

9. Покатаєва О.В. Правові основи функціонування спрощеної системи оподаткування. *Вісник Запорізького національного університету*. 2010. № 4. С. 85–90.
10. Податковий кодекс України : Закон України від 02.12.2010 р. № 2755-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 13–14, 15–16, 17. Ст. 112.
11. Про внесення змін до ПК України та деяких інших законодавчих актів України щодо спрощеної системи оподаткування, обліку та звітності : Закон України від 04.11.2011 р. № 4014-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 24. Ст. 248.
12. Слатвінська М.О. Альтернативні системи оподаткування малого бізнесу : монографія. Одеса, ОНЕУ, 2012. 252 с.
13. Макаров В.В., Пилипенко Н.М. Єдиний податок: умови використання і перспективи розвитку. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2011. № 2. Т. 1. С. 121–125.
14. Інструкція про здійснення державного експертно-пробірного контролю за якістю дорогоцінних металів, вставок дорогоцінного каміння, виробів з них та матеріалів, що містять дорогоцінні метали та вставки дорогоцінного каміння : Наказ Міністерства фінансів України від 20.10.1999 р. № 244. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0874-99>.
15. Скрипник А.В. Проскура К.П. Спрощена система оподаткування як ефективний важіль фіскальної та соціальної політики. *Збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України* ; Національний університет державної податкової служби України ; гол. ред. : П.В. Мельник. 2012. № 2. URL: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/Znprnudps/index.html>
16. Основы налогового права : учебное пособие / Г.В. Бех и др. ; под ред. Н.П. Кучерявенко. Харьков : Легас, 2003. 384 с.
17. Маріхін К.В. Правове регулювання спрощеної системи оподаткування, обліку та звітності. *Держава та регіони*. 2015. № 4. С. 14–21.

УДК 342.951

DOI <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2019.2-2.6>

ДАВИДОВА Н.В.

#### СУБ'ЄКТИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРОПАГАНДИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У статті надано перелік основних суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху та їх класифікацію з урахуванням зміни їхніх функцій і повноважень в умовах адміністративної реформи в Україні. Окреслено напрями подальшого вдосконалення діяльності зазначених суб'єктів. З'ясовано, що до суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху належать органи державної влади, органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, а також деякі недержавні організації. Суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху під час реалізації своєї компетенції широко використовують управлінські методи, форми та засоби. Доведено, що суб'єкти публічно-владних повноважень у сфері безпеки дорожнього руху як офіційні інститути влади є основним провідником у забезпеченні безпеки дорожнього руху, безпосередньо відповідають за цей напрям діяльності, розробляють та впроваджують механізми її реалізації. Визначено, що одним із головних органів у системі центральних органів виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері державного контролю за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті, є Міністерство інфраструктури України.

---

© ДАВИДОВА Н.В. – викладач кафедри цивільного права та процесу факультету підготовки фахівців для підрозділів кримінальної поліції (Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ)

Наголошено на проблемі взаємодії поліції та громадськості, адже багаторічний світовий досвід правоохоронної діяльності в демократичних країнах свідчить про те, що одним із найважливіших інструментів забезпечення безпеки дорожнього руху є партнерські відносини між поліцією та населенням. Отже, необхідне створення спеціального органу з координації діяльності органів державної влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Зроблено висновок про те, що стан закріплення повноважень органів державної виконавчої влади, місцевого самоврядування, засобів масової інформації, громадських організацій у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху не відповідає вимогам часу та своєчасності законодавчих ініціатив у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху через відсутність чіткого законодавчого розмежування і спеціалізації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Незважаючи на те, що низка міністерств за сферою управління, що перебуває в їх віданні, мають безпосереднє відношення до безпеки дорожнього руху, їхні повноваження в цьому напрямі Закон України «Про дорожній рух» окремо не виділяє.

**Ключові слова:** суб'єкти, адміністративні реформи, безпека дорожнього руху, законодавча база, механізм забезпечення безпеки дорожнього руху.

