ж адміністраторів автомобільних доріг.

Значну увагу потрібно приділити питанню, яке є наріжним каменем між прихильниками і противниками платних автомобільних доріг: оплата за проїзд платною автомобільною дорогою та система, яка цю оплату буде здійснювати.

Розпочнемо із самої оплати, яка відповідно до українського законодавства може розповсюджуватись, як по всій довжині, так і на окремих її ділянках автомобільної дороги. Плата за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування справляється з усіх транспортних засобів, що проїжджають такими дорогами. Суб’єктом який встановлює розмір плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування є концесіонер відповідно до концесійного договору. Проте держава встановлює запобіжники від зловживань збоку концесіонера у вигляді обмежень щодо максимального розміру такої плати та порядку її справляння. Даними питаннями опікується Кабінет Міністрів України.

Повертаючись до досвіду зарубіжних країн з цього питання, то регламентація ідентична тій, що наявна у вітчизняному законодавстві. Якщо ініціатором встановлення режиму платної автомобільної дороги є держава, то відповідно вона, через державні органи (зазвичай це центральні органи виконавчої влади) і встановлює розмір плати за проїзд платною автомобільною дорогою. Якщо ж платна автомобільна дорога створюється на підставі концесій або будь-якого іншого договору державно-приватного партнерства, то плата за користування такою дорогою встановлюється або концесіонером (приватною особою) або державою з урахуванням думки концесіонера, на умовах справедливості та окупності. Окремо відзначаємо, що встановлення максимального розміру плати за користування платної автомобільної дороги, як запобіжник від зловживань з боку концесіонера або іншого учасника договору державно-публічного партнерства, запозичено вітчизняними законодавством з Польщі, де в самому Законі «Про дороги загального користування» визначений максимальний розмір сплати за проїзд платною автомобільною дорогою відповідно до категорій транспорту який здійснює цей проїзд. Так плата за проїзд категорія 1, тобто триколісні або чотириколісні автотранспортні засоби, маса яких не перевищує 550 кг коштує 8 злотих за кілометр. Категорія 2 – це автотранспортні засоби, максимально допустима вага яких не перевищує 3,5 т, за винятком автобусів коштує проїзд 10 злотих за кілометр. Категорія 3 це автобуси з двома осями, дорожні трактори без причепів платять 12 злотих за кілометр. Категорія 4 – це вантажні автомобілі з допустимою загальною вагою понад 3,5 т, автобуси з трьома і більше осями, зчленовані транспортні засоби загальною кількістю осей до п'яти – 15 злотих за кілометр і остання категорія 5 це комбінації транспортних засобів, що складаються з вантажівки з максимально допустимою масою понад 3,5 т та причепа або автобуса та причепа, а також зчленованих транспортних засобів із загальною кількістю осей вище п’яти, а також спеціальних транспортних засобів – 18 злотих за кілометр.

Повертаючись до питання системи оплати за проїзд платною автомобільною дорогою, пропонуємо перш ніж перейти до законодавчого врегулювання, проаналізувати теоретичний аспект і визначити, які системи наразі існують і чим відрізняються один від одного.

Наразі в усьому світі задля врегулювання питання оплати за проїзд платною автомобільною дорогою була створена система автоматичної оплати проїзду автодорогою – ЕТС (Electronic Toll Collection). Вона має три рівні реалізації, дозволяє значно збільшити пропускну спроможність. Система передбачає встановлення в кожен транспортний засіб спеціального електронного пристрою – транспондера, що містить інформацію про реєстрацію транспортного засобу, а також про баланс на рахунку. Транспондер є активним пристроєм, тобто він живиться від внутрішнього акумулятора і може пересилати дані, які виловлюються антенами, змонтованими обабіч дороги чи над нею.

Перший рівень САОП (ЕТС) – електронно-бар'єрна система – є автоматизованим бар'єрним пунктом, у якому транспортний засіб зупиняється перед шлагбаумом, електронний блок зчитує інформацію з транспондера і після пересилання сигналу до центральної станції піднімається штанга шлагбаума.

Другим рівнем реалізації є так звана САОП (ЕТС) малої швидкості, у якій водій проїжджає пункт оплати на швидкості 10-25 км/год. Шлагбаум відсутній, зате встановлені камери для знімання тих авто, що проїхали без оплати. Власне пристрої зчитування даних транспондера розміщуються на рівні транспортного засобу, на роздільних острівках між смугами руху. Пропускна спроможність одної смуги в цьому випадку зростає до 1200 авто за годину.

Третім рівнем є швидкісна САОП (ЕТС), яка отримала окрему назву Open Toll System. У ній відсутні кабіни і плази, натомість встановлені ферми, на яких змонтовані електронні зчитувачі інформації з транспондерів. Швидкісна САСП (ЕТС) вловлює дані з автомобілів, що рухаються на повній швидкості, аж до 200 км/год. Пропускна спроможність є максимальною і рівна пропускній спроможності однієї смуги автомагістралі – 2200 автомобілів за годину.

На сучасному етапі більшість країн світу, в тому числі і Франція, Німеччина, Польща, Китай та Японія, використовують або вже впроваджують третій рівень системи ЕТС. В таких країнах як Польща і Франція це закріплено вже у законах, що регулюють питання платної автомобільної дороги. В українському ж законодавстві таке регулювання взагалі відсутнє, хоча і зазначається, що його регламентування покладається на Кабінет Міністрів України.

Не можливо обійти стороною і питання, яке нещодавно, а саме
29 серпня 2019 року, Верховною Радою України у рамках законопроекту № 1061 «Про внесення змін до деяких законів України щодо управління безпекою автомобільних доріг», було частково вирішено – безпека на автомобільних дорогах в тому числі і на платних автомобільних дорогах.

Так, з 16 травня 2020 року вводяться наступні нововведення: визначено та встановлено поняття аудиту безпеки автомобільних доріг, компетенцію органу на призначення аудиту та фінансування проведення аудиту безпеки автомобільних доріг; регламентовано особу аудитор безпеки автомобільних доріг та особливості його визначення; створено новий орган – державне управління у сфері безпеки автомобільних доріг; визначене поняття управління безпекою автомобільних доріг та її особливості. Надалі данні нововведення будуть детальніше проаналізовані.

Аудитом безпеки автомобільних доріг є незалежне, системне, технічне та детальне оцінювання впливу проектних рішень на безпеку автомобільних доріг. Замовником аудиту безпеки автомобільних доріг є орган державної влади, орган місцевого самоврядування, інша особа, на балансі або у власності якої перебуває автомобільна дорога або її ділянка, або яка виступає замовником будівництва нової автомобільної дороги. Фінансування проведення аудиту безпеки автомобільних доріг забезпечує замовник аудиту на умовах, визначених договором на проведення аудиту безпеки автомобільних доріг. Його проведення є обов’язковим на міжнародних та національних автомобільних дорогах.

Аудит безпеки автомобільних доріг проводиться: по-перше на стадії техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) – до проведення експертизи проекту при будівництві нової автомобільної дороги; по-друге на стадії підготовки проекту або робочого проекту – до проведення експертизи проектів будівництва автомобільної дороги відповідно до класу наслідків об’єкта аудиту безпеки автомобільних доріг; по-трете на стадії після введення в експлуатацію – протягом одного року з дня введення в експлуатацію. Порядок проведення аудиту безпеки автомобільних доріг визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства.

Результатом аудиту безпеки автомобільної дороги оформлюються у звіт, в якому зазначаються виявлені недоліки та потенційні ризики для безпеки автомобільної дороги або її ділянки та надаються рекомендації щодо їх запобігання або зменшення тяжкості їх наслідків. Звіт аудиту безпеки автомобільної дороги є обов’язковим для розгляду особою, на балансі або у власності якої перебуває відповідна автомобільна дорога або її ділянка, та організацією, що здійснює проектування, будівництво та експлуатацію об'єкта аудиту. Щодо особи що проводитиме аудит, то нею визначається фізична особа, яка пройшла підтвердження кваліфікації, отримала сертифікат на право проведення аудиту безпеки автомобільних доріг в органі сертифікації персоналу, акредитованому у відповідній сфері, та включена до реєстру аудиторів безпеки автомобільних доріг. Створення то введення реєстру аудиторів безпеки автомобільних доріг віднесено до повноважень центрального органу виконавчої влади щодо управління автомобільними дорогами. Підтвердження кваліфікації осіб, що здійснюють аудит та перевірку безпеки автомобільних доріг, здійснюють підприємства, установи та організації, акредитовані у відповідній сфері згідно із Законом України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності».

Сертифікат на право проведення аудиту та перевірки безпеки автомобільних доріг мають право отримати особи, які:

1. Здобули вищу освіту за освітньо-кваліфікаційним рівнем (ступенем вищої освіти) бакалавр, спеціаліст або магістр за спеціальністю будівництво та цивільна інженерія галузі знань архітектора та будівництво;

2. Мають стаж роботи з проектування автомобільних доріг та/або організації безпеки дорожнього руху не менш як три роки;

3. Пройшли підвищення кваліфікації з питань проведення аудиту та перевірки безпеки автомобільних доріг за відповідними програмами;

4. Підтвердили відповідність професійних знань, вмінь і навичок за результатами іспиту в ході підтвердження кваліфікації.

