

of the population with cultural services for the future, establishment of norms of quantity and quality of state-guaranteed cultural services, administrative-legal status of subjects of providing cultural services, permit and registration requirements for procedures for providing the population with cultural services. Problems of imperfection of legal regulation of rendering of cultural services to the population are investigated.

The characteristic features of the system of legal regulation in the field of cultural services have been clarified.

It has been concluded that the legal regulation in the field of providing cultural services to the population, in particular, differences in legislation, lack of proper legislation in some areas of cultural space does not provide adequate conditions for cultural prosperity or real support for its development due to insufficient implementation of norms. guaranteed by legislation in the field of culture.

**Keywords:** culture, art, service, cultural service, public service, normative legal acts.

УДК 342.951

DOI 10.31733/2078-3566-2021-1-138-143



**Ростислав  
МОЛЧАНОВ**<sup>©</sup>  
кандидат юридичних  
наук, доцент

**Максим  
ШЕВЯКОВ**<sup>©</sup>  
викладач



*(Дніпропетровський державний  
університет внутрішніх справ)*

## ОСОБЛИВОСТІ ПРИТЯГНЕННЯ ВОДІЇВ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА СТ. 124 КУпАП У КОНТЕКСТІ ПОШКОДЖЕННЯ СКЛАДОВОЇ ОБ'ЄКТІВ ДОРОЖНЬОГО СЕРВІСУ: ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ

Динамічний розвиток суспільних відносин, зокрема на транспорті, вимагає негайних та вчасних нормативно-правових удосконалень. Це необхідно перш за все для недопущення порушення правоохоронними органами Конституції та законів України в процесі правозастосовної діяльності. Досить часто судді через нормативну неврегульованість аспектів суспільних відносин застосовують наявні в законодавчій базі норми права, які за певних безпрецедентних обставин справи не підлягають застосуванню, хоча є, на перший погляд, правильними. Наявні прогалини в нормативно-правових актах порушують основоположні принципи відповідальності винуватих осіб, зокрема перестав діяти принцип «невідворотності покарання», що є началом формування в суспільстві нігілістичних настроїв, стереотипів аномії.

У цій роботі розглянуто факти недотримання судами завдання провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, головним із яких є недотримання вирішення справи чітко відповідно до закону, а також шляхи вирішення цієї проблеми. Проаналізувавши ситуації щодо відриву (пошкодження) заправного пістолета на автозаправній станції водіями транспортних засобів через життєві фактори (неуважність, квапливість та ін.), ми виявили вади в правозастосовній діяльності поліцейських, які на місці пригоди кваліфікують дії винуватця як дорожньо-транспортну пригоду. Після процесуального оформлення цього делікту матеріали адміністративної справи, за підвідомчістю, направляються на розгляд до суду першої інстанції, де судді, неправильно оперуючи правилами чинного законодавства, помилково застосовують норми матеріального права та порушують процесуальну норму. Наслідком цього є порушення основоположного принципу «верховенства права», положення якого закріплені в ст. 8 Конституції України.

**Ключові слова:** об'єкти дорожнього сервісу, автозаправна станція, транспортний засіб, водій, постанова суду.

© Молчанов Р. Ю., 2021

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-1751-9832>

[appad404@gmail.com](mailto:appad404@gmail.com)

© Шевяков М. О., 2021

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-6443-9544>

[mshevyakov1212@gmail.com](mailto:mshevyakov1212@gmail.com)

**Постановка проблеми.** Сьогодні в Єдиному державному реєстрі судових рішень (далі – Реєстр) знаходимо чимало постанов суддів першої інстанції у справах про адміністративні правопорушення на транспорті. Проте увагу привертають ті нормативно неврегульовані випадки, коли водії транспортних засобів через неухважність під час безпосереднього керування пошкоджують майно, а саме елементи об'єктів дорожнього сервісу.