The article clarifies the list of the main subjects of ensuring road safety, their classification, taking into account changes in their functions and powers in the context of administrative reform in Ukraine. The directions of further improvement of activity of the indicated subjects are outlined. It has been found out that the subjects of road safety include state authorities, executive authorities, local self-government bodies, as well as some non-governmental organizations. Road safety subjects, while exercising their competence, make extensive use of management methods, forms and means. It is proved that subjects of public authority in the field of road safety, as official institutions of power, act as the main leader in ensuring road safety, are directly responsible for this line of activity, develop and implement mechanisms for their implementation. The Ministry of Infrastructure of Ukraine is identified as one of the main bodies in the system of central executive bodies that provides for the formation and implementation of state policy, including in the field of state control of safety in public road transport, urban electric, rail, sea and river transport. The problem of police-public interaction is emphasized, as many years of experience in law enforcement in democratic countries show that partnerships between the police and the population are one of the most important tools for road safety. It is therefore advisable to set up a special body to coordinate the activities of public authorities in the field of road safety. It is concluded that the state of securing the powers of state, executive, local self-government, mass media, public organizations in the field of road safety does not meet the requirements of time and timeliness of legislative initiatives in the field of road safety due to lack of clear legislative delineation and differentiation road safety. Despite the fact that a number of ministries in the field of management, which are in their charge, are directly related to road safety, their powers in this area, the Law of Ukraine "On Traffic" is not allocated separately.

**Key words:** subjects, administrative reforms, road safety, legislative framework, mechanism of ensuring road safety.

**Вступ.** Обов'язковою передумовою формування ефективної політики безпеки дорожнього руху є визначення кола учасників цього процесу [1]. Контроль у сфері безпеки дорожнього руху здійснюється надзвичайно широким колом суб'єктів. Безпосередньо чи опосередковано в ньому задіяна вся вертикаль державної влади (від глави держави до виконавчих органів на місцях). Однак, як одностайно стверджують учені та практики, незважаючи на значну кількість контролюючих структур, реальний стан забезпечення законності й дисципліни на вітчизняному автомобільному транспорті не відповідає потребам сьогодення.

Питання щодо визначення переліку основних суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху досліджували В.М. Бесчастний, Б.Ю. Бурбело, М.Ю. Веселов, Т.О. Гуржій, С.М. Гусаров, М.М. Долгополова, В.В. Доненко, Ю.С. Коллер, В.Й. Развадовський, Л.І. Сопільник, Ю.В. Фомін та інші науковці. Однак у зв'язку з реформуванням міністерств і відомств (ідеться, зокрема,

про реорганізацію Міністерства внутрішніх справ України – ліквідацію Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України та створення патрульної поліції, про зміни в Міністерстві інфраструктури України – ліквідацію Публічного акціонерного товариства «ДАК «Автомобільні дороги України»», децентралізацією влади та реформуванням місцевого самоврядування відбулися кардинальні зміни серед складу суб'єктів, які задіяні в організації дорожнього руху й забезпеченні його безпеки.

Механізм забезпечення безпеки дорожнього руху зумовлюється рівнем розвитку правової системи та економічної стабільності країни. Тобто державна політика в галузі безпеки дорожнього руху, як правило, має адміністративно-правовий характер і реалізується через законодавство, програмні акти та стратегічні концепції. Не менш важливу роль відіграють також суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху, від злагоджених дій яких залежать стан аварійності та рівень транспортно-обслуговування населення.

**Постановка завдання.** Метою статті є визначення переліку основних суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, а також окреслення основних напрямів удосконалення системи управління безпекою дорожнього руху.

**Результати дослідження.** На доцільності вдосконалення наявної системи управління безпекою дорожнього руху неодноразово наголошували правознавці, адже саме створення інституційно відокремленої системи органів безпеки дорожнього руху дасть змогу вирішити нагальні проблемні питання, що виникають у цій сфері.

Варто зазначити, що в адміністративно-правовій науці сьогодні немає єдиного погляду на дефініцію суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, наприклад, В.Й. Развадовський називає суб'єктом державного регулювання транспортної системи «організаційно відокремлену складову частину системи органів виконавчої влади (їх посадових і службових осіб), що має державно-владні, розпорядчі, організаційні повноваження» [1]. Л.І. Сопільник вважає, що системі суб'єктів управління у сфері безпеки дорожнього руху утворюють державні (регіональні, галузеві) та громадські (органи місцевого самоврядування, громадські організації) суб'єкти управління [2]. О.І. Стахов визначає орган забезпечення безпеки як «державний орган чи орган місцевого самоврядування, їх системні утворення та посадових осіб, які мають право (і водночас несуть обов'язок) видавати правові акти з встановлення та (або) забезпечення виконання загальнообов'язкових умов і вимог безпеки» [3]. М.А. Микитюк стверджує, що суб'єкт владних відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху – це державний орган, який наділений компетенцією застосування заходів державного впливу з метою забезпечення прав, свобод та законних інтересів громадян у сфері безпеки дорожнього руху [4].