Сертифікат на право проведення аудиту та перевірки безпеки автомобільних доріг видається строком на п’ять років, а порядок підтвердження кваліфікації осіб, які проводять аудит та перевірку безпеки автомобільних доріг, встановлюється Кабінетом Міністрів України. Стосовно відповідальності аудитора безпеки автомобільних доріг, то він і юридична особа, які проводить аудит із залученням аудиторів, несуть відповідальність відповідно до законодавства та договору на проведення аудиту безпеки автомобільних доріг.

Переходячи до управління безпекою автомобільних доріг відзначаємо, що здійснюється вона шляхом організації та проведення аудиту безпеки автомобільних доріг, перевірок безпеки автомобільних доріг, виявлення аварійно-небезпечних ділянок та місць концентрації дорожньо-транспортних пригод та ліквідації їх причин.

Під перевіркою безпеки автомобільних доріг розуміється обстеження і вивчення характеристик та дефектів (недоліків) автомобільної дороги з метою виявлення існуючих та потенційних ризиків виникнення дорожньо-транспортних пригод і надання рекомендацій, щодо їх запобігання і усунення, що не є заходом державного нагляду. Її проведення відбувається не рідше ніж один раз на три роки, а проведення перевірки безпеки автомобільної дороги забезпечується особою, на балансі або у власності якої перебуває відповідна автомобільна дорога або її ділянка. Додаємо, що така перевірка здійснюється особами, які пройшли підтвердження кваліфікації осіб, які здійснюють аудит та перевірку безпеки автомобільних доріг, або юридичними особами, що залучили таких осіб. За результатами її проведення складається звіт, який надається особі, на балансі або у власності якої перебуває автомобільна дорога або її ділянка, для вжиття заходів з усунення виявлених недоліків.

Аспект безпеки на платній автомобільній дорозі і не тільки є доволі важливим особливо для країн західної правової традиції. Йому приділяють значну увагу як у французькому так і у німецькому законодавстві. До речі відзначимо, що новели вітчизняного законодавство були частково взяті із німецького Закону «Про федеральні автомобільні дороги Німеччини». Частку, яку український законодавець відмовився запозичити у наше законодавство, стосується оцінки впливу на безпеку дорожнього руху та облік витрат на нещасні випадки. Ці два інструменти є важливими для комплексного регулювання і контролю за безпекою на платній автомобільній дорозі. Так, під оцінкою впливу, щодо безпеки дорожнього руху, німецький законодавець розуміє стратегічно орієнтованим порівняльним аналізом наслідків побудови нового федерального шосе або суттєвих змін існуючих федеральних доріг на безпеку дорожньої мережі. Він призначається і проводиться федеральним дорожнім управлінням при будівництві федеральних автомобільних доріг або їх частин завдовжки не менше 2 км. Данну оцінку проводить Федеральне дорожнє управління, щонайменше кожні три роки і складається з класифікацій безпеки досліджуваної дорожньої мережі з урахуванням потенціалу зниження витрат на аварії та рейтингу тих ділянок дороги, де поліпшення інфраструктури має найбільший потенціал для зниження витрат на аварії з урахуванням факторів безпеки, таких як випадки аварій, обсяг руху та тип руху. Після проведення такої оцінки федеральний уряд, в особі федерального дорожнього управління, вживає заходів, щодо запобігання нещасних випадків на тих ділянках дороги, які, згідно з оцінкою безпеки дорожнього руху, мають найбільший потенціал для зниження втрат під час ДТП, насамперед з урахуванням співвідношення вигоди та витрат від цих заходів.

Надалі автор пропонує зупинитись на доволі важливому питанні яке регламентоване законодавством таких країн як Франція та Німеччина – суб'єктивний захист третіх осіб. Цьому питанню приділена глава 8 Кодексу дорожньої мережі Франції, де зазначається, що будівництво та експлуатація автомобільної дороги дозволяється лише в тому випадку, якщо при будівництві та експлуатації дороги відсутні загрози життю та здоров'ю третіх осіб або їх майну чи іншим речовим правам.

Третіми особами відповідно до цієї глави є всі особи, чиїм майну або іншим речовим правам загрожує будівництво або експлуатація дороги.

Відповідно до статті L118-2 підчас проектування плану по будівництву автомобільної дороги повинна проводитись експертиза щодо безпеки третіх осіб від використання чи будівництва автомобільної дороги. На підставі цієї експертизи ухвалюється звіт який є обов’язковим для суб’єкта який будує автомобільну дорогу. У разі недотримання умов визначених у звіті експерта суб’єкт який будує автомобільну дорогу буде притягнутий до адміністративної чи кримінальної відповідальності відповідно до законодавства Франції.

Також у додаткових положеннях визначені різного роду норми, дистанції які повинні бути обов’язково дотримані під час будівництва дороги:

* Наявність двох і більш смуг для руху в кожному напрямку;
* Смуга для проїзду зустрічних потоків з перегородками;
* Обов’язкове розділення транспортних потоків на всіх рівнях;
* Дорожнє покриття – асфальт на бетонній основі;
* Наявність світловідбивальніх покажчиків з інтервалом установки не більше 50 м.;
* Система автоматичного спостереження за трафіком;
* Контактні номери телефонів для виклику допомоги розміщується кожні 2 км.;
* Єдині стандарти всіх дорожніх знаків і покажчиків;
* Встановлення огородження для зниження шуму від автомобільного транспорту і запобігання доступу до траси.
* Зони відпочинку з наявністю пакувальних місць і туалетів.

Підводячи проміжний підсумок у питанні форм та методів публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги відзначаємо, що впровадження інституту платної автомобільної дороги призвело до створення розгалуженої системи, яка опікується процесом правової регламентації впровадження та використання платної автомобільної дороги в Україні. Дана система є доволі схожою за своєю суттю з регламентацією цього питання у західно-правових державах, хоча і знаходиться на етапі становлення і потребує значних корегувань і вдосконалено, що і було продемонстровано в процесі порівняльно-правового аналізу українського і зарубіжного законодавства, щодо регулювання питання впровадження і використання платної автомобільної дороги.

Особливу увагу необхідно приділити вдосконаленню публічного адміністрування питання платної автомобільної дороги є важливою умовою розвитку транспортної системи України, яка відіграє важливу роль у створенні сприятливого середовища для життя людей та провадження господарської діяльності у вигляді транспортних перевозок будь-якого товару, і не тільки, через територію української держави, яке може стати одним з найважливіших чинників, що сприятимуть наростанню доходів державного бюджету нашої країни.

Відсутність нормативного підґрунтя та комплексного підходу до питання впровадження платної автомобільної дороги в українське законодавство і реалії, породило значну кількість проблем та неврегульованих питань, які, задля успішного і швидкого впровадження у життя, необхідно вирішити.

У зв’язку з наявністю базового Закону України «Про автомобільні дороги», потреба у прийнятті окремого нормативно-правового акту з впровадження і регулювання платної автомобільної дороги відсутнє. Пропонується внести у вищезгаданий Закон наступні зміни:

1. У статтю 1, де впровадити поняття платної автомобільної дороги та уніфіковане поняття автомобільної дороги, яке наведене у Розділі І;

2. Внести наступні зміни у безпекововму аспекті:

2.1. Створити окремий розділ присвячений безпековому питанню, як на платних автомобільних дорогах, так і на дорогах загального коритсування;

2.2. Впровадити у новоствореному розділі додатковий інструментів з контролю за безпекою автомобільних доріг, за аналогом німецького законодавстві, а саме оцінку впливу на безпеку дорожнього руху, яка проводитиметься до, підчас і після модернізації або ремонту автомобільної дороги;

2.3. Закріпити у новоствореному розділі обов’язковість виконання звітів, які складатимуть аудитори з безпеки дорожнього руху та відповідальності за невиконання або неналежне виконання звіту. Визначити суб’єктний склад, що буде виконувати звіти і нести відповідальність за їх не виконання або не належне виконання;

3. Внести зміни у статтю 29, де закріпити впровадження системи оплати за проїзд платною автомобільною дорогою другого або третього рівня ЕТС відповідно до Рішенню Європейського Парламенту та Ради «про Настанови Союзу для розвитку транс'європейської транспортної мережі» від 7 липня 2010 року № 661/2010/ЄС;

4. Внести зміни у статтю 29 закону України «Про автомобільні дороги», де визначити категорій транспортних засобів, які будуть сплачувати плату за проїзд автомобільною дорогою та максимально граничну ціну для кожної категорії окремо, за аналогією із законодавством Республіки Польща;

Відповідні зміни необхідно внести через те, що по-перше, Україна є транзитною країною і через це наші дороги потерпають від вантажівок які перевозять товари або від автобусів які перевозять пасажирів з однієї країни в іншу. І задля справедливої компенсації витрат на ремонт доріг, потрібно створити окремі категорії, і для кожної категорій окрему плату за проїзд платною дорогою відповідно до збитків, які наносять відповідні транспортні засоби платній автомобільній дорозі. По-друге введення максимальної граничної ціни на проїзд платною автомобільною дорогою дозволить уникнути маніпуляціям і завищенню плати за проїзд дорогою від приватних осіб.

