

9. Коваленко В. В. Міжнародне гуманітарне право. Навчальний посібник. Київ: Атіка, 2018. 450 с. (Використовуються с. 58-108).
10. Войцеховський В.О. Правовий статус військовополонених та медичного персоналу в полоні згідно з Женевськими конвенціями. Часопис Київського університету права. 2021. № 4. С. 115-130.
11. Резолюція Ради Безпеки ООН 2286 (2016). Protection of civilians in armed conflict (Protection of medical and health personnel and facilities).
12. Суворов М.Ю. Медична етика та деонтологія в умовах військового конфлікту. Одеса: Юридична література, 2020. 210 с. (Використовуються с. 85-102).
13. Лікарі за права людини (PHR). Неупереджене надання медичної допомоги. Фактлист PHR українською мовою. Березень 2022. 4 с.
14. Скрипка О.М. Воєнні злочини за Римським статутом Міжнародного кримінального суду. Науково-практичний коментар. Харків: Право, 2023. 520 с. (с. 167-175).

**Альонкін О.А., к.ю.н., доц.
доцент кафедри правового забезпечення безпеки бізнесу,
ЗВО Державний торговельно-економічний університет,
м. Київ**

СТАН ПОДОЛАННЯ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПАРКУВАННЯ АВТОМОБІЛІВ

У відповідності зі ст. 38 Земельного кодексу України від 25.10.2001 [1], до земель житлової та громадської забудови належать земельні ділянки, які використовуються для розміщення житлової забудови, громадських будівель і споруд, інших об'єктів загального користування. У свою чергу, громадську забудову складають об'єкти соціально-культурного та комунально-побутового призначення, які розташовані на відповідних земельних ділянках. До таких об'єктів відносяться й місця паркування приватних автомобілів.

Варто зазначити, що містобудівна діяльність передбачає проектування, реалізацію та управління процесами здійснення заходів, щодо створення функціонально оптимальної архітектурної структури окремо взятого міста, його районів та мікрорайонів у відповідності до об'єктивно реальних економічних, соціальних, демографічних та інших показників. При цьому потрібно враховувати: розвиток комунікаційної та транспортної інфраструктури; збереження та покращення природно-екологічних умов; розвиток та адаптацію до сучасних умов традиційного характеру соціального середовища.

З набуттям Україною незалежності та подоланням економічної кризи 90-х років ХХ ст. стрімкими темпами почав зростати добробут населення нашої держави. Відповідно збільшується й кількість приватних автотранспортних засобів на душу населення. Як зазначає у праці Р. Любицький, рівень автомобілізації в містах України невпинно зростає, зокрема на кінець першого десятиліття ХХІ ст. становив понад 200 автомобілів на 1 тисячу мешканців. Для порівняння: на той час у Польщі цей показник – 571 автомобіль на 1 тисячу мешканців, у Німеччині – 555. Щодо земельних правовідносин та забезпечення екологічної безпеки подібна ситуація провокує негативний вплив на навколишнє середовище (як антропогенне, так і природне) та створює відповідні соціальні й економічні проблеми в межах міст зокрема та держави загалом [2, с. 1]. Надалі розвиток подібної ситуації в містах призводить до виникнення чіткої закономірності: всі під'їзні шляхи біля адміністративних та офісних будівель, тротуари і навіть газони біля житлових будинків заставлені легковими автомобілями. У містах є певна кількість платних і безоплатних наземних місць паркування транспортних засобів, але вони не сприяють вирішенню цієї проблеми.

У вітчизняній юридичній літературі існують теоретичні розробки, спрямовані на подолання проблеми порушень правил дорожнього руху пов'язаних з порушенням правил паркування, зокрема приватних автотранспортних засобів. Ця проблема розглядається суто з позиції репресивних заходів, тобто шляхом застосування адміністративно-правових стягнень, використання яких характеризується невідповідністю сучасним соціально-економічним

умовам [3, с. 80]. Найпоширенішим у цьому випадку видом стягнення є штраф – ст. 27 Кодексу України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 [4]. З початку XXI ст. широкого розповсюдження набули позови мешканців українських міст відповідно до чинного законодавства нашої держави управлінських рішень керівництва міст на примусову евакуацію та блокування транспортних засобів. Однак це проблема не тільки України.

Про сталість репресивного підходу у свідомості управлінців усіх рівнів свідчить, серед іншого, й інформаційна довідка, підготовлена Європейським інформаційно-дослідницьким центром на запит народного депутата України [5]. У ній прописана типологія наявних в європейських державах місць паркування й визначена принципова різниця функціонування відповідних місць паркування кожного типу, після чого надається аналіз досвіду регулювання порушень правил паркування в європейських містах на прикладі столиць десяти держав Європи. Тобто європейські автомобілісти, за наявності розгалуженої системи місць паркування визначених типів, можуть порушити чітко визначені відповідні правила паркування. Тож ця аналітична довідка має для нас незначну цінність саме тому, що в українських містах практично відсутня хоча б наближена до європейських стандартів мережа місць паркування автотransпортних засобів. Тобто здебільшого власник автомобільного транспорту в Україні порушує правила його паркування через брак безпосередньо місць паркування.

Таким чином, проблема відсутності або недостатньої кількості місць паркування приватних автомобілів залишається актуальною для сучасної України. При цьому, з моменту набуття незалежності і до останнього часу в нашій державі вона лише загострюється. Причиною такого становища є відсутність науково обґрунтованої методики обрахування потреби окремого мікрорайону, району та/або міста в цілому щодо забезпечення необхідної кількості місць паркування приватних автомобілів.

Ми вважаємо, що в основу методики обрахування потреби Українського міста в забезпеченні необхідної кількості місць паркування приватних автомобілів повинен лягти принцип «крокової доступності», що вже давно є основою дії нормативно-правових актів в напрямках забезпечення правопорядку, надання адміністративних послуг, медичного обслуговування, функціонування освітніх і розважальних закладів, торгівельної діяльності тощо.

З метою усунення цієї проблеми пропонуємо Міністерству розвитку громад, територій та інфраструктури України із залученням підпорядкованих йому науково-дослідних установ, установ та фахівців із суміжних сфер господарювання створити робочу групу з метою розробки методики розрахунку потреби місць паркування автотransпортних засобів в містах та провести конкурс на проектування уніфікованих функціональних модулів підземного паркування автотransпортних засобів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Земельний кодекс України : Кодекс України від 25.10.2001 № 2768-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14#Text>
2. Любичський Р. І. (2018). Формування мережі об'єктів паркування індивідуального автотransпорту в історично сформованих містах (на прикладі Львова): автореф. дис. канд. архітектури: 18.00.01. Львів, 18 с.
3. Гуржій Т., Гуржій А. (2022). Удосконалення законодавства про відповідальність за адміністративні проступки. Журнал "Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право", № 5. С. 78-87.
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Кодекс України від 07.12.84 № 8074-10 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#n138>
5. Європейський досвід законодавчого регулювання у сфері паркування транспортних засобів. Інформаційна довідка, підготовлена Європейським інформаційно-дослідницьким центром на запит народного депутата України URL: <https://parlament.org.ua/wp-content/uploads/2016/10/YEvropejskyj-dosvid-zakonodavchogo-regulyuvannya-v-sferi-parkuvannya-transportnyh-zasobiv-Infodovidka.pdf>.