Унаслідок аналізу наведених поглядів можна дійти висновку про те, що до суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху належать органи державної влади, органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, а також деякі недержавні організації. Суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху, реалізуючи свою компетенцію, широко використовують управлінські методи, форми й засоби.

Що стосується класифікації таких суб'єктів, то її необхідно здійснювати за різними критеріями. З огляду на безпосередні функції й завдання більшість суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху мають, як правило, публічно-владні повноваження. Саме суб'єкти публічно-владних повноважень у сфері безпеки дорожнього руху як офіційні інститути влади є основним провідником у забезпеченні безпеки дорожнього руху, безпосередньо відповідають за цей напрям діяльності, розробляють та впроваджують механізми її реалізації. Зазначена позиція є досить близькою до концепції розуміння суб'єктів державного управління у сфері дорожнього руху в широкому (державні органи, які мають повноваження у сфері управління безпекою дорожнього руху) та вузькому (суб'єкти державного управління, до повноважень яких належить безпосереднє забезпечення безпеки дорожнього руху) сенсах.

Суб'єкти публічного адміністрування в напрямі безпеки дорожнього руху – це сукупність органів та установ, які реалізують публічну владу шляхом виконання законів і підзаконних нормативно-правових актів, а також здійснення інших дій із метою задоволення публічних інтересів суспільства.

Суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху та її пропаганди, зокрема такими, що мають публічно-владні повноваження, є суб'єкти адміністративного права: Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України, центральні органи державної виконавчої влади, що мають повноваження у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, та їх територіальні підрозділи, місцеві державні адміністрації (їх управління й відділи), прокуратура України, суди загальної юрисдикції, органи місцевого самоврядування.

Органи державної виконавчої влади, які мають повноваження щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, поділяються на суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху із загальною та спеціальною компетенцією. До суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху із загальною компетенцією належать Кабінет Міністрів України, Міністерство внутрішніх справ України, Міністерство інфраструктури України, Міністерство оборони України, Міністерство охорони здоров'я України, Міністерство освіти і науки України.

До суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху зі спеціальною компетенцією належать Національна поліція України, Департамент патрульної поліції Національної поліції України, Департамент превентивної діяльності Національної поліції України, Державна служба України з безпеки на транспорті, Державне агентство автомобільних доріг України, Військова інспекція безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України Міністерства оборони України, органи виконавчої влади та місцевого самоврядування, засоби масової інформації, громадські об'єднання.

Проте варто наголосити на тому, що нині дії (рішення) суб'єктів у сфері безпеки дорожнього руху є неузгодженими. Спеціально створені координуючі структури або взагалі не виконують свої функції, або працюють украй нерегулярно (зазвичай їх діяльність активізується лише після резонансних автокатастроф, тобто тоді, коли запобігти наслідкам жакливної людської трагедії вже неможливо).

Т.О. Гуржій стверджує: «У країні сформувалася громіздка децентралізована система адміністрування сектором безпеки дорожнього руху, не здатна ані протистояти актуальним викликам сьогодення, ані тим більше забезпечити кардинальне зниження дорожньо-транспортної аварійності (травматизму) у довгостроковій перспективі» [5, с. 143].

Ми згодні з С.М. Гусаровим, який вважає, що склад суб'єктів державного управління у сфері дорожнього руху та забезпечення його безпеки в Законі України «Про дорожній рух» визначені достатньо загально, що не сприяє формуванню чіткої управлінської системи в цій сфері [6]. Зокрема, відповідно до Закону України «Про дорожній рух» [7] основні повноваження в напрямі забезпечення безпеки дорожнього руху покладено на Кабінет Міністрів України, спеціально уповноважені на це центральні органи виконавчої влади, органи виконавчої влади в Автономній Республіці Крим, місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування. Відповідно до ст. 52 Закону України «Про дорожній рух» до повноважень Міністерства внутрішніх справ України належить лише контроль у сфері дорожнього руху (участь у формуванні й реалізації в межах своїх повноважень державної політики щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, підготовка проектів законів та інших нормативно-правових актів, у тому числі правил, норм і стандартів, державних і регіональних програм щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та його учасників). Проте згідно з п. 11 ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію» до повноважень безпосередньо поліції належать регулювання дорожнього руху, здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками, а також перевірка правомірності експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі. Статтею 52-3 Закону України «Про Національну поліцію» серед інших функцій передбачене забезпечення безпеки дорожнього руху [8]. Як бачимо, повноваження Національної поліції України також є досить загальними.