5. Імплементувати у розділі 10 закону України «Про автомобільні дороги» інститут захисту осіб, які проживають поблизу будівництва нової дороги за французькою моделлю з урахуванням вітчизняних реалії в наступному вигляді:

5.1. Будівництво та експлуатація автомобільної дороги дозволяється лише в тому випадку, якщо при будівництві та експлуатації дороги відсутні загрози життю та здоров'ю третіх осіб або їх майну чи іншим речовим правам.

5.2. Третіми особами відповідно до цього розділу є всі особи, чиїм майну або іншим речовим правам загрожує будівництво або експлуатація дороги.

5.3. Підчас проектування плану по будівництву автомобільної дороги повинна проводитись експертиза про безпеку третіх осіб підчас використання чи будівництва автомобільної дороги. Данна експертиза проводиться в рамках аудит безпеки автомобільних доріг. На підставі цієї експертизи ухвалює окремий звіт який є обов’язковим для суб’єкта який будує автомобільну дорогу. У разі недотримання умов визначених у звіті експерта суб’єкт, який будує автомобільну дорогу буде притягнутий до адміністративної чи кримінальної відповідальності відповідно до українського законодавства.

5.4. Експертом з безпеки третіх осіб підчас використання чи будівництва автомобільних доріг визначається фізична особа, яка пройшла підтвердження кваліфікації, отримала сертифікат на право проведення експертизи про безпеку третіх осіб підчас використання чи будівництва автомобільної дороги в органі сертифікації персоналу, акредитованому у відповідній сфері.

Таким чином відзначаємо, що публічне адміністрування інституту платних автомобільних доріг в Україні наразі є новелою для вітчизняного законодавства і перебуває лише на етапі становлення. Наразі цей інститут потребує значних доповнень та корегувань. Розгалуженість законодавства, відсутність вкрай важливих елементів для функціонування цього інституту (таких, як: системи оплати за проїзд платною автомобільною дорогою, захисту третіх осіб при будівництві нової автомобільної дороги, питання відповідальності за безпеку на платній автомобільній дорозі) та наявність великої кількості суб’єктів публічного адміністрування у питанні впровадження та використання платної автомобільної дороги – все це є ключовими проблемами, вирішення який дозволить нам запустити життєвоважливий «інструмент» для створення та оновлення дорожнього полотна України, а слід за цим стати конкурентоспроможними на транзитному ринку між Європою і Азією та поліпшити свій як економічний так і соціальний стан громадян України.

*Апробація результатів дослідження.* Результати кваліфікаційної роботи були обговорені на засіданнях кафедри адміністративного та господарського права Запорізького національного університету. Положення даної магістерської роботи були враховані автором в ході підготовки наукових статей для опублікування в українській наукові періодиці Всеукраїнська науково-практична конференція «Правова освіта та правова наука в Україні в умовах сучасних трансформаційних процесів» м. Запоріжжя, 20 листопада 2019 р., у збірнику студентських наукових статей «Майбутні юристи про проблеми права в Україні» та підчас написання роботи на Всеукраїнський конкурс студентських наукових робіт зі спеціальності «Транспортні технологій» м. Кременчук 8 – 9 квітня 2020 р.

РОЗДІЛ 2 ПРАКТИЧНА ЧАСТИНА

2.1 Платна автомобільна дорога: основні доктринально-правові підходи щодо розуміння

У сучасному українському законодавстві поняття «платна автомобільна дорога» взагалі відсутнє. Тому для його розуміння і формулювання слід звернутись насамперед до робіт і положень доктрини.

Більшість вчених науковців вважають, що перед тим, як визначити поняття платна автомобільна дорога, необхідно визначитись з родовими поняттями

«Платна» і «дорога»

«Автомобільна дорога»

Законодавче визначення

Доктринальне визначення

Поняття «платна» ототожнюється з поняттям «платний» і розуміється: «Який дається, надається за плату або який підлягає оплаті»

Під поняттям «дорога» розуміється смуга землі, по якій їздять і ходять

«Автомобільна дорога»

У Законі України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України», де поняття автомобільна дорога – це дороги державного та місцевого значення, які забезпечують внутрішньодержавні та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів із врахуванням адміністративно-територіального поділу держави, з'єднують населені пункти і є складовою частиною єдиної транспортної системи держави.

У Законі України від 20.10.2019 «Про автомобільні дороги» зазначається, що під поняттям автомобільна дорога розуміється лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів.

У Правилах дорожнього руху поняття автомобільна дорога має наступне визначення: це частина території, в тому числі в населеному пункті, призначена для руху транспортних засобів і пішоходів, з усіма розташованими на ній спорудами та засобами організації дорожнього руху, і обмежена по ширині зовнішнім краєм тротуарів чи краєм смуги відводу.

Ріпенко А.І. вважає, що поняття автомобільна дорога слід розуміти, як це частину території, в тому числі в населеному пункті, призначену для руху транспортних засобів і пішоходів, разом з усіма розміщеними на ній спорудами.

С.Й. Солодкий вважає, що автомобільна дорога – це частина території, зокрема в населеному пункті, призначена для руху транспортних засобів і пішоходів, з усіма розташованими на ній спорудами (мостами, шляхопроводами, естакадами, надземними і підземними пішохідними переходами) та засобами організації дорожнього руху, і обмежена по ширині зовнішнім краєм тротуарів чи краєм смуги відведення.

О. І. Запорожець зазначає, що під поняттям автомобільна дорога розуміється комплекс споруд, що призначені для руху рухомого складу автомобільного транспорту та пішоходів. Цей термін стосується усіх доріг, вулиць, провулків по усій їх ширині, включно з проїзними частинами, тротуарами, роздільними смугами.

Законодавче визначення

Доктринальне визначення

На підставі аналізу законодавства та наукових робіт українських вчених науковців пропонується уніфіковане поняття автомобільної дороги

«Платна автомобільна дорога»

Зарубіжні країни

Україна

У законодавстві Сполучених Штатів Америки під платною автомобільною дорогою розуміється «дорога, за користування якою людина зобов’язана сплачувати плату у порядку визначеному законодавством».

О.В. Жулин, яка на підставі Наказу Міністерства регіонального розвитку та будівництва України «Про прийняття ДСТУ Б В.2.3-17:2007 "Споруди транспорту. Автомобільні дороги платні. Вимоги до проектування"» під поняттям платна автомобільна дорога розуміє автомагістраль (або автомобільну дорогу), на якій передбачена оплата проїзду автотранспортних засобів.

В законодавстві Російської Федерації, а саме у Федеральному Законі «Про платні автомобільні дороги», поняття платної автомобільної дороги є майже ідентичним і визначається як «автомобільна дорога, використання якої здійснюється на платній основі».

Л.П. Бортницька вважає, що під поняттям платна автомобільна дорога слід розуміти автомобільну дорогу або її частину, за проїзд якою з водіїв стягується певна плата на основі визначеного розміру та порядку справляння плати за проїзд дорожньою мережею в залежності від складу автотранспорту, за умови наявної безплатної автодороги.

Виходячи із наведених вище понять варто запропонувати наступне визначення поняття платної автомобільної дороги як автомобільної дороги, за користування (або використання) якої особа зобов’язана сплачувати визначену плату у порядку визначеному діючим законодавством та/або договором.

2.2 Історичний розвиток інституту права платних доріг в Україні та зарубіжних країнах

Історична періодизація інституту права платних доріг в світі

Надалі розглянем історичні періодизації країн які успішно впровадили інститут права платних доріг

Великобританія

Франція

Японія

Сполучені Штати Америки

УКРАЇНА

Проаналізувавши питання історія платних автомобільних доріг в Україні автор дійшов висновку, що такого інституту у вітчизняній історії не існувало. Не дивлячись на те, що розвиток даного інституту широко відбувався у країнах західної Європи, особливо у Англії, Італії та Німеччини, Українські територій у складах різних імперії оминули такі нововведення.

2.3 Ґенеза публічного адміністрування впровадження та використання платних автомобільних доріг у законодавстві України та зарубіжних країн

Українське законодавство

Законодавство Федеративної Республіки Німеччини

Законодавство Французької Республіки

Законодавство Республіки Польща

Законодавство Китайської Народної Республіки та Японської Держави

2.4 Суб’єкти публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги: правовий статус

Суб’єктами публічного адміністрування є суб´єкт владних повноважень, який здійснює публічне адміністрування: надає адміністративні послуги чи виконавчо-розпорядчу адміністративну діяльність. Це насамперед орган чи посадова особа суб´єктів, для яких публічне адміністрування є основним видом діяльності, - органи виконавчої влади та суб´єкти місцевого самоврядування.

