

## РОЗДІЛ 2

### КОНСТИТУЦІЙНІСТЬ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ

Трансформація сучасного українського суспільства викликає зміну найбільш важливих соціальних відносин, у тому числі й відносин між державою та суспільством, активне формування нової структури соціального простору. Це спричиняє необхідність модернізації державних інституцій, відмови від попередніх і впровадження нової моделі організації взаємодії громадян з органами влади.

Публічне адміністрування не може існувати поза політичним контекстом. Саме цей контекст робить його публічним, відмінним від приватного або ділового (бізнес) адміністрування.

Як діяльність уряду публічне адміністрування є сукупністю дій чиновників, що здійснюються з метою забезпечення повсякденної життєдіяльності громадян держави. Як професія, публічне адміністрування має розвинуті цінності та етичні стандарти. Як діяльність, воно лише відображає культурні норми, потреби та владні реалії певного суспільства. Як фаза у циклі публічної політики публічне адміністрування є стадією, етапом в процесі розроблення і реалізації публічної політики, який ніколи не закінчується. Всі рішення приймаються і реалізуються за допомогою бюрократії тими, хто контролює політичну владу. Отже, публічна політика і публічне адміністрування є двома сторонами однієї медалі, які не можуть бути відділені через неможливість окремого існування. Одна приймає рішення, інша – його виконує. Розробка публічної політики є безперервний процесом, що не може завершитись її реалізацією, оскільки завжди існує необхідність покращення. Публічне адміністрування пов'язане зі здійсненням публічних інтересів, що використовуються політичними діячами у передвиборчих програмах.

Публічне адміністрування є колективним виконанням того, що не може бути добре виконане індивідуально. Це є розумінням А.Лінкольна, який говорив, що "легітимна мета уряду ... робити для людей те, в чому вони мають потребу, але не можуть зробити через брак їх окремої та індивідуальної компетенції". Так публічне адміністрування є ретельно обміркованим проявом духу суспільства.

Публічне адміністрування створюється і обмежується правовими інструментами, тому передбачає здійснення однієї з найстаріших функцій

уряду – правового регулювання. Публічне адміністрування невід'ємно пов'язане із виконанням законів і не може існувати без законодавчої бази. Жоден державний службовець не може чинити будь-які дії, не передбачені законодавчими або нормативно-правовими актами.

Відповідно до такого розуміння, в роботі секції перевага надається приділенню значної уваги досягненню результатів і персональній відповідальності керівників; присутністю сильної інтенції відмови від класичної бюрократії, орієнтація на створення більш гнучких організацій; чіткому і ясному визначенню організаційних і персональних цілей, установлення вимірювальних індикаторів якості й ефективності діяльності; орієнтації на використання деяких ринкових методів у діяльності органів влади, публічних організацій у цілому; наявності тенденції до зменшення ступеня і сфери впливу органів влади через приватизацію, широке використання зовнішніх підрядників і субпідрядників, проведення тендерів тощо.

УДК 656.11(075.8) (043.2)

**Веселов М.Ю.**,  
к.ю.н., с.н.с., доцент,  
начальник кафедри ОСДП ДАІ  
**Сарасв Є.І.**,  
здобувач кафедри ОСДП ДАІ,  
Донецький юридичний інститут МВС України, м. Донецьк

### ПРАВОВИЙ ВИМІР ДЕФІНІЦІЇ "ДОРОЖНІЙ РУХ"

Дорожній рух безумовно є частиною як процесу життєдіяльності окремою людини, так і державного управління всієї країни. Але, як це не парадоксально сучасне українське законодавство, дотепер, не надає визначення поняття "дорожній рух", хоча містить про це окремий закон. Тому необхідно розглянути існуючі думки вчених щодо визначення цього поняття та сформулювати відповідні пропозиції до законодавства.

У спеціальній літературі поняттю дорожнього руху, приділяється велика увага, хоча це питання і залишається предметом диспутів представників різних галузей науки. Термін "дорожній рух" було введено у міжнародну практику Конвенцією ООН "Про дорожній рух", прийнятою у 1968 році на Всесвітній конференції з дорожнього руху, що проходила у Відні [1]. У Конвенції не подано визначення поняття "дорожній

рух", але в ній зазначено його складові: "дорога – вся смуга відводу вулиці та дороги, що відкрита для руху", "транспортний засіб", "водії" [2, с. 28]. У СРСР термін "дорожній рух" отримав визнання з 1971 року, після того, як за пропозицією ДАІ був схвалений комітетом науково-технічної термінології Академії наук СРСР. До цього уживалися різні позначення: "рух по вулицях міст, населених пунктів і автомобільним дорогам", "рух в містах, інших населених пунктах і на автомобільних дорогах", "вуличний рух" тощо [3, с. 9].