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про автомобільні дороги» (далі – Закон) об'єктами дорожнього сервісу є спеціально облаштовані місця для зупинки маршрутних транспортних засобів, майданчики для стоянки транспортних засобів, майданчики відпочинку, видові майданчики, автозаправні станції, пункти технічного обслуговування, мотелі, готелі, кемпінги, торговельні пункти (у тому числі архітектурні форми), автозаправні комплекси, складські комплекси, пункти медичної та технічно-евакуаційної допомоги, пункти миття транспортних засобів, пункти приймання їжі та питної води, автопавільйони, а також інші об'єкти, на яких здійснюється обслуговування учасників дорожнього руху та які розміщуються на землях дорожнього господарства або потребують їх використання для заїзду та виїзду на автомобільну дорогу [1]. У наявному переліку об'єктів нас цікавлять саме автозаправні станції (далі – АЗС), на яких учасники дорожнього руху, у нашому випадку водії, через неухважність нерідко пошкоджують майно таких станцій.

**Метою** статті є заповнення наявних прогалин у нормативно-правових актах, які регулюють суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що дасть можливість не допустити порушення основоположних конституційних принципів у правозастосовній діяльності органів та підрозділів Національної поліції України.

**Виклад основного матеріалу.** Досить сталою практикою встановлено, що в разі відривання водіями під час керування транспортними засобами заправного пістолета й муфти на автозаправній станції уповноважені працівники поліції складають протокол про адміністративне правопорушення за адміністративно-правовою кваліфікацією ст. 124 КУпАП. Під час складання цього акта процесуальної дії про адміністративне правопорушення працівники поліції часто порушують неписаний принцип «правомірної адміністративної поведінки». Ця норма-ідея означає, що під час складання протоколу у справі про адміністративне правопорушення поліцейський як суб'єкт владних повноважень зобов'язаний дотримуватись положень КУпАП як основного закону у своїй адміністративно-юрисдикційній діяльності щодо притягнення особи до відповідальності. Принцип «правомірної адміністративної поведінки» застосовується не тільки до органів, посадових осіб, уповноважених складати протоколи за фактами вчинення адміністративних правопорушень та розглядати віднесені до їх компетенції справи. Указана керівна норма-ідея застосовується також до інших категорій учасників справ про адміністративні правопорушення, а саме: до особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, до потерпілого та до допоміжних учасників процесу – захисників, свідків, експертів, перекладачів. Такі учасники теж неодмінно повинні дотримуватись положень КУпАП.

Відомо, що відповідно до ч. 1 ст. 256 КУпАП у протоколі про адміністративне правопорушення обов'язково повинен зазначатися нормативно-правовий акт (далі – НПА), який передбачає відповідальність за це правопорушення. Безсумнівно, працівники поліції вказують НПА, норми якого були порушені та на підставі якого особа притягується до адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП «Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна» [2]. Тобто особа повинна порушити Правила дорожнього руху, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. Сама по собі диспозиція цієї статті сформульована правильно, проте потребує невеликих уточнень, які ми зазначимо у висновках.

Для проведення аналізу прогалин в НПА, які регулюють суспільні відносини в інституції забезпечення безпеки дорожнього руху, розглянемо вибрані з Реєстру судові рішення.

20 липня 2020 року суддя Ленінського районного суду м. Миколаїв Кирильчук О. І., розглянувши матеріали у справі про адміністративні правопорушення, установив: відповідно до протоколу про адміністративне правопорушення серії БД № 289551 від 24.04.2020, водій ОСОБА\_2 24.04.2020 року о 23 год 20 хв в м. Миколаїв, Інгульський р-н, вул. Космонавтів, 65-а, керуючи транспортним засобом марки «VOLKSWAGEN PASSAT 1/9TDI», державний номерний знак НОМЕР\_1 іноземної реєстрації, був неухважний, не слідкував за обстановкою перед початком руху, не переконався, що це буде безпечно, у результаті чого пошкодив заправний пістолет АЗС «АМІС». Унаслідок ДТП отримано механічні пошкодження заправної колонки, а саме пістолета. Таким чином, своїми діями водій ОСОБА\_2 порушив пп. 2.3 «б», 10.1 Правил дорожнього руху, за що передбачена відповідальність за ст. 124 КУпАП.

Установлено, що в цій дорожній ситуації водій ОСОБА\_2 не дотримався вимог пп. 2.3 «б», 10.1 Правил дорожнього руху, був неухважний, не слідкував за обстановкою перед початком руху, не переконався, що це буде безпечно, у результаті чого пошкодив заправний пістолет АЗС «АМІС», а його дії кваліфіковані правильно за ст. 124 КУпАП – порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів.