Суб'єктами публічного адміністрування платних автомобільних доріг в Україні є:

Юридичні особи - резиденти України

Органи державної влади загальної компетенції

Органи місцевого самоврядування

Органи, що здійснюють безпосереднє публічне адміністрування

Органи, які опосередковано здійснюють публічне адміністрування

Органи, які опосередковано здійснюють публічне адміністрування питання платних автомобільних доріг в Україні

Органи, що здійснюють безпосереднє публічне адміністрування питання платних автомобільних доріг в Україні

Органи місцевого самоврядування

Особливе місце в здійсненні правового регулювання платних автомобільних доріг в Україні займають органи місцевого самоврядування, оскільки саме вони, через виконавчі органи або через делегування повноважень відповідним місцевим державним адміністраціям регулюють фінансове питання будівництва, реконструкції, ремонту та утримання на пайових засадах об’єктів соціальної і виробничої інфраструктури, шляхів місцевого значення, на капітальний та поточний ремонт вулиць і доріг населених пунктів та інших доріг, які є складовими автомобільних доріг державного значення.

Юридичні особи - резиденти України

Значне місце в здійсненні правового регулювання займають юридичні особи – резиденти України, які, відповідно до Закону України «Про концесії», є особою, яка отримала відповідно до вищезгаданого Закону об’єкт у концесію та виступає стороною концесійного договору. Саме через концесійний договір, через запровадження до нього відповідних норм, що не суперечать законодавству України юридичні особи – резиденти України, можуть здійснювати правове регулювання питання платних автомобільних доріг.

Істотними умовами концесійного договору є:

Суб'єкти публічного адміністрування платних автомобільних доріг в зарубіжних країнах

Французька Республіка

Суб'єктами публічного адміністрування платних автомобільних доріг у Французькій Республіці є:

Органи державної влади загальної компетенції

Органи місцевого самоврядування

Генеральні ради

департаментів

Рада Міністрів Франції

Міжвідомчі директорати з питань доріг

Міністерство охорони навколишнього середовища, сталого розвитку і енергетики

Державний орган міжмуніципального співробітництва

Агентство фінансування транспортної

інфраструктури Франції

Утримання та управління національною дорожньою системою, будівництво та фінансування будівництва

Національний дорожній фонд

Відповідальність за забезпечення узгодженості та ефективності автодорожньої мережі Франції в цілому та сприяння будівництву автодоріг.

Федеративна республіка Німеччина

Суб'єктами публічного адміністрування платних автомобільних доріг у Федеративній Республіці Німеччина є:

Федеральні органи влади

Органи влади федеральних земель

Муніципальна рада, міська рада чи муніципальні збори

Федеральний уряд Німеччини

Міністерство транспорту та цифрової інфраструктури

Керівник виконавчого органу – бургомістр або директор

Управління економіки і транспорту при виконавчому органі

Федеральне управління автомобільних доріг

Федеральна влада відповідальна за обслуговування і підтримання в робочому стані федеральних автомагістралей.

До відання земель належить адміністрування федеральних автомагістралей, які проходять через їх територію. Адміністративні повноваження передбачають створення та адміністрування діяльності органів, які забезпечують будівництво та обслуговування доріг

Польська Республіка

Суб'єктами публічного адміністрування платних автомобільних доріг у Польській Республіці є:

Органи державної влади загальної компетенції

Органи місцевого самоврядування

Муніципальна рада або Рада повіту

Рада Міністрів Польщі

Міністерство інфраструктури та будівництва

Правління (адміністрація) гміни або Правління (адміністрація) повіту

Департамент автомобільного транспорту

Відповідно до цього поділу воєводства, повіти чи гміни зобов’язані давати кошти на ремонт і благоустрій своїх шляхів. Якщо говорити про місцеве самоврядування, то це кошти з місцевих бюджетів.

Головне управління з питань

національних доріг і автострад.

Регулюють політику в галузі будівництва, реконструкції та утримання автотранспортної системи.

Китайська Народна Республіка

Суб'єктами публічного адміністрування платних автомобільних доріг у Китайській Народній Республіці є органи державної влади. Питанням публічного адміністрування платних доріг опікуються наступні органи:

Відповідає за просування будівництва інтегрованої транспортної системи, складання загальних планів з розвитку автомобільних доріг; відповідає за організацію підготовки всеосяжних планів транспортної системи, розробку стратегій, політик і планів розвитку автомагістралей.

Японська Держава

Суб'єктами публічного адміністрування платних автомобільних доріг у Японській Державі є:

Органи державної влади загальної компетенції

Органи місцевого самоврядування

Губернатор префектури або міський голова

Кабінет Міністрів Японії

Міністерство землі та транспорту

Адміністратор доріг

Комітет з безпеки транспорту

Здійснюють нагляд за будівництвом і ремонтом шляхів наземного сполучення (Префектурна дорога або Муніципальна дорога), а також підтримання їх у належному стані.

Адміністратор доріг

Здійснюють нагляд за будівництвом і ремонтом шляхів наземного сполучення (Національне автомобільне шосе та Республіканські автомобільні дороги), а також підтримання їх у належному стані.

2.5 Форми та методи публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги: правовий аналіз

Механізмом публічного адміністрування є узята в єдності система правових засобів, способів, форм, за допомогою яких здійснюється результативне врегулювання суспільних відносин, задовольняються інтереси суб’єктів права, встановлюється і забезпечується правопорядок.

Основним засобом такого регулювання в Україні та в зарубіжних країнах є норма права, яка являє собою загальне обов’язкове правило (модель) поведінки, яке встановлює для суб’єкта як можливий варіант поведінки:

Суб’єктивні юридичні обов’язки або заборони

Суб’єктивні юридичні права

Розглянемо більш детально українські нормативно правові акти, які регулюють питання публічного адміністрування платних автомобільних доріг та сформулюємо їх специфіку. Основним таким законом є Закон України «Про автомобільні дороги».

Класифікація автомобільних доріг

Франція

Німеччина

Україна

Дороги державного значення (Автомагістралі)

Автодороги федерального значення

Автомобільні дороги загального користування

Міжнародні

Дороги департаментів

Дороги земель та муніципалітетів

Національні

Регіональні

Територіальні

Муніципальні дороги

Вулиці і дороги міст та інших населених пунктів

Дороги зі спеціальним статусом

Платними автомобільними дорогами можуть бути будь-які федеральні магістралі

Відомчі (технологічні) автомобільні дороги

Платними автомобільними дорогами можуть бути усі автомобільні дороги окрім доріг зі спеціальним статусом магістралі

Автомобільні дороги на приватних територіях

Платними автомобільними дорогами можуть бути лише автомобільні дороги загального користування та їх окремі ділянки, у тому числі мостові переходи

Класифікація автомобільних доріг

Китай

Польща

Японія

Національне автомобільне шосе

Національні автомобільні дороги

Загальнодоступні дороги загального користування

Республіканські автомобільні дороги

Провінційні автомобільні дороги

Воєводські дороги

Префектурна дорога

Повітові дороги

Муніципальна дорога

Повітові автомобільні дороги

Дороги гміни

Платними автомобільними дорогами можуть бути національні та загальні автомобільні шосе

Сільські автомобільні дороги

Платними автомобільними дорогами можуть бути будь-які дороги

Платними автомобільними дорогами можуть бути лише національні дороги

Процедура віднесення автомобільної дороги загального значення до розряду платних автомобільних доріг в Україні

Законодавець надає визначення договору про делегування функцій замовника будівництва під яким розуміється договір, відповідно до умов якого замовник передає концесіонеру права на здійснення проекту будівництва, включаючи, але не обмежуючись правом на отримання дозвільних документів на будівництво від імені та в інтересах замовника, право на укладення від власного імені договорів генерального підряду на будівництво, на розроблення проектно-кошторисної документації.

Особливістю даної процедури щодо платних автомобільних доріг є укладання на рівні договору концесії додаткового договору про делегування функцій замовника будівництва, який визначає права, обов’язки та відповідальність концесіонера у зв’язку із здійсненням ним функцій замовника будівництва від імені та в інтересах відповідного землекористувача відповідно до містобудівного законодавства та компенсації землекористувачу земельного податку.

Процедура віднесення автомобільної дороги загального значення до розряду платних автомобільних доріг в зарубіжних країнах

Оплата за проїзд платною автомобільною дорогою в Україні та зарубіжних країнах

Щодо досвіду зарубіжних країн з цього питання, то регламентація ідентична тій, що наявна у вітчизняному законодавстві. Якщо ініціатором встановлення режиму платної автомобільної дороги є держава, то відповідно вона, через державні органи і встановлює розмір плати за проїзд платною автомобільною дорогою. Якщо ж платна автомобільна дорога створюється на підставі концесій або будь-якого іншого договору державно-приватного партнерства, то плата за користування такою дорогою встановлюється концесіонером з урахуванням думки концесіонера, на умовах справедливості та окупності.

Системи оплати за проїзд платною автомобільною дорогою

Пропонуємо перш ніж перейти до законодавчого врегулювання цього питання, проаналізувати теоретичний аспект і визначити, які системи наразі існують і чим відрізняються один від одного.

Наразі в усьому світі задля врегулювання питання оплати за проїзд платною автомобільною дорогою була створена система автоматичної оплати проїзду автодорогою - ЕТС (Electronic Toll Collection). Вона має три рівні реалізації, дозволяє значно збільшити пропускну спроможність. Система передбачає встановлення в кожен транспортний засіб спеціального електронного пристрою - транспондера, що містить інформацію про реєстрацію транспортного засобу, а також про баланс на рахунку.

УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ

29 серпня 2019 року, Верховною Радою України у рамках законопроекту № 1061 «Про внесення змін до деяких законів України щодо управління безпекою автомобільних доріг», було частково вирішено – безпека на автомобільних дорогах в тому числі і на платних автомобільних дорогах.

Так, з 16 травня 2020 року вступили в силу наступні нововведення:

АУДИТ БЕЗПЕКИ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ В УКРАЇНІ

Це незалежне, системне, технічне та детальне оцінювання впливу проектних рішень на безпеку автомобільних доріг.

Замовником аудиту безпеки автомобільних доріг є орган державної влади, орган місцевого самоврядування, інша особа, на балансі або у власності якої перебуває автомобільна дорога або її ділянка, або яка виступає замовником будівництва нової автомобільної дороги.

Фінансування проведення аудиту безпеки автомобільних доріг забезпечує замовник аудиту на умовах, визначених договором на проведення аудиту безпеки автомобільних доріг

АУДИТ БЕЗПЕКИ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ ПРОВОДИТЬСЯ:

з

Порядок проведення аудиту безпеки автомобільних доріг визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства.

Результатом аудиту безпеки автомобільної дороги оформлюються у звіт, в якому зазначаються виявлені недоліки та потенційні ризики для безпеки автомобільної дороги або її ділянки та надаються рекомендації щодо їх запобігання або зменшення тяжкості їх наслідків.

Вимоги щодо особи що проводитиме аудит безпеки автомобільних доріг :

Створення то введення реєстру аудиторів безпеки автомобільних доріг віднесено до повноважень центрального органу виконавчої влади щодо управління автомобільними дорогами

Наразі центральним органом виконавчої влади щодо управління автомобільними дорогами є Державне агентство автомобільних доріг України

ПЕРЕВІРКА БЕЗПЕКИ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ

Під перевіркою безпеки автомобільних доріг розуміється обстеження і вивчення характеристик та дефектів (недоліків) автомобільної дороги з метою виявлення існуючих та потенційних ризиків виникнення дорожньо-транспортних пригод і надання рекомендацій, щодо їх запобігання і усунення, що не є заходом державного нагляду.

Додаємо, що така перевірка здійснюється особами, які пройшли підтвердження кваліфікації осіб, які здійснюють аудит та перевірку безпеки автомобільних доріг, або юридичними особами, що залучили таких осіб.

Її проведення відбувається не рідше ніж один раз на три роки, а проведення перевірки безпеки автомобільної дороги забезпечується особою, на балансі або у власності якої перебуває відповідна автомобільна дорога або її ділянка.

Є ЕЛЕМЕНТОМ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ

УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ НА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРОГАХ ФЕДЕРАТИВНОЇ РЕСПУБЛІКИ НІМЕЧЧИНА

Для підвищення безпеки на федеральних автомобільних дорогах, що входять до всеєвропейської дорожньої мережі, передбачені наступні інструменти:

АУДИТОРИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ У ФЕДЕРАТИВНІЙ РЕСПУБЛІЦІ НІМЕЧЧИНА

Федеральний міністр транспорту, інновацій та технологій за заявою посвідчує професійно кваліфікованих осіб як експертів з безпеки дорожнього руху. Людина має професійну кваліфікацію за значенням пункту 1, якщо вона:

Має кілька років відповідного навчання та практичного досвіду в галузі планування доріг, технології безпеки дорожнього руху;

Успішно пройшла курс для експертів з безпеки дорожнього руху

ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДЛЯ ПЛАТНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ У ФЕДЕРАТИВНІЙ РЕСПУБЛІЦІ НІМЕЧЧИНА

ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДЛЯ ПЛАТНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ У ФЕДЕРАТИВНІЙ РЕСПУБЛІЦІ НІМЕЧЧИНА

ПОЛІТИКА ЦІНОУТВОРЕННЯ ЗА ПРОЇЗД ПЛАТНОЮ АВТОМОБІЛЬНОЮ ДОРОГОЮ У РЕСПУБЛІЦІ ПОЛЬЩА

Відповідно до Законі Польщі «Про дороги загального користування» визначено максимальну ціну за користування платною автомобільною дорогою для певних категорій транспорту:

ПОЛІТИКА ЦІНОУТВОРЕННЯ ЗА ПРОЇЗД ПЛАТНОЮ АВТОМОБІЛЬНОЮ ДОРОГОЮ У ФРАНЦУЗЬКІЙ РЕСПУБЛІЦІ

У Кодексі Дорожньої мережі Франції наявна аналогічна норма що визначає максимальну плату за проїзд платною автомобільною дорогою для певних категорій транспорту:

ПОЛІТИКА ЦІНОУТВОРЕННЯ ЗА ПРОЇЗД ПЛАТНОЮ АВТОМОБІЛЬНОЮ ДОРОГОЮ У ФЕДЕРАТИВНІЙ РЕСПУБЛІЦІ НІМЕЧЧИНА

На сьогоднішній день проїзд по платним автомобільних дорогах для легкового транспорту дозволяється після оплати своєрідного абонемента на певний термін. Так 10 днів проїзду по платній автомобільні дорозі коштує 10 євро, 60 днів - 22 євро, 1 рік - 130 євро.

Дещо інша ситуація стосується вантажного транспорту. Сума платежу за користування платною автомобільною дорогою залежить від відстані, яку транспортний засіб проходить по платній дорозі, і на пропорційних ставках дорожніх зборів за забруднення повітря, шумове забруднення і витрати на інфраструктуру.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Клас викидів | Ставка мита за забруднення повітря | Ставка мита за забруднення шумом | Вісь і ваговий клас | Ставка мита за інфраструктуру | Остаточна сума за кілометр |
| Euro 6, S 6 | 0,011 € | 0,002 € | 7,5-11,99 т | 0,08 € | 0,093 € |
| 12-18 т | 0,115 € | 0,128 € |
| 18 т до 3 осей | 0,16 € | 0,173 € |
| 18 т з 4 осей | 0,174 € | 0,187 € |
| Euro 5, S 5 | 0,022 € | 0,002 € | 7,5-11,99 т | 0,08 € | 0,104 € |
| 12-18 т | 0,115 € | 0,139 € |
| 18 т до 3 осей | 0,16 € | 0,184 € |
| 18 т з 4 осей | 0,174 € | 0,198 € |
| Euro 4 | 0,032 € | 0,002 € | 7,5-11,99 т | 0,08 € | 0,114 € |
| 12-18 т | 0,115 € | 0,149 € |
| 18 т до 3 осей | 0,16 € | 0,194 € |
| 18 т з 4 осей | 0,174 € | 0,208 € |
| Euro 3 | 0,064 € | 0,002 € | 7,5-11,99 т | 0,08 € | 0,146 € |
| 12-18 т | 0,115 € | 0,181 € |
| 18 т до 3 осей | 0,16 € | 0,226 € |
| 18 т з 4 осей | 0,174 € | 0,24 € |
| Euro 2, S 2 | 0,074 € | 0,002 € | 7,5-11,99 т | 0,08 € | 0,156 € |
| 12-18 т | 0,115 € | 0,191 € |
| 18 т до 3 осей | 0,16 € | 0,236 € |
| 18 т з 4 осей | 0,174 € | 0,25 € |
| Euro 1, Euro 0, S 1 | 0,085 € | 0,002 € | 7,5-11,99 т | 0,08 € | 0,167 € |
| 12-18 т | 0,115 € | 0,202 € |
| 18 т до 3 осей | 0,16 € | 0,247 € |
| 18 т з 4 осей | 0,174 € | 0,261 € |

ЗАХИСТ ТРЕТІХ ОСІБ ПІД ЧАС БУДІВНИЦТВА, МОДЕРНІЗАЦІЇ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ ДОРОГИ

Визначення ходу дороги дозволяється лише в тому випадку, якщо при будівництві та експлуатації федеральної дороги відсутні наступні загрози:

Життю та здоров'ю третіх осіб

Майну чи іншому речовому праву третіх осіб

Третіми особами за змістом цього положення є всі особи, чиїм майну або іншим речовим правам загрожує будівництво або експлуатація дороги. Третіми особами не є особи, які тимчасово знаходяться поблизу головної дороги та не мають юридичного права у розумінні попереднього речення.

Підводячи підсумок у даному розділі відзначаємо, що впровадження інституту платної автомобільної дороги призвело до створення розгалуженої системи, яка опікується процесом правової регламентації впровадження та використання платної автомобільної дороги в Україні. Дана система є доволі схожою за своєю суттю з регламентацією цього питання у західно-правових державах, хоча і знаходиться на етапі становлення і потребує значних корегувань і вдосконалено, що і було продемонстровано в процесі порівняльно-правового аналізу українського і зарубіжного законодавства, щодо регулювання питання впровадження і використання платної автомобільної дороги.