Варто зазначити, що одним із головних органів у системі центральних органів виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті, є Міністерство інфраструктури України. Що стосується безпосередньо безпеки дорожнього руху, то до основних завдань цього міністерства належать затвердження порядку ведення обліку та аналізу причин аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті; затвердження порядку технічного розслідування цих подій; затвердження порядку щодо дотримання вимог безпеки перевезення пасажирів і вантажів на автомобільному транспорті. Однак, на жаль, ні Закон України «Про дорожній рух», ні Положення про Міністерство інфраструктури України не передбачають повноваження цього міністерства у сфері безпеки дорожнього руху.

Інші міністерства, центральні органи державної виконавчої влади та об'єднання в межах своєї компетенції забезпечують безпеку дорожнього руху, несуть відповідальність за виконання державних і галузевих програм у сфері дорожнього руху, видають нормативні акти про дорожній рух, що не суперечать законодавству про дорожній рух, сприяють підприємствам, установам та організаціям, які входять до їх складу, у здійсненні заходів, що спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху [8].

Майже кожний орган державного управління в окремій галузі має певну компетенцію щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Зокрема, такими суб'єктами є Міністерство освіти і науки України (у питаннях, що пов'язані з розробленням і затвердженням типових навчальних планів та програм із підготовки водіїв) та Міністерство охорони здоров'я України (у питаннях організації надання першої медичної допомоги постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах, створення Українського медичного центру безпеки дорожнього руху, розробленні методик та проведенні медичних оглядів кандидатів у водії, водіїв на стан сп'яніння тощо).

Вищевикладене дає підстави стверджувати, що системі державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні притаманні такі особливості:

– наявність єдиної мети – попередження, пропаганда та зниження тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод;

– численна кількість суб'єктів державного управління в цій сфері;

– різноманітність об'єктів управління та їх загальний зв'язок із єдиним об'єктом адміністративно-правової охорони – безпекою дорожнього руху;

– відкритість підсистеми управління сферою безпеки дорожнього руху, тобто її нерозривний зв'язок із діяльністю всіх державних органів та загалом із системою державного управління.

Варто зазначити, що до суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, які не мають публічно-владних повноважень, належать безпосередньо учасники дорожнього руху, власники транспортних засобів, органи місцевого самоврядування, Національна поліція України, підприємства (зокрема, виробники транспортних засобів, підприємства з технічного обслуговування, підприємства, які здійснюють проектування, виготовлення, обладнання, експлуатацію, обслуговування чи ремонт автомобільних доріг, підприємства, що надають послуги з перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, паркування, евакуації транспортних засобів), навчальні заклади з підготовки водіїв, медичні установи, страхові організації. В окрему групу необхідно виділити громадські організації із захисту прав водіїв та власників транспортних засобів, пропаганди безпеки дорожнього руху та сприяння організації перевезень (наприклад, Міжнародну спілку автомобільного транспорту, Всеукраїнську спілку автомобілістів, Асоціацію міжнародних автомобільних перевізників України, Український автомобільний альянс, Українську раду автомобілістів, Дорожній контроль, Юних інспекторів руху, Асоціацію безпеки дорожнього руху, Товариство учасників руху тощо) [9].

**Висновки.** Таким чином, сьогодні стан закріплення повноважень органів державної виконавчої влади, місцевого самоврядування, засобів масової інформації, громадських організацій у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху не відповідає вимогам часу та своєчасності законодавчих ініціатив у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Основна проблема – відсутність чіткого законодавчого розмежування та спеціалізації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Адже, незважаючи на те, що низка міністерств за сферою управління, що перебуває в їх віданні, мають безпосереднє відношення до безпеки дорожнього руху, їхні повноваження в цьому напрямі Закон України «Про дорожній рух» окремо не виділяє. Не менш актуальною є проблема взаємодії поліції та громадськості, адже багаторічний світовий досвід правоохоронної діяльності в демократичних країнах свідчить про те, що одним із найважливіших інструментів забезпечення безпеки дорожнього руху є партнерські відносини між поліцією та населенням. Саме тому вважаємо за доцільне нині створити спеціальний орган із координації діяльності органів державної влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Це своєю чергою сприятиме комплексному вирішенню проблем в аналізованій сфері. Актуальність цієї пропозиції полягає також у тому, що оновлене законодавство передбачає суттєві зміни в безпосередній організації забезпечення безпеки дорожнього руху.