Керуючись ст.ст. 40-1, 221, 278, 283, 284 Кодексу України про адміністративні правопорушення, суддя постановив: ОСОБА\_2 визнати винним у вчиненні адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, та накласти на нього адміністративне стягнення у виді штрафу в розмірі 340 (триста сорок) гривень 00 копійок у дохід держави [3].

01 липня 2020 року суддя Саксаганського районного суду м. Кривий Ріг Дніпропетровської обл. Прасолов В. М., розглянувши матеріали про притягнення до адміністративної відповідальності, установив: 19.06.2020 о 20:10 по вул. Волгоградській, 15, у м. Кривий Ріг, на території АЗС «ОККО», водій ОСОБА\_2, керуючи транспортним засобом «RENAULT Dokker» із державним реєстраційним номером НОМЕР\_1, був неухважним, не стежив за дорожньою обстановкою, відповідно не реагував на її зміну, перед початком руху не переконався, що це буде безпечним і не створить небезпеку та перешкод іншим учасникам руху, та допустив відрив заправного пістолета, що був установлений у бак автомобіля. Унаслідок ДТП транспортний засіб та заправний пістолет отримали механічні пошкодження, чим завдано матеріальні збитки власникам; постраждали відсутні. Своїми діями ОСОБА\_2 порушив пп. 2.3 «б», 10.1 Правил дорожнього руху. Винність ОСОБА\_2 підтверджується дослідженими в судовому засіданні доказами. Так, згідно зі схемою місця ДТП, унаслідок ДТП в автомобіля «RENAULT Dokker» із державним реєстраційним номером НОМЕР\_1 та майна АЗС «ОККО» – заправного пістолета, були виявлені зовнішні пошкодження.

Вислухавши ОСОБА\_2, дослідивши матеріали справи, суддя встановив, що ОСОБА\_2 порушив вимоги пп. 2.3 «б», 10.1 Правил дорожнього руху, що призвело до пошкодження транспортного засобу та майна АЗС «ОККО», а тому в його діях міститься склад адміністративного правопорушення, що передбачене ст. 124 КУпАП.

Керуючись ст. ст. 33-35, 124, 268, 283, 284 КУпАП, суддя постановив: накласти на ОСОБА\_2 адміністративне стягнення за вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, у вигляді штрафу на суму 340 грн 00 коп. у дохід держави [4].

У наведених двох справах судді посилаються на норми, які не регламентують пошкодження об'єктів дорожнього сервісу, а саме заправних пістолетів, а також неправильно тлумачать законодавство про дорожній рух. У зазначених провадженнях судді посилаються на пп. 2.3 «б» та 10.1 Правил дорожнього руху, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 (далі – Правила). Проаналізуємо положення цих правових норм.

Відповідно до п. 2.3 «б», для забезпечення безпеки дорожнього руху водій зобов'язаний бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну, слідкувати за правильністю розміщення та кріплення вантажу, технічним станом транспортного засобу й не відволікатися від управління цим засобом на дорозі. Звертаємо увагу, що ця норма пов'язана з початком руху транспортних засобів на автомобільних дорогах загального користування. Нагадаємо, що відповідно до ст. 9 Закону об'єкти дорожнього сервісу, у тому числі автозаправні станції та комплекси, до автомобільних доріг загального користування не належать, крім випадків, коли замовником їх будівництва чи розміщення в межах смуги відведення автомобільних доріг загального користування є власник чи орган управління цих автомобільних доріг загального користування [5]. Однак цей виняток на практиці не діє, і тому об'єкти дорожнього сервісу не є складовими автомобільної дороги загального користування. Тому чинними Правилами пошкодження об'єктів дорожнього сервісу учасниками дорожнього руху не регламентовано.

У вказаних рішеннях суд неправильно застосовує норми матеріальної дії Правил та порушує основоположні положення ст. 245 КУпАП, тобто суд не вирішив справу чітко відповідно до закону, а саме Закону та Правил.