2.6 Основні шляхи удосконалення законодавства про публічне адміністрування впровадження та використання платних автомобільних доріг в Україні

Вдосконалення правового регулювання питання платної автомобільної дороги є важливою умовою розвитку транспортної системи України, яка відіграє важливу роль у створенні сприятливого середовища для життя людей та провадження господарської діяльності у вигляді транспортних перевозок будь-якого товару, і не тільки, через територію української держави, яке може стати одним з найважливіших чинників, що сприятимуть наростанню доходів державного бюджету нашої країни.

Відсутність нормативного підґрунтя та комплексного підходу до питання впровадження платної автомобільної дороги в українське законодавство і реалії, породило значну кількість проблем та неврегульованих питань, які, задля успішного і швидкого впровадження у життя, необхідно вирішити.

ПРОПОНУЄТЬСЯ ВНЕСТИ У ЗАКОН УКРАЇНИ «ПРО АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ» НАСТУПНІ ЗМІНИ:

1. У статтю 1, де впровадити поняття платної автомобільної дороги та уніфіковане поняття автомобільної дороги;

Платна автомобільна дорога – це автомобільна дорога, за користування (або використання) якої особа зобов’язана сплачувати визначену плату у порядку визначеному діючим законодавством та/або договором.

Автомобільна дорога – «це лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів і пішоходів, з усіма розташованими на ній спорудами (мостами, шляхопроводами, естакадами, надземними і підземними пішохідними переходами) по дорогах державного та місцевого значення, які забезпечують внутрішньодержавні та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів із врахуванням адміністративно-територіального поділу держави, з'єднують населені і є складовою частиною єдиної транспортної системи держави».

2. Внести наступні зміни у безпековому аспекті:

3. Внести зміни у статтю 29, де закріпити впровадження системи оплати за проїзд платною автомобільною дорогою другого або третього рівня ЕТС відповідно до Рішенню Європейського Парламенту та Ради «про Настанови Союзу для розвитку транс'європейської транспортної мережі» від 7 липня 2010 року № 661/2010/ЄС;

4. Внести зміни у статтю 29 закону України «Про автомобільні дороги», де визначити категорій транспортних засобів, які будуть сплачувати плату за проїзд автомобільною дорогою та максимально граничну ціну для кожної категорії окремо, за аналогією із законодавством Республіки Польща;

Відповідні зміни необхідно внести через те, що:

По-друге введення максимальної граничної ціни на проїзд платною автомобільною дорогою дозволить уникнути маніпуляціям і завищенню плати за проїзд дорогою від приватних осіб.

По-перше, Україна є транзитною країною і через це наші дороги потерпають від вантажівок які перевозять товари або від автобусів які перевозять пасажирів з однієї країни в іншу. І задля справедливої компенсації витрат на ремонт доріг, потрібно створити окремі категорії, і для кожної категорій окрему плату за проїзд платною дорогою відповідно до збитків, які наносять відповідні транспортні засоби платній автомобільній дорозі.

5. Імплементувати у розділі 10 закону України «Про автомобільні дороги» інститут захисту осіб, які проживають поблизу будівництва нової дороги за французькою моделлю з урахуванням вітчизняних реалії в наступному вигляді:

Отже, підсумовуючи даний розділ, зазначаємо, що імплементація запропонованих змін до законодавства України, яке стосується платної автомобільної дороги дозволить визначити чіткі правила для майбутніх осіб, які стануть інвестувати свої грошові та часові ресурси в українські автотранспортну систему, поліпшити безпекову ситуацію на вітчизняних автомобільних дорогах та мінімізують зловживання з боку, як держави, так і приватних інвесторів.

ВИСНОВКИ

У результаті проведеного дослідження, виконаного на підставі поглибленого аналізу чинного законодавства України і світових країн, практики їх застосування, теоретичного осмислення наукових праць вітчизняних вчених різних галузей знань установлена особливості публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги в Україні, запропоновано нові визначення поняття автомобільної дороги та платної автомобільної дороги, розроблено і сформульовано висновки, пропозиції та рекомендації, спрямовані на вдосконалення правового регулювання інституту платної автомобільної дороги. До найбільш важливих висновків слід віднести таке.

1. Досліджено різні підходи до визначення поняття платної автомобільної дороги, її типології та співвідношення, на основі яких запропоновано авторський підхід до визначення даного понять, який полягає в об’єднанні понять наведених вченими та світовими країнами в одне: платна автомобільна дорога це автомобільна дорога, за користування (або використання) якою особа зобов’язана сплачувати визначену плату у порядку визначеному діючим законодавством та/або договором.

Крім того, запропоновано авторське визначення автомобільної дороги, як лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів і пішоходів, з усіма розташованими на ній спорудами (мостами, шляхопроводами, естакадами, надземними і підземними пішохідними переходами) по дорогах державного та місцевого значення, які забезпечують внутрішньодержавні та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів із врахуванням адміністративно-територіального поділу держави, з'єднують населені і є складовою частиною єдиної транспортної системи держави.

2. Здійснено аналіз історичного розвитку інституту платних доріг в Україні та зарубіжних країнах. Визначено, що зародження цього правового інституту відбулося ще у Стародавнього Римі, де за проїзд головними дорогами стягували плату. Згодом такий інститут з’являється у Англії на початку XIV ст., і активно розвивався з початку 1706 р. із прийняттям парламентом відповідного законодавства, що дозволяло на платній основі використовувати дороги. Наступний етап розвитку інституту платних доріг відбувся вже у XX ст., коли після занепаду доріг у зв’язку із появою та активним розвитком залізничного транспорту, дороги знов стали актуальні через появу автомобільних транспортних засобів. Першою платною автомобільною дорогою стала ділянка дороги у Лонг-Айленд у Сполучених Штатах Америки довжиною 16 кілометрів. Пізніше у 20-30 роках цей інститут активно розвивався у Європі і вже з 80-х по сьогоднішній день цей інститут активно впроваджується у країнах світу.

3. Проаналізовано українське та зарубіжне законодавство, що регулює питання публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги та виділено наступні тенденцій:

а) наявність базового та дотичних до регулювання питання публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги в Україні нормативно-правових актів та підзаконних нормативно-правових актів;

б) відсутність детальної регламентацій питання публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги;

в) відсутня єдина система нормативно-правових актів яка б врегульовувала б питання публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги;

г) присутній в українському законодавстві дуалізм правового регулювання, як приватно-правового, так і публічно-правового характеру;

ґ) у зарубіжних країнах наявний або уніфікований нормативно-правових акт, або система нормативно-правових актів яка регулює питання публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги; д) наявність в зарубіжних країнах виключно приватно-правового або публічно-правового регулювання питання у сфері публічного адміністрування впровадження і використання платної автомобільної дороги.

4. Здійснено аналіз суб’єктів публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги, та встановлено, що вони складають єдину цілісну систему, особливостями якої є:

а) її значна розгалуженість, у зв’язку з наявністю значної кількості суб’єктів, що мають окремі повноваження у регулюванні даної сфери;

б) провідне місце у регулюванні даних відносин займають органи державної влади, оскільки їм належить найбільше коло повноважень у даній сфері;

в) відсутність єдиного центрального органу публічної влади у регулюванні питання платної автомобільної дороги.

Окрему увагу приділено зарубіжному досвіду у сфері суб’єктів публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги, де наявні наступні особливості:

а) регулювання питання публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги здійснюється органами державної влади та органами місцевого самоврядування в залежності від значення автомобільної дороги відповідно до класифікаційного поділу;

б) відсутність дуалізму в управлінні автомобільною дорогою між органами центральної влади і органами місцевого самоврядування;

в) наявність незначної кількості суб’єктів, що регулюють питання публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної дороги та наявність чіткого визначення їх функціоналу відповідно до чинного законодавства;

5. Проаналізовано форми та методи публічного адміністрування впровадження та використання платної автомобільної, встановлено особливості та проблематику механізму віднесення автомобільної дороги загального значення до розряду платних автомобільних доріг.

Досліджено зарубіжний досвід правового регулювання впровадження та використання платної автомобільної дороги та виокремлено деякі аспекти, яким приділено особливу увагу в законодавчих актах, до них відносяться: безпека на платній автомобільній дорозі, а саме відсутність єдиного підходу до управління безпекою автомобільних доріг; безпека третіх осіб під час будівництва, реконструкцій та експлуатації автомобільної дороги; визначення системи автоматичної оплати проїзду автодорогою та ціноутворення за використання платної автомобільної дороги;

6. Визначено пріоритетні напрямки вдосконалення правового регулювання платної автомобільної дороги. Запропоновані наступні зміни до Закону України «Про автомобільні дороги»:

а) у статтю 1, де впровадити поняття платної автомобільної дороги та уніфіковане поняття автомобільної дороги, яке наведене у Розділі І;

б) внести зміни у безпековому аспекті, а саме створити окремий розділ присвячений безпековому питанню, як на платних автомобільних дорогах, так і на дорогах загального користування та впровадити у новоствореному розділі додатковий інструментів з контролю за безпекою автомобільних доріг;

в) внести зміни у статтю 29, де закріпити впровадження системи оплати за проїзд платною автомобільною дорогою другого або третього рівня ЕТС відповідно до Рішенню Європейського Парламенту та Ради «про Настанови Союзу для розвитку транс'європейської транспортної мережі» від 7 липня 2010 року № 661/2010/ЄС та імплементувати положення вищезгаданого рішення Європейського Парламенту та Ради до українського законодавства;

г) внести зміни у статтю 29 закону України «Про автомобільні дороги», де визначити категорій транспортних засобів, які будуть сплачувати плату за проїзд автомобільною дорогою та максимально граничну ціну для кожної категорії окремо;

ґ) імплементувати у розділі 10 закону України «Про автомобільні дороги» інститут захисту осіб, які проживають поблизу будівництва нової дороги та визанчити що таке захист осіб під час будівництва, модернізації та експлуатації автомобільної дороги; визначити хто саме може бути третіми особами що потребують захисту під час будівництва, модернізації та експлуатації автомобільної дороги; зазначити обов’язок проводитись експертиза про безпеку третіх осіб підчас використання чи будівництва автомобільної дороги на стадії проектування плану по будівництву автомобільної дороги повинна, визначити що данна експертиза проводиться в рамках аудит безпеки автомобільних доріг і що на підставі цієї експертизи ухвалює окремий звіт який є обов’язковим для суб’єкта який будує автомобільну дорогу.