Найпростішу дефініцію поняття "дорожній рух" використовує В.І. Жулев, який визначає його як "рух наземних механічних транспортних засобів (далі – ТЗ) по автомагістралях" [2, с. 21]. Г.І. Клінковштейн під "дорожнім рухом" розуміє існуючу на дорогах складну динамічну систему, яка представляє сукупність руху пішоходів та різних типів механічних, немеханічних ТЗ [4, с. 8]. У наведених вище дефініціях дорожнього руху акцентовано увагу на механічній інтерпретації цього процесу. В.В. Лук'янов визначає "дорожній рух" як процес руху ТЗ по дорогах, де дії водія та пішохода визначаються спеціальними правилами [5, с. 4]; Р.І. Денисов – як сукупність суспільних відносин, які виникають у зв'язку із необхідністю здійснення транспортування пасажирів та вантажів і підготовки до цього процесу [6, с. 34]; В.О. Домашенко – як нормативно врегульований процес пересування по дорогах ТЗ і пішоходів [7, с. 13]; М.Ю. Веселов – як сухопутне наземне переміщення людей, предметів, засобів і продуктів їхньої праці, що ґрунтується на використанні можливостей технічного комплексу "ТЗ – вулично-дорожня мережа" [8, с. 114]. Як бачимо, вже у зазначених вище дефініціях наявна вказівка на правове регулювання дій учасників дорожнього руху. Тлумачний словник надає таке визначення поняттю "дорожній рух" – це процес руху по дорогах ТЗ та учасників дорожнього руху, сукупність суспільних відносин, що виникають у процесі переміщення людей і вантажів за допомогою ТЗ або без таких у межах дороги [9].

У наведених визначеннях виявляються дві основні ознаки процесу дорожнього руху: просторове пересування ТЗ та наявність правил, які регламентують дії людей, що беруть участь у цьому процесі. Перша з них – фізичне уявлення про рух, друга – соціальний показник. ТЗ, маючи певний перевізний потенціалом, є активною складовою дорожньо-транспортної техніки. Можливості реалізації цього потенціалу визначаються характеристиками її пасивної складової – вулично-дорожньої мережі, яку утворюють автомобільні дороги, вулиці, майдани, дороги

міських та сільських поселень, під'їзні шляхи до підприємств, внутрішньогосподарчі дороги, інші наземні комунікації. Це можуть бути і складні інженерні споруди, і просто пристосовані для переміщення ТЗ ґрунтові дороги. Процес використання даного технічного комплексу для задоволення транспортних потреб суспільства є специфічним видом діяльності людей – учасників дорожнього руху.

Підкреслюючи наведене, скористаємося наступним висловленням одного з провідних (у зазначеній сфері) науковців нашого часу – Т.О. Гуржія: "дорожній рух – надзвичайно складна та високоорганізована соціально-технічна система. Її безпека пов'язана з численними різноаспектними проблемами (геополітичними, економічними, господарськими, кадровими, виховними, інформаційними) ..." [10, с. 53]. Ми цілком підтримуємо дефініцію, яку пропонує Р.І. Михайлов: "дорожній рух можна визначити як нормативно врегульовану діяльність, яка має соціальний характер, у результаті якої здійснюється просторове пересування людей і вантажів дорогами за допомогою ТЗ або без них [11, с. 161]". Але для внесення значення цього терміну до закону пропонуємо наступне трактування: "дорожній рух – сукупність суспільних відносин, що виникають у процесі переміщення людей і вантажів за допомогою транспортних засобів або без таких у межах дорожньо-вуличної мережі".

#### *Література*

1. Конвенція про дорожній рух від 08.11.1968 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995\\_041](http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_041).
2. Жулев В.И. Ответственность участников дорожного движения / В.И. Жулев, С.И. Гирько. – М., 1987. – 160 с.
3. Лукьянов В.В. Обеспечение безопасности дорожного движения : учебное пособие / В.В. Лукьянов. – М. : Академия МВД СССР, 1979. – 379 с.
4. Клинковштейн Г.И. Организация дорожного движения : учебник для вузов / Г.И. Клинковштейн. – М., 1982. – 240 с.
5. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения / В.В. Лукьянов. – М. : Транспорт, 1978. – 247 с.
6. Денисов Р.И. Административный надзор в сфере дорожного движения / Р.И. Денисов. – М. : ВНИИ МВД СССР, 1982. – 352 с.
7. Домашенко О.В. Организационно-правовые основы обеспече-

ния безпеки дорожнього руху в Україні : автореф. дис. ... кандидат юридичних наук / О.В. Домашенко. – К., 1993. – 22 с.