17.01.2019 суддя Автозаводського районного суду м. Кременчук Полтавської обл. ОСОБА\_1, розглянувши адміністративний матеріал, який надійшов від Батальйону патрульної поліції в м. Кременчук Управління патрульної поліції в Полтавській області Департаменту патрульної поліції щодо ОСОБА\_2, ІНФОРМАЦІЯ\_1, що працює в ТОВ «АТБ-Маркет» адміністратором, проживає за адресою: ІНФОРМАЦІЯ\_2, до адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП України, установив: у протоколі про адміністративне правопорушення зазначено, що 25.12.2018 о 15 год 20 хв у м. Кременчук по вул. Небесної Сотні, 1 «а», водій ОСОБА\_2, керуючи автомобілем НОМЕР\_1, перед початком руху не переконався, що це буде безпечно, відірвав пістолет і розірвав муфту на АЗС

«ОККО»). Унаслідок чого АЗС «ОККО» було завдано матеріальної шкоди.

Суддя, вислухавши особу ОСОБА\_2, яка притягається до адміністративної відповідальності, дослідивши матеріали справи, дійшов таких висновків: диспозицією ст. 124 КУпАП передбачена адміністративна відповідальність за порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.

У п. 1.10 Правил дорожнього руху України зазначено, що дорожньо-транспортна пригода (далі – ДТП) – це подія, що сталася під час руху транспортного засобу, унаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки.

Таким чином, умовою настання відповідальності за ст. 124 КУпАП є «пошкодження транспортних засобів», тобто порушення повинно мати обов'язкову складову у вигляді механічних пошкоджень на транспортному засобі (предметі дорожньо-транспортної пригоди).

Суд вважає, що особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, ОСОБА\_2 не міг порушити вимоги п. 10.1 ПДР України, у якому зазначено, що перед початком руху, перестроюванням та будь-якою зміною напрямку руху водій повинен переконатися, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху.

Згідно з п. 1.10 ПДР «учасник дорожнього руху – особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин та ін.».

Аналізуючи вищевказані норми права, суд доходить висновку, що якщо в результаті неухважних дій водія не створена небезпека іншим учасникам руху, то про порушення п. 10.1 ПДР України не може бути й мови, оскільки АЗС, а саме заправний пістолет, не є учасником дорожнього руху, більше того, відповідно до п. 2.1 Типової інструкції для посадки оператора заправних станцій 3-го розряду, оператор заправляє паливними та мастильними матеріалами – бензином, гасом, маслом, газом тощо – автомобілі, мототранспорт, трактори, літальні апарати, судна та інші транспортні засоби за допомогою механічних і напівавтоматичних засобів заправки, тобто з урахуванням вищевказаної Інструкції, саме на оператора покладений обов'язок заправляти бензином автомобілі за допомогою механічних і напівавтоматичних засобів заправки, до яких належить заправний пістолет, який був установлений у бак автомобіля «FORD MONDEO».

З урахуванням вищевикладеного, оскільки, як убачається в матеріалах справи, від дій ОСОБА\_2 ніяких наслідків не настало, суд вважає за необхідне закрити провадження у справі про притягнення ОСОБА\_2 до адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП у зв'язку з відсутністю складу адміністративного правопорушення, тому що заправна станція не є учасником руху, і пошкодження заправного пістолета не утворює склад адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КпАП України.

Керуючись ст.ст. 124, 245, 247, 280, ч. 1 п. 1 ст. 284 КУпАП України, суд постановив: провадження у справі про притягнення ОСОБА\_2 за ст. 124 КУпАП закрити у зв'язку з відсутністю складу адміністративного правопорушення [5].