д) визначити відповідальність щодо недотримання умов визначених у звіті експерта про безпеку третіх осіб підчас використання чи будівництва автомобільної дороги відповідно до українського законодавства та визначити вимоги до експерта з безпеки третіх осіб підчас використання чи будівництва автомобільних доріг.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Безуглий А.О. Аналіз системи фінансування державних суб’єктів господарювання дорожньої галузі. А.О. Безуглий. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2014. № 1. С. 29-32.
2. Білодід І.К., Бурячок А.А. та ін. Словник української мови. В 11 томах. Том 01. А-В Київ: *Наукова думка*, 1970. 799 с
3. Білодід І.К., Бурячок А.А. та ін. Словник української мови. В 11 томах. Том 06 П – К. : *Наукова думка*, 1975. 832 с.
4. Бортницька Л.П. Забезпечення системної ефективності будівництва автомобільних доріг: автореф. дис. канд. економ. наук: 08.06.01; Національний транспортний університет. Київ, 2005. 190 с.
5. Веремчук А.В. Нормативно-правове забезпечення державного регулювання у сфері будівництва, експлуатації та утримання об’єктів дорожнього господарства. *Публічне адміністрування: теорія та практика.* 2013. Вип. 2. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Patp\_2013\_2\_16 (дата звернення: 01.02.2020)
6. Вікарчук О.І. Концесія у трансформаційній економіці: автореф. дис. канд. екон. наук : 08.01.0; Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Київ, 2006. 191 с.
7. Галушко В.О. Проблеми та перспективи розвитку дорожньої галузі. В.О. Галушко. Дорожня галузь. 2011. № 2. С. 12-15
8. Дмитрієв І.А. Сучасний стан та перспективи розвитку мережі автомобільних доріг загального користування. І.А. Дмитрієв, М.М. Бурмака. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: *Збірник наукових праць ХНАДУ*. Вип. 1(4). Харків: ХНАДУ, 2013. С. 64-72.
9. Жулин О.В. Моделі фінансів автодорожніх концесій. *Економіка. Фінанси. Право.*  2011 р. № 2. С. 17-20.
10. Жулин О.В. Тарифікація послуг за проїзд платними дорогами України: автореф. дис. канд. юрид. наук: 08.00.04. К., 2009. 219 с.
11. Запорожець О.І. Транспортна екологія. Навчальний посібник.
О. І. Запорожець, С. В. Бойченко, О. Л. Матвеева, С. Й. Шаманський, Т. І. Дмитруха, С. М. Маджд; за заг. редакцією С. В. Бойченка. К. : *«Центр учбової літератури»*, 2017. 508 с.
12. Канцур І. Г. Сучасний стан та особливості будівництва доріг в Україні на умовах концесії. *Електронний журнал «Ефективна економіка».* 2017. № 3. URL:http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5488 (дата звернення: 01.02.2020)
13. Кодекс дорожньої мережі Франції від 05.05.2005 URL: https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006070667&dateTexte=20080505 (дата звернення: 01.02.2020)
14. Конституція Республіки Польща. Конституції зарубіжних країн: навчальний посібник / за заг. ред. В.О. Серьогіна. Харків: *ФІНН*, 2009. 664 с.
15. Конституція України : офіц. текст. Київ : *КМ*, 2013. 96 с.
16. Корнєєв Ю.В. Транспортне право України: навч. посіб. Київ : *Центр учбової літератури*, 2019. 168 с.
17. Кудрицька Н.В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку: монографія Н.В. Кудрицька. К.: *НТУ*, 2010.
338 с.
18. Кулицький С.П. Проблеми розвитку мережі автомобільних доріг в Україні. *Україна: події, факти, коментарі*. 2017. № 22. С. 56-65. URL: http://nbuviap.gov.ua/images/ukraine/2017/ukr22.pdf. (дата звернення: 01.02.2020)
19. Матійко С.А. Нормативно-правові аспекти організації управління, планування і регулювання транспортної галузі в ринкових умовах. С.А. Матійко. *Наук. вісн. Академії муніцип. упр. Сер. «Управління».* Вип. 3 (9). С. 238-244.
20. Павлюк К.В., Іголкін І.В. Світовий досвід використання концесійної форми державно-приватного партнерства на залізницях та в автодорожньому транспорті. *Фінанси України*. 2010 р. № 9. С. 23-36 .
21. Парщенко Ю.Є. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції: монографія / Ю.Є. Парщенко, О.І. Никифорук; НАН України. Рада по вивч. продукт. сил України. Ніжин: *Аспект-Поліграф*, 2008 192 с.
22. Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 № 2862-IV URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15 (дата звернення: 01.02.2020)
23. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 № 2404-VI URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17 (дата звернення: 01.02.2020)
24. Про джерела фінансування дорожнього господарства України: Закон України від 18.09.1991 № 1562-XII URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#n15 (дата звернення: 01.02.2020)
25. Про дороги в Нижній Саксонії: Закон землі Нижня Саксонія від 24.09.1980 № GVBl. S. 112 URL: http://www.nds-voris.de/jportal/?quelle=jlink&query=StrG+ND&psml=bsvorisprod.psml&max=true&aiz=true (дата звернення: 01.09.2020)
26. Про дороги Вільної держави Саксонія: Закон Вільної держави Саксонія від 21.01.1993 № 471-4 URL: https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/4785-Saechsisches-Strassengesetz (дата звернення: 01.09.2020)
27. Про дороги Вільної держави Тюрингія: Закон Вільної держави Тюрингія від 07.05.1993 № 91-1 URL: http://landesrecht.thueringen.de/jportal/?quelle=jlink&query=StrG+TH&psml=bsthueprod.psml&max=true&aiz=true (дата звернення: 01.09.2020)
28. Про дороги загального користування: Закон Польщі від 21.09.1985 № 14 URL: http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19850140060 (дата звернення: 01.02.2020)
29. Про дороги міста Берлін: Закон міста Берлін від 13.07.1999 № GVBl. S. 205 URL: http://gesetze.berlin.de/jportal/portal/t/1a7c/page/bsbeprod.psml?pid=Dokumentanzeige&showdoccase=1&js\_peid=Trefferliste&documentnumber=1&numberofresults=41&fromdoctodoc=yes&doc.id=jlr-StrGBErahmen&doc.part=X&doc.price=0.0&doc.hl=1#focuspoint (дата звернення: 01.09.2020)
30. Про дороги Саарської землі: Закон Саарської землі від 17.12.1964 № Amtsbl. S. 2393 URL: https://recht.saarland.de/bssl/document/jlr-StrGSLrahmen (дата звернення: 01.09.2020)
31. Про дороги та дорожній рух Вільної держави Баварія: Закон Вільної держави Баварія від 05.10.1981 № BayRS 91-1-B URL: https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayStrWG/true?AspxAutoDetectCookieSupport=1 (дата звернення: 01.09.2020)
32. Про дороги та дорожній рух землі Мекленбург-Передня Померанія: Закон землі Мекленбург-Передня Померанія від 13.01.1993 № GVOBl. M-V 1993, S. 42 URL: http://www.landesrecht-mv.de/jportal/portal/page/bsmvprod.psml?showdoccase=1&doc.id=jlr-StrWGMVrahmen&doc.part=X&doc.origin=bs&st=lr (дата звернення: 01.09.2020)
33. Про дороги та дорожній рух землі Шлезвіг-Гольштейн: Закон землі Шлезвіг-Гольштейн від 25.11.2003 № GVOBl. S. 30 URL: http://www.gesetze-rechtsprechung.sh.juris.de/jportal/portal/t/1m6f/page/bsshoprod.psml?doc.hl=1&doc.id=jlr-StrWGSH2003rahmen:juris-lr00&documentnumber=2&numberofresults=86&showdoccase=1&doc.part=X&paramfromHL=true (дата звернення: 01.09.2020)
34. Про дороги та шляхи землі Північний Рейн-Вестфалія: Закон землі Північний Рейн-Вестфалія від 23.09.1995 № GV. NW. S. 384 URL: https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\_bes\_text?anw\_nr=2&gld\_nr=9&ugl\_nr=91&bes\_id=3894&menu=1&sg=0&aufgehoben=N&keyword=strwg#FV (дата звернення: 01.09.2020)
35. Про дороги: Закон Вільного ганзейського міста Гамбург від 22.01.1974 № HmbGVBl. P. 361 URL: http://www.landesrecht-hamburg.de/jportal/portal/page/bshaprod.psml?showdoccase=1&st=lr&doc.id=jlr-WegeGHArahmen&doc.part=X&doc.origin=bs (дата звернення: 01.09.2020)
36. Про дороги: Закон землі Баден-Вюртемберг від 11.05.1992 № 330/683 URL: https://dejure.org/gesetze/StrG (дата звернення: 01.09.2020)
37. Про дороги: Закон землі Бранденбург від 28.07.2009 № GVBl.I / 09, [№ 15] URL: https://bravors.brandenburg.de/gesetze/bbgstrg (дата звернення: 01.09.2020)