8. Веселов М.Ю. Безпека наземних шляхів сполучення як об'єкт адміністративно-правового регулювання / Веселов М.Ю. // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. – 2012. – № 3 (50). – С. 111-116.

9. Великий тлумачний словник сучасної української мови ; 7-е видання : [з. Дод., допов. на CD] / Уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. – К. : Ірпінь: ВТФ "Перун", 2009. – 1736 с. : іл.

10. Гуржій Т.О. Безпека дорожнього руху як об'єкт науково-правових досліджень / Т.О. Гуржій. // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. – 2012. – № 2. – С. 52-57.

11. Михайлов Р.І. Сучасні підходи забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: шляхи та досвід удосконалення / Михайлов Р.І. // Держава та регіони : науково-виробничий журнал ; Серія: Право. – 2010. – № 2. – С. 156-161.

УДК 342.9 (043.2)

**Гончарук С.Т.**,  
к.ю.н., професор  
**Бородін А.А.**,  
студент,

Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ НЕПОВНОЛІТНІХ

Будь-яка юридична відповідальність завжди поєднується з певним видом правового впливу щодо осіб, які вчинили ті чи інші правопорушення, у вигляді передбачених законом мір покарання. Не є виключенням із цього і адміністративна відповідальність, яка настає у вигляді застосування адміністративного стягнення щодо особи, яка вчинила адміністративне правопорушення. Поєднання адміністративної відповідальності з несенням покарання у вигляді адміністративного стягнення є незаперечним. Це два нерозривні, взаємопов'язані поняття, які не існують одне без одного. Як відомо, види адміністративних стягнень передбачені у ст. 24 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП).

Таких стягнень передбачено вісім, а саме це: попередження; штраф; оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; конфіскація (предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; грошей, одержаних внаслідок вчинення адміністративного правопорушення); позбавлення спеціального права, наданого даному громадянину (права керування транспортними засобами, права полювання); громадські роботи; виправні роботи; адміністративний арешт. Це вичерпний перелік можливих адміністративних стягнень. Водночас законодавець диференціює форми і міри правового впливу щодо окремих категорій осіб за вчинення ними адміністративних правопорушень, зокрема щодо так званих спеціальних суб'єктів. До їх числа можна віднести і неповнолітніх – осіб віком від 16-ти до 18-ти років. Особливості адміністративної відповідальності неповнолітніх віком від 16-ти до 18-ти років визначаються насамперед ст.ст. 13 та 24-1 КУпАП. Зокрема, в ст. 13 КУпАП визначено, що до них за вчинення адміністративних проступків, як правило, застосовуються заходи впливу, передбачені ст. 24-1 КУпАП. До таких заходів відносяться: зобов'язання публічно або в іншій формі попросити вибачення у потерпілого; попередження; догана або суворі догани; передача неповнолітнього під нагляд батькам або особам, які їх замінюють, чи під нагляд педагогічному або трудовому колективу за їх згодою, а також окремим громадянам на їх прохання. За своїм змістом вищезазначені заходи впливу мають передусім психологічно-виховний характер і не відносяться до адміністративних стягнень. Після застосування вищеперерахованих заходів впливу до неповнолітніх вони не будуть вважатися такими, що піддавались адміністративним стягненням. Тобто такими, які не притягувались до адміністративної відповідальності. Такий висновок є принциповим, тому що він має важливе правове значення. Насамперед щодо юридичних наслідків, які настають після притягнення особи до адміністративної відповідальності, зокрема для кваліфікації повторних випадків однорідних адміністративних правопорушень. В конструкціях більшості статей КУпАП, які встановлюють більш суворі санкції за повторні випадки аналогічних протиправних діянь, передбачено, що такі санкції застосовуються до осіб, які протягом року уже піддавались адміністративним стягненням за аналогічні діяння. При застосуванні ж до неповнолітніх за попередній протиправний вчинок заходів впливу, передбачених статтею 24-1 КУпАП, повторності в їх наступних аналогічних діях не буде.