В останньому рішенні ми не можемо погодитися із суддею лише в одному аспекті: матеріальні збитки все ж таки завдані (відрив заправного пістолета й розірвання муфти на АЗС «ОККО»). Судді в перелічених рішеннях також згадують про п. 10.1 Правил, де зазначено, що перед початком руху, перестроюванням та будь-якою зміною напрямку руху водій повинен переконатися, що це буде безпечно й не створить перешкод або небезпеки іншим учасниками руху. У перших двох провадженнях судді неправильно використали цю норму, тому що вона не підлягала застосуванню, ураховуючи обставини справи, не врегульовані законодавством. Суд в останньому провадженні у справі про адміністративне правопорушення правильно зауважив, що в цій ситуації водій ОСОБА\_2 ніяк не міг створити перешкод або загрози іншим учасникам дорожнього руху, а також що АЗС, заправний пістолет та оператор АЗС не є учасниками дорожнього руху. Тому повністю з цим погоджуємося. Також не підлягає запереченням те, що суддя закриття справи у зв'язку з відсутністю складу адміністративного правопорушення за ст. 124 КУпАП. Безсумнівно, таке рішення є правильним, але водій ОСОБА\_2 все ж таки, хоча й формально, є винним, бо він завдав матеріальних збитків АЗС, є спеціальним суб'єктом адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП. Однак у Правилах відсутня норма, яка регламентує суспільні відносини за пошкодження об'єктів дорожнього сервісу. Природно, що якщо немає норми, то буде відсутня об'єктивна сторона адміністративного правопорушення. У цій ситуації порушується принцип «невідворотності покарання», оскільки водій учинив суспільно шкідливе діяння, майно власників АЗС пошкоджено, наявні матеріальні збитки, настали негативні наслідки, але через прогалини в законі правопорушник до адміністративної відповідальності не буде притягнутий [5].

**Висновки.** Отже, здійснивши аналіз судових рішень про притягнення учасників до-

рожного руху, а саме водіїв, до адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП щодо пошкодження ними елемента об'єктів дорожнього сервісу, який не регламентується Законом України «Про дорожній рух» та Правилами дорожнього руху, забезпечуючи своєчасне заповнення прогалін у нормативно-правових актах, що регулюють суспільні відносини у сфері безпеки на транспорті, із метою подальшого недопущення порушення правоохоронними органами Конституції та законів України в процесі правозастосовної діяльності, для повної реалізації принципів «верховенства права», «невідворотності покарання», пропонуємо внести такі зміни до Закону України «Про дорожній рух» та Правил дорожнього руху:

1) доповнити назву ст. 124 КУпАП словосполученням «у тому числі об'єктів дорожнього сервісу», після чого диспозиція повинна містити такий текст: «Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, у тому числі об'єктів дорожнього сервісу»;

2) доповнити диспозицію ст. 124 КУпАП словосполученням «у тому числі об'єктів дорожнього сервісу», після чого диспозиція повинна містити такий текст: «Порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, у тому числі об'єктів дорожнього сервісу»;

3) додати абз. 12 до ч. 2 ст. 16 Закону України «Про дорожній рух» з таким текстом: «не пошкоджувати об'єкти дорожнього сервісу, а в разі пошкодження таких – відшкодовувати завдані збитки в порядку, установленому цивільним законодавством»;

4) доповнити п. 10.1 Закону України «Про дорожній рух» словами «майну чи об'єктам дорожнього сервісу», після чого диспозиція пункту повинна містити такий текст: «Перед початком руху, перестроюванням чи будь-якою зміною напрямку руху водій повинен переконатися, що це буде безпечним та не створить перешкод чи небезпеки іншим учасникам дорожнього руху, майну чи об'єктам дорожнього сервісу»;

5) додати до п. 2.3 Правил дорожнього руху підпункт «ж» з таким текстом: «не вчиняти дій, унаслідок яких можуть бути пошкоджені об'єкти дорожнього сервісу».

#### Список використаних джерел

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення: чинне законодавство із змінами та доповнення на 17 вересня 2020 року: офіц. текст. Київ : Алерта, 2020. 322 с.
2. Про автомобільні дороги : Закон України від 08.09.2005 № 2862-IV. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>.
3. Про дорожній рух : Закон України від 28.01.93 № 2953-XII. Відомості Верховної Ради України. 1993. № 31. Ст. 339.
4. Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 13.01.2020).
5. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/>.

Надійшла до редакції 22.02.2021

#### References

1. Kodeks Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia [Code of Ukraine on Administrative Offenses] : chynne zakonodavstvo iz zminamy ta dopov. na 17 veresnia 2020 roku: ofits. tekst. Kyiv: Alerta, 2020. 322 s. [in Ukr.]
2. Pro avtomobilni dorohy [On highways]: Zakon Ukrainy vid 08.09.2005 № 2862-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>. [in Ukr.]
3. Pro dorozhnii rukh [On traffic] : Zakon Ukrainy vid 28.01.93 № 2953-XII. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy. 1993. № 31. St. 339. [in Ukr.]
4. Pravyly dorozhnoho rukhu [Traffic rules] : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>. [in Ukr.]
5. Yedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen [Unified state register of court decisions]. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/>. [in Ukr.].