38. Про дороги: Закон Японії від 30.09. 1947 № 180 URL: https://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws\_search/lsg0500/detail?lawId=327AC1000000180 (дата звернення: 01.02.2020)
39. Про дорожнє право Гессену: Закон землі Гессен від 08.06.2003 № 60-6 URL: https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/jlr-StrGHErahmen (дата звернення: 01.09.2020)
40. Про дорожні руху землі Саксонія-Ангальт: Закон землі Саксонія-Ангальт від 06.07.1993 № GVBL. S. 334 URL: https://www.landesrecht.sachsen-anhalt.de/bsst/document/jlr-StrGSTrahmen (дата звернення: 01.09.2020)
41. Про дорожній рух: Закон Польщі від 20.06.1997 № 98 URL: http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19970980602/U/D19970602Lj.pdf (дата звернення: 01.02.2020)
42. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 березня 2018 р. № 382 URL: https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-derzhavnoyi-cilovoyi-ekonomichnoyi-programi-rozvitku-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-koristuvannya-derzhavnogo-znachennya-na-20182022-roki (дата звернення: 01.02.2020)
43. Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 № 439 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF (дата звернення: 01.02.2020)
44. Про затвердження Положення про Державне агентство інфраструктурних проектів України: Постанова Кабінету Міністрів України від 22.09.2016 № 714 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/714-2016-%D0%BF#n18 (дата звернення: 01.02.2020)
45. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 № 103 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF (дата звернення: 01.02.2020)
46. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України: Постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF (дата звернення: 01.02.2020)
47. Про затвердження транспортної стратегії України на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174-р URL: https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku (дата звернення: 01.02.2020)
48. Про земельні дороги Бремена: Закон Вільного ганзейського міста Бремен від 28.12.1976 № 2182-a-1 URL: https://www.transparenz.bremen.de/sixcms/detail.php?gsid=bremen2014\_tp.c.104549.de&asl=bremen02.c.732.de&template=20\_gp\_ifg\_meta\_detail\_d (дата звернення: 01.09.2020)
49. Про земельні дороги: Закон землі Рейнланд-Пфальц від 01.08.1977 № GVBl. S. 287 URL: http://www.landesrecht.rlp.de/jportal/portal/t/126c/page/bsrlpprod.psml?pid=Dokumentanzeige&showdoccase=1&js\_peid=Trefferliste&documentnumber=1&numberofresults=89&fromdoctodoc=yes&doc.id=jlr-StrGRPrahmen:juris-lr00&doc.part=X&doc.price=0.0&doc.hl=1#focus (дата звернення: 01.09.2020)
50. Про Кабінет Міністрів України: Закон України від 27.02.2014 № 794-VII URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/794-18 (дата звернення: 01.02.2020)
51. Про концесію: Закон України від 03.10.2019 № 155-IX URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20 (дата звернення: 01.02.2020)
52. Про настанови союзу для розвитку транс'європейської транспортної мережі: Рішення Європейського Парламенту та Ради від 07.07.2010 № 661/2010 URL: https://minjust.gov.ua/m/str\_45893 (дата звернення: 01.02.2020)
53. Про платні автомобільні дороги: Федеральний Закон Російської Федерацій. Проект № 418503-4 URL: http://docs.cntd.ru/document/902038009 (дата звернення: 01.02.2020)
54. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF (дата звернення: 01.02.2020)
55. Про прийняття ДСТУ Б В.2.3-17:2007 "Споруди транспорту. Автомобільні дороги платні. Вимоги до проектування": Наказ Міністерства регіонального розвитку і будівництва України від 01.08.2007 № 131 URL: http://search.ligazakon.ua/l\_doc2.nsf/link1/FIN31373.html (дата звернення: 01.02.2020)
56. Про Регламент Верховної Ради України: Закон України від 10.02.2010 № 1861-VI URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1861-17 (дата звернення: 01.02.2020)
57. Про створення комітету користувачів національної дорожньої мережі: Указ Ради Міністрів Французької Республіки від 08.09.2009 № 2009-1102 URL: https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000021028163?r=7Fykhmcq7I (дата звернення: 01.02.2020)
58. Про створення та організацію міжвідомчих дирекцій доріг: Указ Ради Міністрів Французької Республіки від 16.09.2006 № 2006-304 URL: https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2006/3/16/EQUX0500317D/jo/texte. (дата звернення: 01.02.2020)
59. Про стягування плати за використання автомобільних доріг і федеральних автомагістралей: Закон Федеративної Республіки Німеччини від 12.07.2011 № 1528 URL: https://www.gesetze-im-internet.de/bfstrmg/BJNR137810011.html (дата звернення: 01.02.2020)
60. Про федеральне фінансування будівництва автомобільних доріг: Закон Сполучених Штатів Америки від 25.06.1956 № 627 URL: https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-70/pdf/STATUTE-70-Pg374.pdf (дата звернення: 01.02.2020)
61. Про федеральні автомобільні дороги Німеччини: Закон Федеративної Республіки Німеччини від 16.07.1971 № 286/1971 URL: https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011428 (дата звернення: 01.02.2020)
62. Про шосе Китайської Народної Республіки: Закон Китайської Народної Республіки від 03.07.1997 № 19 URL: https://www.6laws.net/6law/law-gb/%E4%B8%AD%E8%8F%AF%E4%BA%BA%E6%B0%91%E5%85%B1%E5%92%8C%E5%9C%8B%E5%85%AC%E8%B7%AF%E6%B3%95.htm#a%E7%AB%A0%E7%AF%80%E7%B4%A2%E5%BC%95 (дата звернення: 01.02.2020)
63. Редзюк А.М. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку. Монографія / за заг. ред. А.М. Редзюка. К.: ДП *"ДержавтотрансНДІпроект",* 2005. 400 с.
64. Ріпенко A. І. Правовий режим земель, зайнятих вулицями і дорогами міст та інших населених пунктів. *Актуальні проблеми держави і права*. 2010. Вип. 52. С. 247-253.
65. Свистович Р.С. Суб’єкти публічної адміністрації: сучасний вимір. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука».* Серія: Юридичні науки. 2017. № 3.
С. 39-43
66. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик, А. Фургальські, Ч. Клімкевич, М. Камола та ін.; за. заг. ред. М. Свєнчіцкі. К.: *Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки*, 2010. 102 с.
67. Скакун О.Ф. Теорія права та держави. Київ: *Алерта; ЦУЛ*, 2011. 520 с.
68. Солодкий. С.Й. Інноваційні матеріали і технології для будівництва та ремонту автомобільних доріг: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. дорож. профілю всіх рівнів акредитації; М-во освіти і науки України, Нац. ун-т «Львів. політехніка». Л. : *Вид-во Львів. політехніки*, 2013. 140 с.
69. Талах Л.О. Європейський досвід організації та управління дорожніх систем // Сучасні технології та методи розрахунків у будівництві. 2017. Вип. 7. С 251-260
70. Теорія держави та права: навч. посіб. Є.O. Гіда, Є.В. Білозьоров, A.M. Завальний та ін.: зазаг. ред. Є.O. Гіди. К. : ФОП О. С. Ліпкан, 2011. 576 с.
71. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу: навч. посіб / Т. Сирийчик, А. Фургальські, Ч. Клімкевич, М. Камола та інш.; за ред. Марчіна Свєнчіцкі. К.: *Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки*, 2010. 102 с.
72. Décret n° 2006-304 du 16 mars 2006 portant création et organisation des directions interdépartementales des routes URL: https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2006/3/16/EQUX0500317D/jo/texte.
73. Palmer E. National Funding of Road Infrastructure: Germany / Edith Palmer // Library of Congress. – 2014. URL: https://www.loc.gov/law/help/infrastructure-funding/germany.php.
74. Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen – 2011. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/bfstrmg/gesamt.pdf.
75. Polish Roads Projects Financing // GDDKiA. – 2015. URL: [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/TEM/Poland\_iHEEP\_June\_15\_16\_Gdansk \_Poland.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/TEM/Poland_iHEEP_June_15_16_Gdansk%20_Poland.pdf).