#### Список використаних джерел:

1. Развадовський В.І. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання) : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07 ; Харківський ун-т внутр. справ. Харків, 2004. 508 с.

2. Сопільник Л.І. Теорія та практика адміністративно-правового регулювання організації безпеки дорожнього руху в Україні : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07 ; Харківський ун-т внутр. справ. Харків, 2012. 422 с.

3. Стахов А.И. Органы обеспечения безопасности как субъекты административного права. *Вестник Московского университета МВД России*. 2007. № 2. С. 40–43.

4. Микитюк М.А. Владні повноваження Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України: проблеми теорії та практики реалізації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Львів, 2008. 20 с.

5. Гуржій Т.О. Політика безпеки дорожнього руху: організаційно-правові проблеми та перспективи цілепокладання. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки»*. 2014. № 6-1. Т. 2. С. 141–144. URL: [http://www.lj.kherson.ua/2014/pravo06/part\\_2/31.pdf](http://www.lj.kherson.ua/2014/pravo06/part_2/31.pdf) (дата звернення 05.01.2019).

6. Гусаров С.М. Роль і вплив державних органів на безпеку дорожнього руху в Україні. *Європейські перспективи*. 2017. № 1. С. 54–63. URL: [http://evro-perspektyvy.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/2017/06/EvroPerspektive\\_2017\\_1.pdf](http://evro-perspektyvy.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/2017/06/EvroPerspektive_2017_1.pdf) (дата звернення 05.01.2019).

7. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення 02.01.2019).

8. Про Національну поліцію : Закон України від 2 липня 2015 р. № 580-VIII / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 40–41. Ст. 379. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/580-19> (дата звернення 09.01.2019).

9. Сопільник Л.І. До питання про адміністративно-правовий статус суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху. URL: <http://www.pravoznavec.com.ua/period/article/45345/%cb> (дата звернення 09.01.2019).

УДК 343.983(477)

DOI <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2019.2-2.7>

ЄВДОКІМЕНКО С.В.

#### ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ РИНКУ ФІНАНСОВИХ ПОСЛУГ І ФІНАНСОВА БЕЗПЕКА В УКРАЇНІ

У статті розглянуто низку питань із зміцнення фінансової безпеки України шляхом забезпечення умов для зростання ринку фінансових послуг, що веде до збільшення фінансових ресурсів держави. Наголошено, що для суттєвого зростання економіки потрібні попит на товари та послуги, платоспроможні споживачі, наявність матеріальних і трудових ресурсів, що в загальному розумінні і є ринком, який має також розвиватись. Обсяги внутрішнього ринку визначаються платоспроможністю резидентів. Сама поява та збільшення показників загроз бізнесу, пов'язаних із військовими і терористичними діями, є реакцією фінансового ринку України на події останніх двох років. Високі значення показників роблять ці загрози суттєвими і вимагають врахування під час проведення оцінки стану фінансової безпеки учасників фінансового ринку. Визначено необхідність збереження спрямованості на створення дієвої системи захисту прав споживачів фінансових послуг, усунення прогалин і неузгодженостей у чинній системі правового забезпечення захисту прав споживачів, а також встановлення повноваження державних органів щодо захисту прав споживачів фінансових послуг, запровадження однакових правил для банків і небанківських установ, зокрема однакових умов для рекламних послуг, розкриття інформації та однакову відповідальність за порушення прав споживачів. З'ясовано, що процес удосконалення правового захисту прав споживачів на сучасному рівні економічного розвитку в Україні значною мірою пов'язані з виконанням плану заходів із реалізації Концепції державної політики у сфері захисту прав споживачів на період до 2020 р. Доведено, що забезпечення зростання ринку фінансових послуг можливо завдяки: по-перше, розвитку державного регулювання ринку небанківських фінансових послуг; по-друге, удосконаленню захисту прав споживачів

© ЄВДОКІМЕНКО С.В. – доктор юридичних наук, кафедра фінансів, обліку і аудиту (Харківський економіко-правовий університет)