#### SUMMARY

**Rostyslav Yu. Molchanov, Maksym O. Shevyakov. Features of bringing drivers to administrative responsibility under art. 124 of the Code of Ukraine of Administrative offences in the context of damage of a component of road service objects: problems and solutions.** The dynamic development of social relationships, in particular on transport, requires immediate and timely regulatory and legal improvements. First of all, it is necessary to prevent violation of the Constitution by law enforcement agencies and

laws of Ukraine in the process of law enforcement. Very often the representatives of Themis, due to the normative unregulated aspects of public relations, apply the existing legal norms of the law, which in certain unprecedented circumstances of the case are not applicable, although they are, at first glance, true. Existing gaps in regulations violate the fundamental principles of responsibility of the perpetrators in particular, the principle of "inevitability of punishment", which is the beginning of the formation in society of nihilistic sentiments, stereotypes of anomie. In this work, we will consider the facts of non-compliance by courts with the task of proceedings in cases of administrative offenses in the field of road safety the central of which is non-compliance with the resolution of the case in strict accordance with the law, and also the ways to resolve this issue. Making detailed analysis of situations regarding breakaway (damage) of the refueling pistol at the gas station by drivers of vehicles due to the vital factors (inattention, haste, etc.) we find out the defects in law enforcement activities of police officers who at the scene of the accident qualify the actions of the perpetrator as a traffic accident. After the procedural registration of this delict, the materials of the administrative case, according to the jurisdiction, are sent for consideration to the court of first instance, where judges incorrectly operate the rules of applicable law, erroneously apply substantive law and violate procedural rules. The consequence of this is a violation of the fundamental principle of "rule of law", the provisions of which are enshrined in in Art. 8 of the Constitution of Ukraine.

**Keywords:** road service objects; gas station, vehicle, driver, judgement.

УДК 342.95

DOI 10.31733/2078-3566-2021-1-143-147



**Roman M. OPATSKY**<sup>©</sup>  
Ph.D in law, associate professor  
(Dnipropetrovsk State University of Internal Affairs)

## IDENTIFYING PRIORITIES IN THE FORMULATION AND IMPLEMENTATION OF A NATIONAL DOCTRINE OF JUVENILE POLICY IN UKRAINE

### АНОТАЦІЯ

**Опацький Р. М. Визначення пріоритетів у формуванні та реалізації національної доктрини неповнолітньої політики в Україні.** Визначено основні чинники, що актуалізують необхідність адміністративно-правових досліджень щодо формування та реалізації національної доктрини ювенальної політики в Україні. Підтримується позиція, що суть дослідження концептуальних засад ювенальної політики, як форми специфічного зовнішнього впливу держави, уповноважених органів на відповідні суспільні відносини, полягає у встановленні волі держави та захисті особистих інтересів діти.

Наголошується на необхідності розробки та реалізації національної доктрини ювенальної політики без досі активного втручання світової спільноти, послужить наріжним каменем виховання молодого покоління українців, яке зможе передати велич України. Зазначена позиція аргументується, зокрема, тим, що як соціально-демографічна група суспільства неповнолітні характеризуються не лише віком, але й місцем, яке вони займають у соціальній структурі суспільства, особливостями соціального становлення та розвитку.

Виокремлено невід'ємні складові доктрини у формуванні та реалізації національної доктрини ювенальної політики в Україні, до яких належать: економічний, соціальний та політичний аспекти.

Зазначається, що реалізація національної доктрини ювенальної політики неможлива без розробки ефективного законодавства щодо захисту прав дітей, ювенальної юстиції, задоволення вимог поточної ситуації в країні, перспектив демократичного суспільства та врахування великого досвіду таких законодавство в розвинених країнах.

Акцент робиться на необхідності зосередити соціальні інститути, органи влади на активному діалозі з підростаючим поколінням, громадськими молодіжними рухами, дитячими та молодіжними організаціями, залучаючи сім'ю та молодь, як повноправних партнерів до постановки та вирішення поточних соціально-економічних та політичних проблем.

**Ключові слова:** концептуальні засади, доктрина, дитина, державна ювенальна політика..

© Opatsky R. M., 2021

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-8658-8153>

opatsky@i.ua